



**BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at  
Internet: www.bmvit.gv.at

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



GZ. BMVIT-820.382/0008-IV/IVVS4/2016 DVR:0000175

Wien, am 18.03.2016

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

## **Verhandlungsschrift**

---

### **über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 17. März 2016 in der Stadtgemeinde Wolfsberg**

Die Verhandlungsleiterin eröffnet die Verhandlung am Donnerstag, den 17. März 2016 um 09:00 Uhr im Haus der Musik, Hauptstraße 45, 9431 Wolfsberg und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG.

Sie weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22. Dezember 2015 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, am 2. Februar 2016 im Großverfahren mit Edikt des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29. Jänner 2016 verlautbart wurde.

Neben dem Aufliegen des Antrags und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und das Gutachten gemäß § 31a EisbG), bei der Behörde und den Standortgemeinden Frantschach-St. Gertraud, Wolfsberg und St. Andrä im Lavanttal wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum von Dienstag, den 2. Februar 2016 bis einschließlich Mittwoch, den 16. März 2016 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits im Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistel-

lung verlieren. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

In diesem Edikt wurde weiters die Anberaumung der mündlichen Verhandlung im Großverfahren gemäß §§ 44a, 44c und 44d des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) für den heutigen Tag kundgemacht.

Dieses Edikt wurde jeweils im redaktionellen Teil der „Kleinen Zeitung“ für die Region Wolfsberg, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/koralmbahn/lavanttalbahn/index.html>) veröffentlicht.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden ersucht, das Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Die Kundmachung war in der Zeit vom Dienstag, den 2. Februar 2016 bis einschließlich Mittwoch, den 16. März 2016 an der jeweiligen Amtstafel der genannten Gemeinden in ortsüblicher Weise angeschlagen. Die mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungs-Gleichstücke der Stadtgemeinde St. Andrä im Lavanttal wurden der Verhandlungsleiterin in der Verhandlung übergeben.

Festgehalten wird, dass somit der verfahrenseinleitende Antrag samt Antragsunterlagen sowohl bei den Standortgemeinden als auch beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur allgemeinen Einsicht aufgelegt ist.

Die Verhandlungsleiterin stellt fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten ordnungsgemäß geladen wurden.

**Verhandlungsteilnehmer:**

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch2:**

Mag. Gabriele Fiedler als Verhandlungsleiterin,

Mag. Erich Simetzberger

Mag. Rosemarie Krawarik

Mag. Mag. Sammra El Fohail

Ing. Wilhelm Lampel als Amtssachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder, Licht (Beleuchtung)

**Nichtamtlicher Sachverständiger für das Fachgebiet Forsttechnik/Rodung:**

Dipl.-Ing. Franz Piki

**Stadtgemeinde St. Andrä:**

Ing. Mario Brenner

**Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg:**

Mag. Silvia Kostmann

**Abfallwirtschaftsverband Lavanttal:**

Gerald Steiner

**Sachverständige gemäß § 31a EISbG:**

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel - Fachgebiet Verkehrstechnik (Schiene und Straße)

Dipl.-Ing. Werner Stella - Fachgebiete Eisenbahnbautechnik, Elektrotechnik, Straßenbautechnik und Zusammenfassung des Gutachtens gemäß § 31a EISbG

Dipl.-Ing. Othmar Kral – Fachgebiet Wasserbautechnik

Ing. Erik Lassnig – Fachgebiete Lärmschutztechnik, Erschütterungsschutztechnik

Peter Herteg jun. und Peter Herteg sen. – Fachgebiete Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnsicherungstechnik, Eisenbahnkreuzungen

**ÖBB-Infrastruktur AG:**

Mag. Andreas Netzer, Dipl.-Ing. Gerald Zwitnig, Mag. Elisabeth Gruber, Franz Kühweidler, DI Herwig Steiner, Karin Gaspersic, Cornelia Born-Korbelius,

**Projektanten:**

Dipl.-Ing. Günter Klammer, Dipl.-Ing. Stefan Sandrisser, Ing. Martin Grossbauer, Dipl.-Ing. Günther Findenig

**Weitere Verhandlungsteilnehmer:**

Dipl.-Ing. Georg Fuchs, Reinhard & Brigitte Meißl, Dipl.-Ing. HTL Ing. Dietmar Breithuber, Max Baumgartner, Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder, Dr. Gert Folk, Reinhold Gaber, Dipl.-Ing. (FH) Markus Kleinszig

**Retournierung der Unterlagen:**

Vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurden die Einreichunterlagen, Ausfertigung C, gleichzeitig mit der Stellungnahme vom 3. Februar 2016 zurückgestellt.

Das mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk der Auflage im Zeitraum vom 2. Februar 2016 bis einschließlich 16. März 2016 versehene Edikt wurde seitens der der Stadtgemeinde St. Andrä im Lavanttal retourniert.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist 2. Februar 2016 bis 16. März 2016 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Dipl.-Ing. Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen, Klagenfurterstraße 1, 9400 Wolfsberg vom 02.02.2016
- Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 03.02.2016
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde, Stubenring 1, 1010 Wien vom 22.02.2016

- Ing. Hermann Eberhard, Teichweg 1, 9400 Wolfsberg vom 28.02.2016
- Reinhard und Frau Brigitte Meißl, St. Jakoberstraße 1, 9400 Wolfsberg vom 27.02.2016
- Abfallwirtschaftsverband Lavanttal, Hart 50, 9473 Lavamünd vom 24.02.2016
- Hans Leeb Immobilien GmbH, Bahnhofplatz 3, 9400 Wolfsberg ,vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Kleinszig/Dr. Puswald, Partnerschaft OG, Unterer Platz 11, 9300 St. Veit an der Glan vom 22.02.2016
- Paul Thalmann, Eichenhain 2, 9400 Wolfsberg vom 24.02.2016
- Franz Baumgartner, Dr. Arthur Rainer Str. 2, 9400 Wolfsberg vom 14.03.2016
- Dr. Brigitta Roschitz, Magdalensberg 175, 9473 Lavamünd vom 14.03.2016
- Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH, Volksbadstraße 4, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Rechtsanwälte Fresacher&Krenker, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg vom 14.03.2016
- Forstamt des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal, Hauptstraße 1, 9470 St. Paul im Lavanttal vom 14.03.2016
- J.M. Offner Immobilien GmbH, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg vom 16.03.2016
- Reinhold Michael Gaber, Schwarzer Weg 24, 9412 St. Margarethen, vertreten durch Folk & Folk – Rechtsanwälte, Lindenplatz 4a, 8605 Kapfenberg vom 14.03.2016

Die angeführten Stellungnahmen werden von der Verhandlungsleiterin gemäß § 44 AVG zum Bestandteil der Verhandlungsschrift erklärt. Die jeweils dazugehörigen Beilagen werden wegen der großen Datenmenge hier nicht eingefügt, jedoch zum Akt genommen.

Bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung sind beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen eingelangt.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen beziehungsweise die schriftlich erhobenen Einwendungen zu ergänzen und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Sie präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufliegt und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

**Anschließend fasst die Verhandlungsleiterin die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:**

**Beschreibung des Vorhabens:**

Für die Verbesserung der Betriebsabwicklung auf der ÖBB - Strecke 45701 „Zeltweg - St. Paul“ sollen das durchgehende Streckengleis sowie teilweise die Bahnhofsgleise des Abschnitts zwischen Bahn-km 49,450 und dem Projektende (im Abschnitt Bf. Wolfsberg bis Bf. Lavanttal) elektrifiziert werden.

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

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

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

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

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

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

Das gegenständliche Bauvorhaben umfasst insbesondere folgende Baumaßnahmen:

- Adaptierung der Weichen- und Gleisanlagen im Bf. Wolfsberg, sowie im Bf. St. Andrä i.L.
- Gleisneulage inkl. zwei Bogenverbesserungen im Bereich zwischen ca. km 53,029 und ca. km 53,600
- Umbau des Aufnahmegebäudes Bf. Wolfsberg bei km 50,425 l.d.B
- Errichtung von Technikgebäuden in den Bahnhöfen
- Neuerrichtung der Oberleitung im Bereich km 49,450 bis km 63,052
- Neuerrichtung einer Eisenbahnbrücke über die St. Jakober Straße in km 50,630 (Straßenunterführung St. Jakober Straße)
- Errichtung von Energie- und Beleuchtungsanlagen in den Bahnhöfen
- Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage (Errichtung von drei ESTW)

- Technische Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen und Einbindung in die neuen ESTW
- Sicherung von nicht öffentlichen Eisenbahnkreuzungen
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und Errichtung von Ersatzwegen
- Abtrag nicht mehr benötigter Anlagen

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Landeshauptmann von Kärnten die Art der Sicherung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 beziehungsweise die bauliche Umgestaltung oder Auflassung gemäß § 48 Eisenbahngesetz 1957 der im Projektbereich gelegenen Eisenbahnkreuzungen bereits festgelegt hat. Gegenstand der heutigen Verhandlung ist somit nur mehr Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für diese Maßnahmen auf Grundlage der jeweiligen Verhandlungsergebnisse.

Des Weiteren erfolgen folgende Begleitmaßnahmen wie:

- Errichtung der Straßenunterführung St. Jakober Straße in km 50,630
- Verlegung der Schleifenstraße inkl. Errichtung einer Straßenbrücke über den Weißenbach von ca. km 50,600 bis ca. km 50,790 r.d.B
- Errichtung eines Geh- und Radweges inkl. einer Brücke über den Weißenbach von ca. km 50,545 bis ca. km 50,720 r.d.B
- Errichtung von Wirtschaftswegen als Ersatzmaßnahmen für die aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen

Entwässerungsmaßnahmen für deren wasserbautechnische Beurteilung folgende Einzelbaumaßnahmen von Bedeutung sind:

- Errichtung von Wirtschaftswegen, Entwässerungsmaßnahmen an Bahn- und Straßenanlagen, einer Straßenunterführung, Errichtung einer Betankungswanne im Bf. Wolfsberg, Errichtung von Technikgebäuden
- Gerinneverlegung des Weißenbaches im Bf. Wolfsberg sowie Errichtung von zwei Brücken über den Weißenbach

Das Vorhaben beinhaltet darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen im erforderlichen Ausmaß entlang der Strecke.

#### **Bisheriger Verfahrensablauf:**

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

Ein Bauentwurf der das Projekt dargestellt und der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfes-

ten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung - EBEV) entspricht, wurde dem Antrag in dreifacher Ausfertigung beigelegt. Weiters wurde auch ein Gutachten über projektrelevante Fachgebiete gemäß § 31a EisbG beigelegt.

Da das Bauvorhaben eine Hauptbahn betrifft war nur ein Gutachten beizugeben. Dieses enthält eine entsprechende verständliche Zusammenfassung im Sinne des § 31a Abs. 1 vorletzter Satz EisbG. Dieses Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18. Jänner 2016 dient dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Es handelt sich dabei um folgende Sachverständige gemäß § 31a Eisenbahngesetz 1957:

- Eisenbahnbautechnik, Elektrotechnik, Straßenbautechnik (Dipl.-Ing. Werner STELLA)
- Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnsicherungstechnik, Eisenbahnkreuzungen (Ing. Peter HERTEG)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Othmar KRAL)
- Lärmschutztechnik, Erschütterungsschutztechnik (Ing. Erich LASSNIG)

Die Koordination der Gutachtenserstellung sowie die die Erstellung des zusammenfassenden Gutachtens erfolgte durch Dipl.-Ing. Werner STELLA.

Die Sachverständigen sind in der heutigen Verhandlung anwesend und haben bei dieser Gelegenheit das Gutachten gegebenenfalls zu erläutern oder zu ergänzen.

Der Antrag und die Unterlagen wurden von der Behörde einer ersten, vorläufigen Prüfung unterzogen. Anschließend wurde mit Edikt des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29. Jänner 2016, GZ. BMVIT-820.382/0001-IV/IVVS4/2016, die heute stattfindende eisenbahnrechtliche Bauverhandlung anberaumt sowie die Projektsunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und bei den Gemeindeämtern der Marktgemeinde Frantschach-St. Gertraud und den Stadtgemeinden Wolfsberg und St. Andrä im Lavanttal zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Gleichzeitig wurde auch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat geladen und eine Ausfertigung des Bauentwurfes an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Parie C) übermittelt.

### **Rechtliche Grundlagen:**

**Parteien** im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften und die an diesen dinglich Berechtigten sowie die Wasserberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Weiters ist gemäß § 12 Abs. 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF, in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Partei. Gemäß Abs. 2 der zitierten Norm wurde das Verkehrs-Arbeitsinspektorat daher zur heutigen mündlichen Verhandlung geladen.

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

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

Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem **Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.**

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Bei der Erfüllung der nachstehenden **Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 31 f Eisenbahngesetz 1957** ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen:

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

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

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

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs. 1 lit b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 38 (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer), § 40 (Entwässerungsanlagen) und § 41 (Schutz- und Regulierungswasserbauten) beantragt.

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägigen Privatgewässer berührt werden, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Die verfahrensgegenständlichen wasserrechtlichen Unterlagen wurden an die Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg übermittelt. Ein entsprechender Antrag bei der Wasserrechtsbehörde wird erst gestellt.

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

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffent-

liche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

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

Die entsprechenden Rodungsunterlagen wurden an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde übermittelt.

**Gegenstand des Verfahrens und der anberaumten Verhandlung sind somit:**

1. die Erteilung der **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung** gemäß § 31 f Eisenbahngesetz 1957 unter Vorschreibung einer angemessenen Bauausführungsfrist gemäß § 31g EibG sowie allenfalls die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 48 EibG.
2. die von der Eisenbahnbaubehörde gemäß § 127 Abs. 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 mit einzubeziehenden **wasserrechtlichen Belange**, welche nicht mit einer Einleitung, Entnahme oder Ausnutzung der motorischen Kraft von öffentlichen Gewässern und obertägigen Privatgewässern verbunden sind.

Hierzu wird insbesondere auf die Teilnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik gemäß § 31a EibG sowie auf die im Verfahren erfolgte Einbindung der Wasserrechtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg) verwiesen.

3. das gemäß § 185 Abs. 6 Forstgesetz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft abzuwickelnde **forstrechtliche Verfahren** zur Erteilung der für Eisenbahnzwecke beantragten Rodung von Waldflächen.

Hierzu wird insbesondere auf die Teilnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Forsttechnik sowie auf die im Verfahren erfolgte Einbindung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde verwiesen.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurde auch ein **Grundeinlösungsverzeichnis** vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt.

Hierzu erfolgt der Hinweis der Verhandlungsleiterin auf eine auch vom Verfassungsdienst als rechtlich zulässig angesehene Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung, wonach eine Verfahrenskonzentration nur dann in

Betracht kommt, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Gerade bei Großprojekten mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von welchen jedoch erfahrungsgemäß nur ein Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als empfehlenswert beziehungsweise zweckmäßig.

Ergänzend dazu erfolgt die Rechtsbelehrung, wonach seitens der direkt berührten Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen beziehungsweise. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im Rahmen dieser Verhandlung vorzubringen sind.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt ist auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen **Immissionen** (z.B. Lärm, Erschütterungen) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d.h. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d.h. von Amts wegen vorzusehen sind; dies geschieht durch Erteilung entsprechender, allenfalls erforderlicher Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Zum Verfahrensablauf der heutigen Ortsverhandlung erläutert die Verhandlungsleiterin die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine kurze Projektdarstellung durch Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin.

Anschließend wird den Verhandlungsteilnehmern die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens der Verhandlungsleiterin die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt berührten Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Daran anschließend erfolgt die Aufnahme von Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift.

**Schriftliche Stellungnahme von Dipl.-Ing. Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen, Fischereiverwalter der Reviere Dipl.-Ing. Clemens Habsburg-Lothringen Gerichtlich beeideter und zertifizierter Sachverständiger für Fischerei und Umwelt, Klagenfurterstraße 1, 9400 Wolfsberg:**

Durch die baulichen Maßnahmen im Zuge der "Bestandsattraktivierung Lavanttalbahn; ÖBB-Strecke 45701 Zeltweg-St. Paul; km 47,640 - 63,052" werden die Fischereirechte meines Sohnes Dipl.-Ing. Clemens Habsburg-Lothringen, dessen Fischereiverwalter Dipl.-Ing. DR. Ulrich Habsburg-Lothringen ist, im Bereich des Jaklingbaches bis zum Hahntrattenbach berührt.

Ich darf Sie ersuchen mir mitzuteilen, welche Maßnahmen dort vorgesehen sind und ebenso die Stellungnahme des Fischereisachverständigen dazu.

In den viele Ordner umfassenden Akt, der in der Stadtgemeinde St. Andrä aufliegt, war es mir ohne fachlich Betreuung unmöglich, die entsprechenden Projektunterlagen herauszufinden.

Ich darf Sie daher ersuchen mir die Unterlagen zukommen zu lassen. Ansonsten werde ich bei der Verhandlung am 17. März in Wolfsberg mir diese vom Verhandlungsleiter vorlegen lassen.

Dipl.-Ing. Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen e.h.

**Schriftliche Stellungnahme des Bundesministeriums Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien vom 03.02.2016, GZ. BMASK-754.419/0001-VII/A/VAI/11/2016:**

An der im Gegenstand am 17. März 2016 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, darf auf nachstehende Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer hinweisen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind:

1. Gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisbG ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die vom Antragsteller beizugebenden Gutachten auch zu beweisen, dass das Bauvorhaben, das Schienenfahrzeug oder die eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes muss in den Gutachten vollständig, schlüssig und nachvollziehbar nachgewiesen sein.
2. Gemäß § 5 Abs. 2 AVO Verkehr müssen Gutachten gemäß §§ 31a Abs. 1, 32a Abs. 3 und 33a Abs. 1 EisbG insbesondere umfassen:
  - die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 ASchG,
  - die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG,
  - die Prüfung der Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT,
  - die Prüfung der Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften (insbesondere ASchG und Verordnungen in Durchführung des ASchG),

- die Prüfung der Einhaltung der sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer (insbesondere Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z 2 ASchG sowie gemäß Anhang A und Anhang B der AM-VO),
- die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für Ausnahmegenehmigungen gemäß § 95 Abs. 3 Z 2 ASchG.

Über die Prüfung und Einhaltung dieser Punkte muss das Gutachten eine konkrete Aussage enthalten.

3. Gemäß §§ 93 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 sowie 94 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 ASchG sind die Belange des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen und dürfen die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.
4. Ergänzend dazu bietet die Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) für den Anwender aufbereitete Zusammenstellungen der wichtigsten Rechtsvorschriften für Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge an (Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge), die als Informationsbroschüren erhältlich bzw. auf der Homepage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates (<http://www.arbeitsinspektion.gv.at/inspektorat/Verkehr/>) abrufbar sind.

Die übermittelten Unterlagen werden daher ohne weitere Beurteilung als Beilage retourniert. Die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wäre somit von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der obigen rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen.

Um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides wird ersucht.

Beilage Einreichunterlagen (Parie „C“)

Dr. Reinhart Kuntner, elektronisch gefertigt

**Schriftliche Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft als Oberste Forstbehörde, Stubenring 1, 1010 Wien vom 22.02.2016, GZ. BMLFUW-LE.4.1.6/0033-III/3/2016:**

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

An der im gegenständlichen Verfahren für den 17.03.2016 anberaumten mündlichen Verhandlung kann aus terminlichen Gründen weder ein ho. Behördenvertreter noch ein forstfachlicher Amtssachverständiger teilnehmen.

Unter der Voraussetzung, dass die Zustimmungserklärungen der Waldeigentümer vorliegen, wird das Einvernehmen gemäß § 185 Abs. 6 ForstG zur allfälligen Erteilung der beantragten Rodungs-

bewilligung vorweg unter der Bedingung hergestellt, dass die vom beigezogenen forsttechnischen Amtssachverständigen vorgeschlagenen und – insbesondere im Hinblick auf § 18 ForstG – gesetzmäßigen Vorschriften als Nebenbestimmungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden.

Die Rodungsunterlagen werden anbei rückübermittelt. Es wird ersucht, eine Verhandlungsschrift bzw. Bescheidausfertigung zu übermitteln.

Anlage: Rodungsunterlagen

MR Mag. Katharina Kaiser, elektronisch gefertigt

**Schriftliche Stellungnahme von Ing. Hermann Eberhard, Teichweg 1, 9400 Wolfsberg vom 28.02.2016:**

Als unmittelbarer Nachbar und Grundstückseigentümer (KG 77242 St. Jakob, ET 106, GST-Nr. 13/4) erhebe ich als Partei des Verfahrens fristgerecht Einwendungen gegen das Projekt im Bereich des Wolfsberger Bahnhofes.

Bereits seit 1960 wird das Haus am gegenständlichen Grundstück zu wohnzwecken von unserer Familie genutzt. Eingangs ist festzuhalten, dass ich grundsätzlich den mir vorliegenden Plänen nicht negativ gegenüberstehe und das Vorhaben begrüße. Durch die Neugestaltung des Bahnhofes Wolfsberg mit gleichzeitiger Auflassung der Eisenbahnkreuzung "Sankt Jakober Straße" wird es allerdings zu erheblichen Änderung der Verkehrs- und Lärmbelastung kommen, was unmittelbare Auswirkungen auf unser Grundstück haben wird. Die neue Hauptroute wird an der Herbertstraße in Richtung St. Jakob geführt. Laut Verkehrsplan wird sich ein Kreisverkehr angrenzend an den südwestlichen Bereichs des Grundstückes befinden, weshalb in diesem Bereich mit verstärkten Abgasen und Lärm zu rechnen ist.

Nachdem aus den Plänen nicht der gänzliche Verkehrsplan ersichtlich ist, möchte ich auf Folgendes hinweisen:

Ein Zufahren von der Volksbadstraße kommend in Richtung Bahnhofplatz kann aus meiner Sicht nicht zielführend sein, da eine Überquerung der Herbertstraße vor dem Kreisverkehr in Richtung Bahnhof zu einer Verkehrsstockung in der Hauptflussrichtung führen würde. Daher sollte dieser Verkehrsfluss nur in Richtung Vogelkreuzung erfolgen.

Vor dem "Gasthof Mitterdorfer" werden den Plänen entsprechend Parkplätze errichtet. Um von diesen Parkplätzen zum Bahnhof gelangen zu können, wird wohl ein Fußgängerübergang nötig sein. Dieser Fußgängerübergang wird wohl auch nicht zu Verkehrsberuhigung beitragen, wodurch es ebenfalls zu Start/Stopp Situationen kommen würde.

Darüber hinaus sind Parkplätze an der Längsseite der Herbertstraße unmittelbar an unserer Grundstücksgrenze geplant, was zusätzlich zu einer massiven Beeinträchtigung des Grundstückes führen wird. Dieses zusätzliche Lärmaufkommen wird sich sowohl auf die Lebensqualität als auch auf den Wert des Grundstückes negativ auswirken. Um dem entgegenzuwirken fordere ich eine entsprechende Lärmschutzeinrichtung an der Südseite unseres Grundstückes (am beiliegenden

Plan mit S1 gekennzeichnet) zu errichten. Dadurch kann gewährleistet werden, dass das Vorhaben samt steigendem Verkehr unsere Lebensqualität am Bahnhof Wolfsberg nicht weiter verschlechtert.

Ing. Hermann Eberhard e.h.

**Gemeinsame schriftliche Stellungnahme von Reinhard und Frau Brigitte Meißl, St. Jakobstraße 1, 9400 Wolfsberg vom 27.02.2016:**

Im Zuge der Verlegung der St. Jakobstraße vom Norden in den Süden des Objektes. GB-Nr. 7242 KG St. Jakob wird mit einem erhöhten Verkehrsauskommen zu rechnen sein, da bei den Parklätzen nord- und ostseitig zu und abgefahren wird.

Dieser Verkehr wird zum Großteil südseitig an unserem Grundstück vorbeiführen. In weiterer Folge wird auch die Schleifenstraße parallel dazu verlaufen. Aus diesen Gründen wird die Lärmbelästigung für uns erheblich ansteigen.

Deswegen beantragen wir die Errichtung einer Lärmschutzwand im Südlichen Bereich entlang der "St. Jakobstraße NEU".

Reinhard und Frau Brigitte Meißl e.h.

**Schriftliche Stellungnahme des Abfallwirtschaftsverbands Lavanttal, Hart 50, 9473 Lavamünd, vertreten durch Geschäftsführer Gerald Steiner vom 24.02.2016:**

Im Edikt des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/IWS4, vom 29.1.2016 wurde ein Großverfahren mit Anberaumung einer mündlichen Verhandlung für die Bestandsattraktivierung Lavanttalbahn; ÖBB-Strecke 45701 Zeltweg – St. Paul; km 47,640- km 63,052 angekündigt.

Der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal ist Belreiber der Anschlussbahn in St. Andrä und gibt zum geplanten Vorhaben innerhalb der gesetzten Frist Einwendungen wie folgt ab:

- A) Der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal als ein per Gesetz gebildeter Gemeindeverband hat von Verbund Thermal Power GmbH, Rechtsnachfolgerin der Österreichischen Draukraftwerke, die Funktion des Anschlussbahnbetreibers im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 übertragen bekommen und hat im Verkehrsflächenvertrag vom 25.9.2014 auch entsprechende Miteigentumsanteile erhalten. Der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal hat mit der ÖBB Infrastruktur AG am 12. Oktober 2015 den Infrastrukturanschlussbahnvertrag mit der Zahl: 7572-059,442-1-2015 abgeschlossen. Mit Abschluss der beiden v.z. Verträge ist der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal als Eigentümervertreter der Anschlussbahn und als Anschlussbahnbetreiber der Anschlussbahn, die im km 59,442 mit der Anschlussweiche 1 D an das Bahnhofsgleis 1 des Bahnhofes St. Andrä im Lavanttal anschließt, anzusehen. Der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal hat auch Interesse, die Anschlussbahn für die Folgejahre und zwar für den Transport von Abfällen weiterzubetreiben. Nachdem der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal als Anschlussbahnbetreiber durch die geplante Attraktivierung der Lavanttalbahn be-

troffen ist, ersuchen wir die Behörde, die Interessen des Abfallwirtschaftsverbandes Lavanttal im Verfahren zu berücksichtigen.

- B) Aus den Projektunterlagen (Spezifikation in Mappe 1, Seite 6, vorletzter Absatz) ist ersichtlich, dass aufgrund der Verfügbarkeit von Komponenten die technische Erhaltung mittelfristig eingeschränkt wird. Der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal hat im Jahr 2009 eine Abfallumladestation für die Verladung von Abfällen in ACTS Container errichtet. Diese ACTS Container sind ausschließlich für Bahntransport ausgelegt. Die Errichtungskosten der Umladestation und die Anschaffung der Transportcontainer waren für den Abfallwirtschaftsverband Lavanttal an der wirtschaftlichen Obergrenze. Wenn die technische Erhaltung mittelfristig nicht mehr garantiert werden kann, dann sind Maßnahmen seitens der ÖBB zu setzen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Kommt es beim Bau der neuen Sicherungstechnik zu Einschränkungen des Anschlussbahnbetriebes, so ist der Anschlussbahnbetreiber rechtzeitig davon in Kenntnis zu setzen. Wir müssen die Abfalltransporte dann auf Straße umdisponieren. Dies erfordert eine Vorlaufzeit von einem Monat. Bei einer Sperre des Anschlussbahngleises für den Zeitraum >1 Monat sind vom Projektbetreiber geeignete Maßnahmen zu setzen, sodass wir die Abfälle ohne wirtschaftliche Nachteile auf Eisenbahnwagen verladen können. Zum Beispiel im Bahnhof St. Andrä.

Am 17. März 2016 wird ein Vertreter des Abfallwirtschaftsverbandes Lavanttal an der mündlichen Verhandlung teilnehmen.

Gerald Steiner e.h.

**Schriftliche Stellungnahme von Hans Leeb Immobilien GmbH, Bahnhofplatz 3, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Rechtsanwälte Dr. Kleinszig/Dr. Puswald, Partnerschaft OG, Unterer Platz 11, 9300 St. Veit an der Glan vom 22.02.2016, eingebracht im Weges des Bürgermeisters der Stadt Wolfsberg:**

Ich bedanke mich bestenfalls für unser Gespräch vom 16.02.2016 und erlaube mir vereinbarungsgemäß die mit der ÖBB, der Stadt Wolfsberg und dem Land Kärnten zu vereinbarenden Punkte zur Vermeidung nachteiliger Folgen insbesondere für den Betrieb des TENORIO und die gemietete „Plakatfläche“ südwestlich des Bahnhofs festzuhalten:

- 1.) Der uneingeschränkte Verkehrsfluss von und zum TENORIO muss während der gesamten Bauphase uneingeschränkt gewährleistet sein. Dazu ist eine Verkehrsflussanalyse des Istzustandes, der Bauphase und für die Zeit nach dem Umbau zu erstellen, ein Verkehrsleitsystem insbesondere mit einer ausreichend großen und deutlichen Beschilderung (insbesondere auf die schnellste Wegstrecke zum TENORIO verbunden mit dem Hinweis „ungehinderte Zufahrt trotz Umbau Bahnhofplatz“) sowohl für die Zeit während der Bauführung als auch danach für alle Zufahrten einzurichten und zu gewährleisten, dass während der gesamten Bauphase jeweils ein die Zufahrt betreffender Abschnitt abgeschlossen wird, ehe ein neuer Bauabschnitt eröffnet wird. Es bedarf daher genauer Bauzeitpläne, aus denen sich dies unmittelbar ergibt und denen zufolge ausgeschlossen ist, dass überschneidende und damit verkehrsbehindernde

de Baumaßnahmen stattfinden. Die Gestaltung und Größe sowie der genaue Standort der Beschilderung erfolgt im Einvernehmen mit meiner Mandantschaft.

- 2.) Die Hermann-Fischer-Straße darf zu keiner Zeit für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen benützt werden (ausgenommen Ladetätigkeiten für TENORIO und die angrenzenden Geschäfte, wie LIBRO etc.). Für die Zeit während und nach der Bauphase muss dies eindeutig beschildert werden.
- 3.) Es muss stets gewährleistet sein, dass das gesamte „Parkraumvolumen“ sowohl vor als auch „hinter“ (westlich) des Bahnhofs ausreichend zur Verfügung steht. Dies betrifft insbesondere jenen Teil des Parkplatzes in der näheren Umgebung des geplanten Kreisverkehrs.
- 4.) Nach Abschluss der Baumaßnahmen muss die ursprüngliche Anzahl von Parkplätzen am Autobahnhof und der näheren Umgebung wiederhergestellt werden.
- 5.) Herr Leeb ist nicht „fixiert“ auf das Beibehalten exakt des vom Mietvertrag für die Werbeflächen südwestlich des Bahnhofs umfassten Geländes, doch muss gewährleistet sein, dass während der gesamten Bauphase und danach im unmittelbaren Nahebereich der bestehenden Mietfläche stets und ununterbrochen ausreichende Werbefläche zur Verfügung steht und nach Abschluss der Bauarbeiten eine Videowall/Werbepylon/Plakatständer von meiner Mandantin errichtet werden kann.
- 6.) Es erschiene meiner Mandantin fair, wenn sie im Zusammenhang mit den Bemühungen um eine einvernehmliche Lösung mit keinen Kosten belastet bzw. allfällige Kosten vom Land, Stadt und ÖBB anteilig übernommen würden.

Ich bitte höflich, diese Verhandlungsgegenstände dem Land Kärnten und der ÖBB zur Kenntnis zu bringen, verbunden mit der Bitte, ehestmöglich - vermutlich am besten im Rathaus Wolfsberg- zu einer persönlichen Vertragsverhandlung zusammenzutreten.

Dr. Christian Puswald e.h.

**Schriftliche Stellungnahme von Paul Thalmann, Eichenhain 2, 9400 Wolfsberg vom 24.02.2016, eingebracht im Weges des Bürgermeisters der Stadt Wolfsberg:**

Am 15.2.2016 haben ÖBB, Land und Stadt Wolfsberg zu einem Informationsabend geladen. Die Präsentation war ernüchternd, man war seitens der ÖBB bemüht, die baulichen Maßnahmen ohne vorherige Einbindung der Bevölkerung als großen Wurf darzustellen.

Ich hätte mir gewünscht, dass man mittels Power Point Präsentation mehr auf Details eingeht und für alle Anwesenden sichtbar auf der großen Leinwand darstellt und dementsprechend informiert.

Die Schließung des Bahnüberganges Schleifenstraße bedeutet für mich als betroffenen Rollstuhlfahrer, laut derzeitiger Planung, dass ich eine unzumutbare längere Wegstrecke (Bahnübergang Schleifenstraße bis zur Park&Ride Anlage) zurücklegen müsste, um in weiterer Folge in die Innenstadt (zB. Post, Gebietskrankenkasse) zu gelangen.

Der Koordinator der Lavanttalbahn Herr Dipl. Ing. Zwitnig hatte in seinen Ausführungen betont, dass die ÖBB nicht über die Bevölkerung drüberfahren will. Ich nehme dieses Zitat wortwörtlich und bitte alle Entscheidungsträger die Schließung des Bahnüberganges Schleifenstraße noch einmal zu überdenken.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, Sie sagten bei der Präsentation: Ziel muss es sein, für alle eine zufriedenstellende Lösung zu finden.

Paul Thalmann e.h.

**Schriftliche Stellungnahmen von Franz Baumgartner, Dr. Arthur Rainer Str. 2, 9400 Wolfsberg vom 14.03.2016:**

Ich, Franz Baumgartner, Dr. Arthur Rainer Str. 2, 9400 Wolfsberg lege hiermit als direkter und unmittelbarer Anrainer gegen das geplante Bauvorhaben im Bereich Bahnhof Wolfsberg und Umgebung, sowie gegen die gesetzwidrige Vorgangsweise die hier gegenüber der betroffenen Bevölkerung und meiner Person angewandt wird, Einspruch ein.

Zusätzlich führe ich an, dass hier weit über 1000 Personen betroffen sind und diese mit der geplanten Auflösung der Bahnübergänge nicht einverstanden sind!

Wie ich auf Umwegen erfahren musste, wird hier ohne die Anrainer bzw. die unmittelbaren Anrainer einzubinden, ohne ihre Zustimmung, die Bahnübergänge Schleifenstraße – St. Michaeler Straße gesetzwidrig ersatzlos aufgelassen, lediglich der Bahnübergang St. Jakoberstraße wird durch eine Bahnunterführung in diesem Bereich ersetzt.

Laut Rechtslage ist diese Handlungsweise eine grobe Gesetzwidrigkeit, denn ohne Zustimmung der dort lebenden Bevölkerung ist eine Auflösung von Bahnübergängen unzulässig.

Dies ist ein massiver Eingriff auf die Grund- und Bürgerrechte der in diesem Bereich (Priel und Ritzing) lebenden Bevölkerung.

Durch dieses geplante Bauvorhaben hat die dort lebende Bevölkerung schwerwiegende Nachteile zu tragen. Denn durch die ersatzlose Auflösung der besagten Bahnübergänge entstehen zwangsläufig lange (ca. 1KM) Fahr- und Gehwege. Dies ist nicht nur für gesunde Menschen eine schwerwiegende Beeinträchtigung, sondern dies ist für Behinderte und ältere Menschen ein unüberwindbares Hindernis, um ihre täglichen Besorgungen bewerkstelligen zu können. Zusätzlich haben hier die schulpflichtigen Kinder dadurch einen langen Schulweg zu bewerkstelligen. Wenn hier die Verantwortlichen der ÖBB und der Stadtgemeinde Wolfsberg dahingehend argumentieren, dass dadurch die Sicherheit besser gewährleistet werden kann, kann ich dies dahingehend widerlegen, denn durch die langen Fahr- und Gehwege wird die Unfallgefahr massiv erhöht und die Kinder werden dadurch zusätzlich einer besonderen Gefahr ausgesetzt.

Durch diese langen Fahr- und Gehwege wird in die Lebenszeit der betroffenen Bevölkerung eingegriffen.

Denn dadurch muss ein höherer Zeitaufwand für die Bewältigung der Fahrt- und Gehstrecke aufgewendet werden, von den Kosten die dadurch entstehen noch abgesehen. Auch die ÖBB hat

nicht das Recht in die Lebenszeit von Personen einzugreifen, denn jeder Mensch hat das Recht über seine Lebenszeit selbst zu entscheiden.

Durch dieses gesetzwidrige Bauvorhaben wird auch die Umwelt massiv beeinträchtigt. Denn durch die Schließung der Bahnübergänge entstehen massiv längere Verkehrswege in den betroffenen Bereichen, dadurch wird die Umweltbelastung um das Vielfache ansteigen. Wohl wissend, dass auch auf die Umwelt bedacht zunehmen ist, wird hier durch dieses gesetzwidrige Bauvorhaben ein erhöhter Kohlenmonoxid Ausstoß und eine erhöhte Feinstaub Belastung in Kauf genommen. Wohl wissend, dass die Wolfsberger Bürger schon jetzt unter einer erhöhten Feinstaub- und Umweltbelastung zu leiden hat. Dies stellt in diesem Bereich eine zusätzliche gesundheitliche Belastung der in diesem Bereich lebenden Bevölkerung dar.

Weiters habe ich in Erfahrung bringen können, dass die Barrierefreiheit in dem gesamten Projekt nicht gegeben ist. Wie mir mündlich übermittelt wurde und wie aus den Planunterlagen ersichtlich hervorgeht, ist im Bereich des Hauptgebäudes und der Parkanlage, Personenlifte für die Barrierefreiheit vorgesehen.

Man hat mir mündlich einreden wollen, dass ein Lift als Hilfsmittel um die Barrierefreiheit bewerkstelligen zu können, eingesetzt werden kann.

Ich kann annehmen, dass die hier verantwortlichen Personen über die Gesetzeslage in Kenntnis sind, somit wissen müssten, dass ein Personenlift für Schaffung von Barrierefreiheit nicht geeignet bez. gesetzlich nicht zulässig ist.

Denn Lifte sind technische Hilfsmittel, können bei Störung und bei Wartungsarbeiten nicht genutzt werden, bzw. dürfen bei auftretenden Gefahren (Brand) nicht benützt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass Personen die unter Klaustrophobie leiden, dies wohl nicht das geeignete Betriebsmittel ist. Wie aus dem Gesetzestext für Barrierefreiheit hervorgeht, sind Wege so zu gestalten, dass Personen mit Gehbehinderung ohne jegliche technische Betriebsmittel die ausfallen können, ungehindert von A nach B kommen können. Ein Lift als Barrierefreiheit ist somit nicht geeignet und scheidet somit aus.

Wie hier aus dem Verhalten der verantwortlichen Behörden, der ÖBB der zuständigen Behörden der Stadt Wolfsberg und dem Gemeinderat beweisbar hervorgeht, wird hier nicht zum Wohle der dort lebenden Bevölkerung bedacht genommen, sondern man verwehrt vorsätzlich von dieser Seite aus die ihnen zustehenden Bürgerrecht, um hier die gesetzwidrigen Interessen der ÖBB und des Gemeinderates sowie die von einzelnen Personen auf diesem Wege durchsetzen zu können. Wohl wissend das laut Rechtslage die Baubehörde und der zuständige Gemeinderat unter Leitung des Bürgermeisters Hans Peter Schlagholz der Stadt Wolfsberg gesetzlich verpflichtet ist, die Interessen der dort lebenden Bevölkerung nach dem bürgerlichem Recht wahrzunehmen und nach außen hin zu vertreten hat.

Aus diesem Verhalten der Volksvertreter ist abzuleiten, dass die Beamten vom Bauamt der Stadtgemeinde Wolfsberg und der Bürgermeister Hr. Hans Peter Schlagholz sowie der Gemeinderat die

gesetzwidrigen Vorhaben und Interessen der ÖBB vertreten, somit gegen die eigenen Bürger und deren Bürgerrechte auftreten.

Obwohl laut Rechtslage die hier betroffene Bevölkerung (Anrainer) Parteienstellung genießt wurde sie schon in der Planungsphase ausgeschlossen, wohl wissend, dass laut Gesetz die Bevölkerung mit eingebunden werden muss.

Die zuständigen Behörden der ÖBB und der Stadtgemeinde Wolfsberg haben es vorsätzlich unterlassen, die direkten und indirekten Anrainer als Partei über das geplante Bauvorhaben und über das ihnen zustehende Rechtsmittel schriftlich per Einschreiben anzuzeigen.

Diese Vorgangsweise wurde schon im Norden des Bahnhofes Wolfsberg angewandt, wo eine Bahnüberführung errichtet wurde, die nach wie vor nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht und der Bahnübergang Auenstraße gesetzwidrig aufgelöst wurde.

Auf diesem Wege hat man der Bevölkerung zu verstehen gegeben, dass sie kein Rechtsmittel hat, gegen diese gesetzwidrig geplanten Auflösungen von Bahnübergängen, Einspruch zu erheben.

Man hat diesen Weg auch dahingehend angewandt, um die Bevölkerung im Ungewissen zulassen, um auf diesem Wege die Einspruchsfrist verstreichen zulassen, dass man danach sagen kann, die Bevölkerung war mit der Auflösung der Bahnübergänge einverstanden.

Wie ich in Erfahrung bringen konnte, ist eine Begehung mit den Anrainer ab 17. 3. 2016 geplant, aber die Einspruchsfrist endet einschließlich am 16. 3. 2016.

Wie schon erwähnt, ist ohne Zustimmung der betreffenden Bevölkerung, eine Schließung von Bahnübergängen unzulässig, somit rechtswidrig.

Somit werde ich hier mit der Bevölkerung vom Rechtsmittel als übergangene Parteien gebrauch machen, um die Bahnübergänge die hier ohne Zustimmung der Bevölkerung gesetzwidrig aufgelöst wurden, wieder aktiviert werden. Es handelt sich um die Bahnübergänge Auenstraße und 10. Oktober Straße.

Laut Aussage des Bürgermeisters Hr. Hans Peter Schlagholz der Stadtgemeinde Wolfsberg gibt es eine Studie, dass die betroffenen Bahnübergänge zu schließen sind. Es ist schon verwunderlich, dass man sich auf Studien beruft, die gegen die Bürgerrechte gerichtet sind. Wie es sich hier darstellt, handelt es sich um eine käufliche zugunsten der ÖBB ausgestellte Studie, um hier das gesetzwidrige Vorhaben der ÖBB und der Gemeinderäte der Stadtgemeinde Wolfsberg durchsetzen zu können. Somit ist diese Studie als Arbeitsgrundlage und Entscheidungsgrundlage nicht anwendbar.

Mir wurde die Einsicht in diese Studie bis heute nicht gewährt.

Ich wurde von der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft Praterstern 3, 1020 Wien schriftlich informiert, dass das Grundstück mit GZ: 128/10 wo ich Miteigentümer bin, betroffen ist. Aus diesen Schreiben geht aber nicht hervor in welchem Zusammenhang hier diese Liegenschaft betroffen ist. Wie ich aber in Erfahrung bringen konnte, wird durch die Verlegung des Bachbettes Weißenbach die Überflutung bei Hochwasser auf die darunterliegenden Grundstücke verschoben. Somit wird

hier die Wohnanlage (48 Einheiten) und dessen Bewohner auf diesen besagten Grundstück und auch die der angrenzenden Wohnanlagen einer besonderen Gefahr ausgesetzt. Erschwerend kommt hinzu, dass der Zugang zu dieser Wohnanlage über das Untergeschoss erfolgt, wo sich auch die Heizungsanlage, Lift und die Energiezufuhr für die gesamte Wohnanlage befindet.

Ich lege somit gegen diese gesetzwidrige Vorgangsweise Einspruch ein. Denn die Behörde kann nicht einfach Gefahren die an anderen Grundstücken entstehen, auf andere Grundstücke verlagern, somit die dort lebende Bevölkerung und dessen Eigentum einer weiteren Gefahr aussetzen. Somit würde die hier betroffene Behörde bzw. die zuständigen Beamten schadenersatzpflichtig werden.

Antrag:

Ich als betroffene Partei stelle den Antrag, dass dieses von der ÖBB-Infrastruktur eingereichte Projekt wo es unter anderem auch um die Auflösung der Bahnübergänge in Wolfsberg Auen Straße - St. Jakoberstrasse – Schleifen Straße – St. Michaeler Straße – 10. Oktober Straße handelt, verworfen wird bzw. im Sinne der Grund- und Bürgerrechte sowie nach den gesetzlichen Anforderungen überarbeitet wird.

Sollte keine andere Lösung realisierbar sein, sind die betroffenen Bahnübergänge Auen Straße, St. Jakober Straße, Schleifen Straße, St. Michaeler Straße - St. Thomaser Straße - Packerbundesstraße B70 - 10. Oktoberstraße durch eine zeitgemäße sichere Schrankenanlage zu sichern.

Denn das zurzeit vorliegende Projekt entspricht weder den gesetzlichen Bestimmungen noch werden durch diese gesetzwidrige Lösung die Bedürfnisse der dort lebenden Bevölkerung befriedigt.

Die ÖBB bzw. die zuständigen Beamten haben nicht das Recht hier gegen die Bürgerrechte aufzutreten, um gesetzwidrige Projekte verwirklichen zu können. Hier wird offensichtlich in Kauf genommen, dass die Lebenssituation in diesem Bereich massiv verschlechtert wird.

Auch ist hier Bedacht zuzunehmen, langfristig zu planen, denn wie sich der Sachverhalt darstellt handelt es sich hier um ein Jahrhundertprojekt.

Sollten sich die zuständigen Beamten auf Gesetze aus dem 19. Jahrhundert berufen, ist dies haltlos, denn nach dem bürgerlichen Gesetzbuch sind die Gesetze immer dem Stand der Zeit anzupassen.

Anzuführen ist, dass die Gesetze der Bundesbahn aus der Zeit stammen, wo die Eisenbahn noch mit Dampftrassen fuhr und die Bürger mit Kutschen und Fuhrwerken unterwegs waren.

Ich habe ein Projekt ausgearbeitet, um für die dort lebende Bevölkerung eine brauch- und tragbare Lösung herbeizuführen. Die Planunterlagen lege ich diesem Einspruch bei. Die genaue Projektbeschreibung werde ich nachreichen.

Denn das Gemeindeamt und deren Volksvertreter haben vorsätzlich unterlassen in diesem Bereich eine umfassende Infrastruktur - Planung vorzunehmen, obwohl in dieser Umgebung laufend Bauland gewidmet wird und Baugenehmigungen erteilt werden. Es wird vorsätzlich unterlassen in diesem Bereich die nötigen Verbindungswege und Entlastungsstraßen einzuplanen, um einen or-

dentlichen flüssigen Straßenverkehr in diesem Gebiet gewährleisten zu können. Hier geht es nicht um Versäumnisse, sondern um beweisbare vorsätzliches Unterlassen.

Ich hoffe um Einsicht Ihrerseits, um hier eine optimale Lösung für die Zukunft und den nachfolgenden Generationen herbeizuführen. Sollte Ihrerseits kein Interesse bestehen, werde ich gezwungen sein weitere rechtliche Schritte einzuleiten und beim zuständigen Gerichtshof Klage einbringen. Zusätzlich werde ich die Bevölkerung in meiner Plattform im Internet über die Vorgangsweise informieren.

Die Internet Adresse werde ich gesondert bekannt geben.

Es muss wohl auch in Ihrem Interesse sein, hier eine gütliche Lösung herbeizuführen. Eine Unterschriftenliste der betroffenen Bürger werde ich auch noch nachreichen!

Ich ersuche um ein klärendes Gespräch mit Ihnen und verbleibe mit freundlichen Grüßen

Eine Copy wurde vorab am 15. 03. 2016 an die E-Postadresse [ivvs4@bmvit.gv.at](mailto:ivvs4@bmvit.gv.at) gesandt!

Anlage: Planunterlagen

Franz Baumgartner e.h.

**Schriftliche Stellungnahme von Dr. Brigitta Roschitz, Magdalensberg 175, 9473 Lavamünd vom 14.03.2016:**

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

Im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens auf der ÖBB Strecke Zeltweg - St. Paul sollen für die Verbesserung der Betriebsabwicklung das durchgehende Streckengleis sowie teilweise die Bahnhofsgleise des Abschnitts zwischen Bahn-km 49,450 und dem Projektende elektrifiziert werden.

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

Ich, Frau Dr. Brigitta Roschitz, bin grundbücherliche Eigentümerin der Liegenschaft vlg. Neubauer, GB 77203 Eitweg, EZ 52. Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt zur Verbesserung der Infrastruktur auf der Lavanttalbahn im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens die Bewilligung von zahlreichen Maßnahmen zu erlangen, so im Bereich meiner Liegenschaft die Sicherung der Eisenbahnkreuzung bei EK Kilometer km 58,328, die Anlage bzw. Verlegung eines Wirtschaftsweges auf den Grundstücken 1119 und 1120, sowie teilweise am Grundstück 1094 bei, KELAG-Trafo, alle KG 77217 Kleinrojach, die Errichtung einer Schaltstation am Grundstück 1125, KG 77217 Kleinrojach,

die Errichtung einer Ausweiche vor der Eisenbahnkreuzung am Grundstück 1123, KG 77217 Kleinrojach und am Grundstück 1491/1, KG 77203 Eitweg, und die Herstellung eines Sichtraumes vor einem privaten Bahnübergang auf den Grundstücken 1194/2 und 1200/1, beide KG 77203 Eitweg, vorgesehen und verfahrensgegenständlich.

Gemäß Grundeinlöseunterlagen EZ 05.350-00 Grundeinlöseplan KG Kleinrojach-77217, EZ 05.351-00 Grundeinlöseverzeichnis KG Kleinrojach-77217, EZ 05.360-00 Grundeinlöseplan KG Eitweg-77203 und EZ 05.361-00 Grundeinlöseverzeichnis KG Eitweg-77203 bin ich flächenmäßig wie folgt betroffen:

ET Nr. 142 GB 77203 Eirweg, EZ 52

Lfd. Zahl	KG	Gst. Nr.	Bahn	Nebenanlage	Nutzung durch ÖBB-Infrastruktur AG
96.1	77217	1094		40 m <sup>2</sup>	Wirtschaftsweg beim KELAG-Transformator
100.1	77217	1119		289 m <sup>2</sup>	Wirtschaftsweg
100.2	77217	1119		722 m <sup>2</sup>	Wirtschaftsweg
102.1	77217	1120		1.664 m <sup>2</sup>	Wirtschaftsweg
103.1	77217	1125	28 m <sup>2</sup>		Schaltstation
104.1	77217	1123		122 m <sup>2</sup>	Ausweiche vor Bahnübergang
105.1	77203	1491/1		107 m <sup>2</sup>	Ausweiche vor Bahnübergang
106.1	77203	1194/2	79 m <sup>2</sup>		Sichtraum
107.1	77203	1200/1	27 m <sup>2</sup>		Sichtraum

Weiters bin ich gemäß Grundeinlöseunterlagen noch mit folgenden Teilflächen betroffen, die grundbücherlich nicht in meinem Eigentum stehen, sich jedoch größtenteils in meinem ruhigen Besitzstand befinden.

Lfd. Zahl	KG	Gst. Nr.	Bahn	Nebenanlage	Nutzung durch ÖBB-Infrastruktur AG
101.1	77217	1116		ca. 112 m <sup>2</sup>	Wirtschaftsweg
101.2	77217	1116		ca. 39 m <sup>2</sup>	Wirtschaftsweg

#### Stellungnahme im Sinne von Einwendungen

Es ist nicht in meiner Absicht, das verfahrensgegenständliche Projekt zu behindern, gar zu verhindern, jedoch erhebe ich zur Vermeidung von leicht abzuwendenden Nachteilen und zur einfachen Umsetzung von einfachen Maßnahmen fristgerecht meine nachstehenden Einwendungen. Zum Teil lassen sich Probleme durch die Klarstellung von Unklarheiten in Folge Abweichungen zwischen Katasterstand und ruhigem Besitzstand in der Natur lösen.

Zum Teil sind Nachteile durch die Korrektur der im Grundeinlöseplan dargestellten Flächen zu den Flächen in den technischen Plänen zu vermeiden.

#### 1. Eisenbahnkreuzung

Im Bereich der Eisenbahnkreuzung bei km 58,328 werden Sicherungsmaßnahmen durchgeführt. Im Süden über die Gemeindestraße kommend entsteht vor der Eisenbahnkreuzung eine Ausweiche. Unmittelbar zwischen der Eisenbahnkreuzung und der geplanten Ausweiche zweigt die Hofzufahrt zu meinem Anwesen ab. Laut Grundeinlöseplan ist für die Errichtung der Ausweiche die

Einlöse der Flächen ET 142 105.1 und ET 142 104.1 vorgesehen. Während die Teilfläche 104.1 auch der Verbreiterung der Gemeindestraße dient, ist die östlich gelegene Fläche 105.1 alleinig für die Errichtung der Ausweiche vorgesehen. Diese Fläche ist in nachstehender Abbildung in ihrem ungefähren Ausmaß grün eingezeichnet.

Wie aus der Überlagerung von Grundeinlöseplan und Luftbild bzw. Grundeinlöseplan und Projektplan ersichtlich ist, erstreckt sich die Fläche 105.1 unnötigerweise über die Zufahrt und darüber hinaus wogegen laut technischem Plan die Ausweiche südlich der Hofzufahrt entstehen soll. [Anhang: adaptierter Ausschnitt aus dem Grundeinlöseplan und eine planliche Darstellung]

Sollte sich die Ausweichzone über die Hofzufahrt erstrecken, wäre dies unverhältnismäßig behindernd. Wie noch dargestellt wird, ist die Ausweiche auch deshalb Richtung Süden zu verlegen, damit ein ungehindertes Abbiegen vom Wirtschaftsweg in die Hofzufahrt mittels üblicher landwirtschaftlicher Geräte samt Anhänger ermöglicht wird. Durch entsprechende Vorkehrungsmaßnahmen soll auch ein Abstellen der Kraftfahrzeuge vor der Bahnkreuzung in der Hofeinfahrt möglichst hintangehalten werden, da beispielsweise im Winter die zur Gemeindestraße hin abfallende Hofzufahrt durch Schnee und Eis so rutschig sein kann, dass ein Anhalten auf der Hofzufahrt erschwert ist und sollten solche Problemfälle bereits im Vorhinein verhindert werden. Um die Hofzufahrt möglichst frei zu halten, bedarf es auch einer entsprechenden Ausgestaltung, der Anbringung von Hinweistafeln und Bodenmarkierungen, mit denen der vor der Eisenbahnkreuzung anhaltende Verkehr auf das Freilassen der Einfahrt hingewiesen wird. Weiters ist durch die ÖBB-Infrastruktur AG bzw. die Behörde darauf Bedacht zu nehmen, dass die Hofzufahrt noch so verbreitert werden soll, dass ein Abbiegen von der Gemeindestraße und dem Wirtschaftsweg zu meinem Anwesen mit in der Landwirtschaft üblichen Kraftfahrzeugen samt Anhängern problemlos erfolgen kann. Vom Wirtschaftsweg soll das Abbiegen für einen Traktor mit Zweiachsanhänger problemlos erfolgen können, vom Gemeindeweg abzweigend ist die Zufahrt mittels Dreiachs-LKW samt Anhänger zu ermöglichen. Ebenso ist Rücksichtnahme auf die Zufahrt eines vier Meter breiten Mähdreschers zu ermöglichen. Mit diesen einfachen Maßnahmen können Nachteile für mich ohne große Probleme beseitigt werden, ohne dass dies mit Nachteilen für das Projekt verbunden wäre.

Die Ausweichbucht ist derartig auszugestalten, dass eine klare Abtrennung zwischen Ausweichbucht, Ackerfläche und Zufahrt gegeben ist (z.B. Randsteine, Bodenmarkierung, etc.).

Eine konkrete Ausgestaltung soll mit mir abgestimmt werden.

In der nachstehenden Abbildung ist schematisch dargestellt, dass die Hofzufahrt im unteren Bereich zu verbreitern ist und die Ausweichbucht entsprechend nach Süden verlegt wird.

[Anhang: planliche Darstellung der Ausweichweiche]

## 2. Schaltstation

Die Schaltstation im Bereich der Eisenbahnkreuzung ist möglichst so zu errichten, dass eine Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht gegeben ist. Sicherungsmaßnahmen, wie abweisende Metallbügel sind seitens der ÖBB-Infrastruktur AG bzw. der Behörde zu überlegen. Dies dient auch einer höheren Verfügbarkeit der Schaltstation und damit auch der Sicherheit.

### 3. Wirtschaftsweg

Bei der Anlage des Wirtschaftsweges ist auf einen möglichst geringen Flächenverlust zu achten. Der projektgemäßen Umsetzung stimme ich grundsätzlich zu, jedoch verlange ich, dass im ausreichenden Maße geschotterte Abfahrten in ausreichender Breite hergestellt werden. Da der Wirtschaftsweg sich gegenüber dem angrenzenden Gelände erhebt, können die wirtschaftlich notwendigen Auf- und Abfahrten zu den land- und forstwirtschaftlichen Flächen mit üblichen schweren Fahrzeugen und Maschinen die Böschung und den Straßenkörper in ihrem Bestehen gefährden und unnötigerweise teure Instandsetzungsarbeiten mit sich ziehen. Diese Abfahrten (Abfahrtsrampen) sollten günstiger Weise hinsichtlich ihrer Lage mit mir in Abstimmung festgelegt werden. Mögliche Stellen sind in der nachfolgenden Abbildung als schwarze Punkte dargestellt.

[Anhang: planliche Darstellung des Wirtschaftsweges]

Die in der Natur ersichtliche und auch mit Grenzmarkierungen markierte Grundstücksgrenze zwischen den Grundstücken 1119 und 1116, beide KG 77217 Eitweg, stimmt nicht mit dem Grenzverlauf lt. Kataster überein.

[Anhang: Orthofoto]

Ich stimme zu, dass der Wirtschaftsweg unstrittig auf meinen Eigentumsflächen zu liegen kommen kann. Jedoch bedarf es dazu der ehestbaldigen Vermessung des in der Natur gegebenen Grenzverlaufes gemäß ruhigem Besitzstand und einer Richtigstellung des Katasters. Die Einbindungen des Wirtschaftsweges in den bisherigen Straßenverlauf hat so zu erfolgen, dass eine problemlose Befahrung mittels herkömmlicher land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge bewerkstelligt werden kann.

[Anhang: planliche Darstellung des Wirtschaftsweges]

### 4. Sichtraum

Ich stimme der Errichtung des Sichtraumes für einen privaten Bahnübergang eines Dritten zu, wenn das in meiner Interessensphäre liegende übrige Projekt gemäß den Unterlagen mit Berücksichtigung meiner Einwendungen realisiert werden soll.

### 5. Oberflächen- und Bahnwässer

Auf eine für die mich bzw. meine Grundflächen möglichst schadlose Ableitung der Oberflächenwässer ist Rücksicht zu nehmen. Insbesondere sind die seitlich neben der Bahn liegenden Gräben instand zu setzen und etwaige Durchlässe auf ihre Funktionstüchtigkeit zu überprüfen und gegebenenfalls zu reinigen.

### 6. Grundeinlöse

Das Grundeinlöseverfahren ist auf das eisenbahnrechtliche Verfahren abzustimmen. Vermögensrechtliche Nachteile sind zu entschädigen. Die dem Pächter zustehenden Entschädigungen sind zu berücksichtigen.

## 7. Baumaßnahmen

Erschwernisse in der Bewirtschaftung meines Anwesens während der Bauzeit sind zu vermeiden. Dies gilt auch für den Pächter.

Vor Beginn der Arbeiten auf meinen Grundstücken ist von der ÖBB mit mir bzw. meinem Vertreter eine Trassen- bzw. Baustellenbegehung vorzunehmen. Hierbei ist die Feintrassierung festzulegen und der bestehende Kulturzustand der angrenzenden Flächen festzustellen und zu dokumentieren.

Durch die Baumaßnahmen betroffene Grenzzeichen sind vor Beginn der Arbeiten mit mir und den betroffenen Grundnachbarn einvernehmlich zu versichern. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind diese Grenzzeichen auf ihre richtige Lage zu überprüfen bzw., sofern sie im Zuge der Bauarbeiten entfernt wurden, rückzustecken und wieder zu versetzen.

Die Bauflächen sind vor Inangriffnahme der Maßnahmen abzustecken. Die ÖBB hat mich rechtzeitig über den Bedarf an zusätzlichen Flächen für Baustellenverkehr, Zwischenlagerung von Erde und Humus, etc. informieren, damit weder mir noch dem Pächter ein Schaden entstehen kann. Dies ist unbedingt notwendig, damit der Pächter hinsichtlich Anbau, Meldung an die AMA, etc. rechtzeitig handeln kann.

Die ÖBB hat notwendigerweise abzutragende Bodenschichten sachgerecht und getrennt (Humus, Oberboden, etc.) zu lagern. Die Lockerung von im Zuge der Baumaßnahmen verdichteten Böden sowie der eventuell notwendige Wiedereinbau der zwischengelagerten Bodenschichten ist sach- und fachgerecht vorzunehmen.

Beim Bau anfallender überschüssiger Humus und sonstiges Bodenmaterial ist mir als Grundeigentümerin anzubieten. Dies soll bereits vor Baubeginn abgesprochen werden, damit eventuell notwendige Bewilligungen zur Ablagerung rechtzeitig eingeholt werden können.

Während der Baumaßnahmen ist die Zufahrt für mich und dem Pächter zu den bewirtschafteten Flächen aufrechtzuerhalten. Notwendige Sperren sind rechtzeitig mitzuteilen.

## 8. Sonstiges

Weitere Einwendungen im gegenständlichen Verfahren behalte ich mir vor.

## 9. Vertretungsvollmacht

Betrifft: BMVIT-820.382/0001-IV/IWS4/2016; Bestandsattraktivierung Lavanttalbahn; ÖBB-Strecke 45701 Zeltweg - St. Paul; km 47,640 - km 63,052

Ich, Frau Dr. Brigitta Roschitz, geboren am 27. August 1971, bevollmächtige Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder, geboren am 9. April 1960, Paul-Hackhofer-Straße 2/6, 9400 Wolfsberg, mich in der mündlichen Verhandlung am 17. März 2016 so wie im gesamten weiteren gegenständlichen Verfahren zu vertreten und auch Akteneinsicht zu nehmen. Ich behalte es mir vor, selbst oder in Begleitung meines Vertreters vor der Behörde zu erscheinen und im eigenen Namen Erklärungen abzugeben.

Die Behörde wird ersucht, Schriftstücke sowohl an die Adresse bzw. E-Mail-Adresse meines Vertreters (bernhart.binder@hotmail.com) als auch an mich bzw. meine E-Mail-Adresse (brigitta.roschitz@gmail.com) zu übermitteln. Um die Übermittlung des Protokolls zur mündlichen Verhandlung am 17. März 2016 wird bereits jetzt gebeten.

Dr. Brigitta Roschitz e.h.

**Schriftliche Stellungnahme der Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH, Volksbadstraße 4, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Rechtsanwälte Fresacher&Krenker, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg vom 14.03.2016**

- I. In außen bezeichneter Baurechtssache gibt die Einspruchswerberin bekannt, dass sie mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen Mag. Heimo Fresacher und Mag. Gerald Krenker, Rechtsanwälte, Herrengasse 114, 9400 Wolfsberg, beauftragt hat.

Es wird der ANTRAG gestellt, das Bevollmächtigungsverhältnis insbesondere gern. § 10 A VG für ausgewiesen zu erachten und in Hinkunft sämtliche Ladungen und Zustellungen zu Händen der ausgewiesenen Vertreter zu bewirken.

- II. Seitens der Einspruchswerberin werden gegen das mit Edikt vom 29.01.2016 kundgemachte Bauvorhaben „Bestandsattraktivierung Lavanttaler Bahn; Bahn; ÖBB - Strecke 45701 Zeltweg - St. Paul; km 47,640 bis km 63,052 binnen offener Frist nachstehende EINWÄNDE wie folgt erhoben:

1. Auszugehen ist davon, dass die Einspruchswerberin, das Lavanttaler physiotherapeutische Institut GesmbH, FN: 119711 x, vertreten durch Dr. Paul Friedrich Maurer sowie Maximilian Baumgartner, Alleineigentümerin des Grundstückes .78 inneliegend EZ 264 KG 77242 St. Jakob Bezirksgericht Wolfsberg ist.

Auf dem Grundstück .78 befindet sich das Objekt Volksbadstraße 4, 9400 Wolfsberg, in welchem sich einerseits eine Facharztpraxis für Orthopädie, betrieben von der (Mit)-Gesellschafterin der Humanosan Dr. Friedrich Maurer GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer der Einspruchswerberin Dr. Paul Friedrich Maurer sowie ein physiotherapeutisches Institut, welches vom (Mit)-Gesellschafter und Geschäftsführer der Einspruchswerberin Maximilian Baumgartner betrieben wird. Beim Objekt handelt es sich um das sogenannte „Volksbad Kurhaus“ in Wolfsberg, wobei in diesem Zusammenhang wesentlich ist, dass sich im gesamten Unter(-Keller)geschoss Behandlungsräume befinden.

2. Den Projektunterlagen, insbesondere betreffend die Errichtung einer Unterführung der St.-Jakober-Straße im Bereich des heutigen Weißenbaches, die Verlegung des Weißenbaches, die Verlegung der Schleifenstraße, die Neugestaltung des Anschlusses Schleifenstraße in die St.-Jakober-Straße, die Errichtung einer Überfahrt Weißenbach/ Brücke Schleifenstraße, die Errichtung eines Geh- und Radweges, ist zu entnehmen, dass die Eingriffe in den roten, rotgelben und gelben Gefahrenzone des Weißenbache stattfinden. Ebenso finden diese Baumaßnahmen innerhalb der HQ 30 – Anschlaglinie statt.

Auszugehen ist davon, und ist dies auch dem, den Projektunterlagen beigefügten Gutachten Stella Ing. Büro GmbH unmissverständlich an mehreren Stellen zu entnehmen, dass es durch das gegenständliche Bauvorhaben zu einer Änderung der Abflussverhältnisse kommen wird.

Betreffend die Liegenschaft der Einspruchswerberin, die sich im unmittelbaren Bereich des Bauvorhabens befindet, sind sogar signifikante Änderungen der Abflusssituation, insbesondere durch die Umlenkung der Strömung in das neue Bachbett sowie durch die mit der Umsetzung des Projektes verbundenen Baumaßnahmen zu erwarten.

Auch wenn die Berechnungen für den, über den unmittelbaren Bereich des Bauvorhabens hinausgehenden, „weiteren“ Bereich HQ 30 und HQ 100 ähnliche Überflutungsbilder wie für die Bestandsituation zeigen, so ist diesbezüglich von Relevanz, dass die Liegenschaft der Einspruchswerberin durch die geänderte Abflusssituation und durch den Wassertiefenanstieg jedenfalls massiv nachteilig betroffen ist.

Dem Gutachten Dipl.-Ing. Josef Terneak ist zu entnehmen, dass durch die Abflusssituation es zu einer Wassertiefendifferenz von zumindest mehr als 0,01 Meter, betreffend die Liegenschaft der Einspruchswerberin in etwa zumindest von 2 cm kommt; die hydrostatischen Berechnungen weisen das Grundstück der Einspruchswerberin ./78 KG 77242 St. Jakob unter dem Titel ab 2 cm aus.

Es ist mit diesem Projekt zwangsläufig eine Verschlechterung der Abflusssituation betreffend der Liegenschaft der Einspruchswerberin, insbesondere im Zusammenhang mit Ereignissen HQ 30 und HQ 100 zu erwarten.

Berücksichtigt man im konkreten Fall weiters, dass bei den vergangenen Hochwasserereignissen der letzten Jahre und Jahrzehnte gerade noch kein Wasser in das Objekt der Einspruchswerberin über die Fenster des Kellergeschosses eingedrungen ist, der Wasserpegel jedoch nur minimalst unter der Oberkante des an der Liegenschaft der Einspruchswerberin vorbeiführenden Dammes des Weißenbaches gelegen ist, so sind im Hinblick auf die Realisierung des Bauvorhabens, bedingt durch die Erhöhung der Wassertiefen massive Auswirkungen auf die Liegenschaft der Einspruchswerberin, insbesondere durch einen Wassereintritt in die Kellerräumlichkeiten zu erwarten bzw. vorprogrammiert. Die Unterkanten von sechs Kellerfenstern des Objektes der Einspruchswerberin befinden sich auf dem Niveau der an das Gebäude der Einspruchswerberin angrenzenden Liegenschaft. Dadurch bedingt kommt es zu einer massiven Beeinträchtigung der Eigentumsrechte der Einspruchswerberin, die, wie bereits ausgeführt, im gegenständlichen Objekt, insbesondere in den Untergeschossräumen bzw. Behandlungstherapie Räume eingerichtet hat, die eine wesentliche Einkunft der Gesellschafter/Geschäftsführer der Einspruchswerberin darstellt.

Die Einspruchswerberin ist auf die gegenständliche Liegenschaft der darin gelegenen Behandlungs- und Therapie Räume insofern angewiesen, als dass die Einspruchswerberin bzw. der Geschäftsführer Dr. Friedrich Maurer (Facharzt für Orthopädie) sowie Maximilian Baumgartner als Geschäftsführer des Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH mit mehreren Sozialversicherungen so der Kärntner Gebietskrankenkasse, der Sozialversicherung der gewerb-

lichen Wirtschaft, der PV A zur Behandlung der Patienten verhalten ist und sohin auf gegenständliche Liegenschaft und das sich darauf befindliche Gebäude angewiesen ist.

Weiters ist im konkreten Fall zu berücksichtigen, dass durch die geplante Verlaufsänderung des Weißenbaches es im Nahebereich zum Grundstück der Einspruchswerberin zu einem geänderten Fließverhalten kommt. Derzeit hat es sich so verhalten, dass die Unterführung/Durchlauf beim jetzigen Bahnübergang eine natürliche Barriere bzw. Rückhaltezone geschaffen hat. Nunmehr kommt es in diesem Bereich zu einer größeren Dimensionierung und zu einer Begradigung des Verlaufes des Weißenbaches, sodass es auch zu höheren Fließgeschwindigkeiten, Strömungsgeschwindigkeiten unmittelbar im Bereich der Liegenschaft der Einspruchswerberin kommt, sodass ganz offensichtlich noch eher mit Überflutungen im Bereich des Grundstückes der Einspruchswerberin zu rechnen ist.

Nebst dem Umstand, dass die Einspruchswerberin in ihrem subjektiven Recht, nämlich dem Eigentumsrecht verletzt ist, würde eine Realisierung des Bauvorhabens in der jetzigen Form, insbesondere durch die Änderung der Abwassersituation in Bezug auf die Liegenschaft der Einspruchswerberin diese auch in ihrem subjektiven Recht auf Gesundheit, körperliche Unversehrtheit beeinträchtigen. Bereits aus diesem Grund spricht sich die Einspruchswerberin gegen eine Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens aus.

3. Es ist weiters davon auszugehen, dass die Umsetzung des gegenständlichen Bauvorhabens den Grundwasserstrom beeinflusst bzw. auch Auswirkungen auf die Grundwasserkommunikation hat. Im Hinblick darauf, dass sich eine Änderung des Grundwasserstromes insbesondere negativ auf die Liegenschaft der Einspruchswerberin auswirken würde, wird seitens der Einspruchswerberin diesbezüglich ausdrücklich beantragt, der Bauwerberin aufzutragen, entsprechende Berechnungen /Gutachten vorzulegen, denen sich entnehmen lässt, wie die Grundwassersituation durch das beantragte Bauvorhaben beeinflusst wird, bzw. welche Auswirkung dadurch bedingt auf die Liegenschaft der Einspruchswerberin exakt zu erwarten sind. In diesem Punkt ist das Projekt aus der Sicht der Einspruchswerberin als unvollständig zu qualifizieren und wird daher ein entsprechender Antrag auf Einholung eines hydrologischen Gutachtens zum Thema geänderte Grundwasserverhältnisse beantragt. Dieses Gutachten ist auch wesentlich zur Beurteilung der Frage, wie sich die Wasseraufnahmefähigkeit der Böden ändert.

Aus den dargelegten Gründen, insbesondere durch die Beeinträchtigung der Einspruchswerberin/Gesellschafter in ihren subjektiven öffentlichen Rechten auf Eigentum, Erwerbsfreiheit, Gesundheit, Sicherheit spricht sich die Einspruchswerberin ausdrücklich gegen das geplante Bauvorhaben aus bzw. gegen eine eisenbahnrechtliche Bewilligung.

Vertr. von Maximilian Baumgartner e.h. (Name unleserlich)

**Schriftliche Stellungnahme des Forstamt des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal, Hauptstraße 1, 9470 St. Paul im Lavanttal, vertreten durch Forstdirektor Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Binder vom 14.03.2016:**

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Antrag vom 22. Dezember 2015 für das oben angeführte Vorhaben um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. und 29 Eisenbahn-

gesetz 1957 für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen der §§ 38, 40 und 41 gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG sowie die Bewilligung für die dauernde Rodung von Waldflächen gemäß § 185 Abs. 6 in Verbindung mit §§ 17 ff. Forstgesetz 1975, angesucht.

Das Benediktinerstift St. Paul ist grundbücherlicher Eigentümer des Grundstückes 87 /2 in der KG 77242 St. Jakob. Aus den Einreichunterlagen des gegenständlichen Verfahrens ergibt sich, dass Teilflächen des Grundstückes 87/2 betroffen sind.

Stellungnahme im Sinne von Einwendungen

Im Rahmen des Projektes wird die Eisenbahnkreuzung bei km 50,583 aufgelassen und wird die L137 St. Jakober Straße als Straßenerunterführung unter der Bahntrasse durchgeführt.

Die St. Jakober Straße wird dazu ca. 190 Meter westlich der bestehenden Eisenbahnkreuzung Richtung Süden verschwenkt. Als Ersatzmaßnahme für die Eisenbahnkreuzung bei km 50,699 mit der Schleifen Straße wird die Schleifen Straße Richtung Westen verschwenkt und an die Straßenerunterführung St. Jakober Straße angebunden. Vor der Anbindung der Schleifen Straße an die St. Jakober Straße überquert erstere mittels einer Brücke den Weißenbach.

Gegenüber der Einmündung der Schleifen Straße in die St. Jakober Straße zweigt die Zubringerstraße zur Park&Ride Anlage und zum AMS von der St. Jakober Straße ab. Nördlich dieser Straßenkreuzung ist das Grundstück 87 /2 KG 77242, im grundbücherlichen Eigentum des Benediktinerstiftes St. Paul stehend, gemäß Projekt vom Bauvorhaben betroffen.

Das Grundstück 87/2 ist an der Südgrenze mit einem Zaun zur St. Jakober Straße (Gehweg) begrenzt und weist im Bereich der zu errichtenden Straßenkreuzung ein versperrbares Tor auf, das seit Jahrzehnten für die Zu- und Abfahrt des Grundstückes 87 /2 dient.

Die zur Park&Ride Anlage und zum AMS abzweigende Straße soll mit einem solchen Bogen abzweigen, dass das Grundstück 87/2 betroffen sein wird. In diesem Bereich ist geplant, dass Straßenniveau anzuheben und soll die angehobene Straße ab dem Gehweg nach Norden hin mit einer Böschung versehen werden. Westlich des Einfahrtstores soll der neu zu errichtende Abschnitt der St. Jakober Straße bzw. die Verlängerung der Schleifen Straße in den Altbestand der St. Jakober Straße ebenfalls mit einem Bogen einmünden und ist in diesem Bereich das Grundstück 87 /2 ebenfalls vom Projekt betroffen.

Aus den Plänen ergibt sich nun, dass der bestehende Zaun samt den Einfahrtstor dem Bauvorhaben entgegensteht.

Aus der Betrachtung des Projektes ergeben sich Möglichkeiten, damit das Grundstück 87 /2 geringfügiger als geplant beansprucht wird.

Der westlich der geplanten Straßenkreuzung betroffenen Bereiche des Grundstückes 87 /2 könnten gänzlich vermieden werden, wenn der Gehweg geringfügig schmaler als geplant ausgeführt werden würde bzw. die Breite des heute existierenden Gehweges beibehalten werden könnte.

Aus diesem Grunde könnte die im Einlöseplan des aktuellen Einreichprojektes fälschlicherweise mit ET 102 20.3 anstatt ET 104 6.2 bezeichnete Teilfläche entfallen und verlangt das Benediktinerstift St. Paul eine entsprechende Umplanung.

Hinsichtlich der im Grundeinlöseplan mit ET 104 6.1 bezeichneten Fläche ergibt sich das Problem, dass das Straßenniveau in diesem Bereich höher ausfallen soll als dies aktuell der Fall ist und kann in Zukunft die durch die Bogenbildung der Abzweigung der Zaunbereich nicht mehr geradlinig geführt werden.

Das Benediktinerstift St. Paul verlangt, dass die Behörde überprüfen möge, ob durch eine geringfügige Abänderung des Projektes eine Inanspruchnahme des Grundstückes 87/2 überhaupt entfallen kann.

Wenn die Straße samt Gehweg geringfügig schmaler als geplant ausgeführt werden würde und anstatt der Böschung eine Stützmauer errichtet wird, könnte auch auf diese Teilfläche des Grundstückes 87 /2 im Projekt verzichtet werden.

Um eine entsprechende Abgrenzung vom Grundstück 87 /2 zur angehobenen Straße samt Gehweg zu erreichen, muss der Zaun seitens der Projektwerberin auf einer Stützmauer, die gleichzeitig die Grenze bilden soll, neu errichtet werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass ein vom Bahnhof zur Berufsschule hin reger Gehverkehr durch Schüler stattfindet und ist der Ausführung des Projektes mit Böschung und mit Neuerrichtung eines Zaunes am Böschungsfuß aus Erfahrung mit Verschmutzung des Böschungsbereiches mit weggeworfenem Müll (Trinkbecher, Jausenpapier, etc.) zu rechnen.

Hinsichtlich der Toreinfahrt ist aus den Projektunterlagen ersichtlich, dass keine Zufahrtsmöglichkeit eingeplant wurde. Damit wäre eine Zu- und Abfahrt zum und vom Grundstück 87 /2 unterbunden und eine Bewirtschaftung nicht mehr im vollem Umfange möglich.

Das Benediktinerstift St. Paul verlangt, dass die Zufahrtsmöglichkeit erhalten bleibt.

Der bestehende Zaun ist in einem ausreichend guten Zustand und ist dieser Zustand bei einer eventuellen Grundinanspruchnahme jedenfalls wieder herzustellen. Das bedeutet aber auch, dass bei Verlegung des Zaunes auf einen stabilen Errichtungszustand hingewiesen werden muss und ist jedenfalls bei Verlegung des Zaunes die Erneuerung des Zaungeflechtes und der Spann- und Oberdrähte zu verlangen. Ein Ab- und Aufbau des Zaungeflechtes samt der Spann- und Oberdrähte ist aus Erfahrung nicht mehr mit Wiederherstellung des gleichen Qualitätszustandes möglich.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass sich entlang der Grundstücksgrenze des Grundstückes 87/2 in diesem Bereich eine Stromleitung der Kelag befindet.

Das Benediktinerstift St. Paul verlangt bei verfahrensgegenständlicher Grundinanspruchnahme, die Wiederherstellung der ordnungsgemäßen Grundstückseinfriedung und jedenfalls auch die Erhaltung des Tores samt Zu- und Abfahrtsmöglichkeit.

Da das Grundstück 87 /2 auch beweidet wird, ist bei der Grundinanspruchnahme während der Bauzeit sicher zu stellen, dass das Weidevieh ordnungsgemäß verwahrt bleiben kann. Dies ist

entweder durch eine Bauausführung außerhalb der Weidezeit oder durch Errichtung eines entsprechenden Zaunes sicher zu stellen.

Das Benediktinerstift St. Paul verlangt die Überprüfung der Notwendigkeit der Grundinanspruchnahme und die ordnungsgemäße Entschädigung von Nachteilen im vollen Umfange.

Das Benediktinerstift St. Paul behält sich vor, weitere Einwendungen im Rahmen des Verfahrens zu erheben.

Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder e.h.

**Schriftliche Stellungnahme der J.M. Offner Immobilien GmbH, Offnerplatzl 1, 9400 Wolfsberg, vertreten durch Geschäftsführer Georg C. Niedersüß vom 16.03.2016**

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

Im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens auf der ÖBB Strecke Zeltweg - St. Paul sollen für die Verbesserung der Betriebsabwicklung das durchgehende Streckengleis sowie teilweise die Bahnhofsgleise des Abschnitts zwischen Bahn-km 49,450 und dem Projektende elektrifiziert werden.

Die J.M. Offner Immobilien GmbH (FN 175196t) als Einschreiterin ist grundbücherliche Eigentümerin der Liegenschaft Hammerhaus einkommend in EZ 1, KG 77242 St. Jakob mit den Grundstücken Nr 45, KG 77242 St. Jakob und 13518, KG 77232 Priel.

In dem oben angeführten Verfahren erhebt die Einschreiterin rechtzeitig nachstehende Einwendungen:

1. Im Rahmen des Projekts des zur Bestandsattraktivierung der Lavanttalbahn ist die Errichtung einer Bahnunterführung im Bereich Bahnhof Wolfsberg und in diesem Zusammenhang die Verlegung des Weißenbaches und die Verlegung der Schleifenstraße vorgesehen.

Diese Maßnahmen betreffen unter anderem die Grundstücke Nr 45, KG 77242 St. Jakob und 13518, KG 77232 Priel, beide einkommend in EZ 1, KG 77242 St. Jakob, dessen Eigentümerin die Einschreiterin, die J.M. Offner Immobilien GmbH ist.

Beide Grundstücke zusammen bilden eine annähernd ebene Grundfläche mit einer Längserstreckung von ca 300 m und einer Breite zwischen 70 m im Westen, ca 140 m in der Grundflächenmitte und ca 90 m im Osten der Grundfläche. Beide Grundstücke zusammen sind derzeit zum größten Teil unverbaut, gemäß Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Wolfsberg ist das gesamte Grundstück Nr. 45 als Sauland-Geschäftsgebiet und das Grundstück Nr 135/8 als Bauland-Gemischtes Baugebiet ausgewiesen.

2. Durch die geplanten verfahrensgegenständlichen Maßnahmen kommt es zu einer großflächigen Grundstücksinanspruchnahme der Grundstückes. Darüber hinaus kommt es zu einer deutlichen Reduktion der Grundflächentiefe (im Osten auf nur mehr 20 m, weiter im Westen auf ca. 70 m bis maximal 90 m).

Die derzeitige Verkehrserschließung der Grundstückes ist an der Ostseite von der Schleifenstraße aus gegeben. Zukünftig wird diese Schleifenstraße entlang der Ostseite der verbleibenden Grundstücksfläche und deren östlichen Hälfte der Nordseite der Grundfläche verlaufen.

Gemäß technischen Bericht Wasserbau, EZ 03.600-00, ist unter 12.5.1 "Abflusssituation am Projektstandort bei HQ 30 Projektzustand" angeführt, dass durch die Umbaumaßnahmen bei einem HQ 30 nur sehr geringe Flächen neu überflutet werden, wobei diese unter der 2 cm Rechentoleranz-Grenze liegen. Es gibt daher keinen Anlass zu einer Änderung der Anschlaglinie für HQ 30, wie es in der Gefahrenzonenplanung ausgewiesen wurde. Dabei ist ausgeführt, dass diese zusätzlichen Überflutungen unter anderem auch das Grundstück 135/8 KG 77232 Priel und Grundstück 45 KG 77242 St. Jakob betreffen. Hinsichtlich der Rechte Dritter wird unter dem Punkt 12.5.5 ebenfalls ausgeführt, dass die Grundstücke 135/8 KG 77232 Priel und 45 KG 77242 St. Jakob in einer Ausdehnung der Überflutungsfläche bei HQ 30 betroffen sind, diese aber fast ausschließlich unter der 2 cm Rechentoleranz-Grenze liegen würden und es daher keinen Anlass zu einer Veränderung der Anschlaglinien für HQ 30 geben würde.

Die ÖBB-Infrastruktur AG sucht gemäß Projekt daher um Bewilligung der Aufstandsflächen der Baumaßnahmen an. Dabei ist das Grundstück 45 KG 77242 St. Jakob angeführt, nicht jedoch das Grundstück 135/8 KG 77232 Priel. Da es auch hinsichtlich, wie unten noch angeführt, auch beim Grundstück 135/8 KG 77232 Priel um eine wesentliche Änderung der Wasserstandshöhe bei HQ 30 handeln wird, ist auch hier um Bewilligung der Aufstandsfläche der Baumaßnahmen anzusuchen.

Hinsichtlich der geänderten Abflusssituation bei HQ 30- Projekt wird angeführt, dass es sich betreffend Grundstück 135/8 KG 77232 Priel um eine Wasserstandserhöhung über 2 cm handelt, ebenso für das Grundstück 45 KG 77242 St. Jakob. Gemäß Tabelle 7 auf Seite 49 des technischen Berichtes Wasserbau ist jedoch ersichtlich, dass sich beim Grundstück 135/8 KG 77232 Priel Wasserstandsänderungen weit über 2 cm ergeben, zum Teil sogar bis 10 cm und beim Grundstück 45 KG 77242 St. Jakob ist sogar mit noch erheblicheren Wasserstandsänderungen mit Höhen über 1,5 Metern zu rechnen. Lediglich 2.125 m<sup>2</sup> sind von einer Wasserstandshöhenänderung von 1 bis 2 cm betroffen.

Von einer Wasserstandsänderung sind

2.125 m<sup>2</sup> von 1 bis 2 cm,  
2.083 m<sup>2</sup> von 2 bis 5 cm,  
380 m<sup>2</sup> von 5 bis 10 cm,  
345 m<sup>2</sup> von 10 - 20 cm,  
261 m<sup>2</sup> von 20 - 30 cm,

639 m<sup>2</sup> von 30 - 50 cm,  
995 m<sup>2</sup> von 50- 75 cm,  
624 m<sup>2</sup> von 75- 100 cm,  
1.482 m<sup>2</sup> von 100 - 150 cm und  
988 m<sup>2</sup> von mehr als 150 cm bei HQ 30 betroffen.

Folglich sind ca. 7.800 m<sup>2</sup> über der Rechenungenauigkeit von erhöhten Wasserständen betroffen.

Auch wenn zum Teil Wasserstandsflächen mit einer Wasserstandserhöhung betroffen sind, die auch im Ist-Zustand bei HQ 30 bereits überflutet werden, bringt die erhöhte Wasserstandshöhe einen erheblichen Nachteil mit sich. Es ist daher zu rechnen, dass auch bei einer künftigen Hochwasserregulierung bzw. Retention des Weißenbaches in seinem Oberlauf mit einer weitestgehenden Überschwemmung bei HQ 30 der Eigentumsflächen zu rechnen ist.

Diese äußerst erheblichen Nachteile für die Eigentumsflächen sind seitens der Projektwerberin durch entsprechende Maßnahmen zu verhindern, bzw. ist durch die Verschlechterung des Zustandes für die Liegenschaft der Einschreiterin eine angemessene Entschädigung zu bezahlen.

Wie sich aus dem Lageplan Straßenplanung EZ 03.101-00 unter Einbeziehung des Planes für den Regelquerschnitt der Schleifenstraße EZ 03.112-00 ergibt, soll die zu errichtende Schleifenstraße mit 2 bis 3% Querneigung zum Grundstück 45 KG 77242 St. Jakob hin entwässern. Mit einem vollständigen Einsickern der abfließenden Straßenwässer auf der Straßenböschung ist nicht zu rechnen, insbesondere nicht bei Starkregen, und ist daher mit negativen Einwirkungen auf die Restfläche des Grundstückes 4S zu rechnen. Da sich der neu zu errichtende Abschnitt der Schleifenstraße im Nahbereich des Weißenbaches befindet und insgesamt im Lavanttal mit langanhaltenden Inversionswetterlagen zu rechnen ist, kann für die Schleifenstraße mit einem höheren Streusalzbedarf gerechnet werden. Damit ist ebenfalls mit höheren negativen Einwirkungen für die an die zu errichtende Straße benachbarten Teilflächen des Grundstückes 45 zu rechnen. Die negative Beeinflussung des Grundstückes 45 durch diesen Umstand ist durch Projektsänderung zu vermeiden bzw. sind daraus resultierende Nachteile zu entschädigen.

Die Grundstücke 45 KG 77242 St. Jakob und 135/8 KG 77232 Priel sind gegen öffentlichen Zutritt durch Zaun gesichert bzw. verhindert derzeit auch der Weißenbach einen Zutritt zum Grundstück 45 KG 77242 St. Jakob äußerst wirksam. Durch die Umlegung des Weißenbaches, insbesondere aber durch die Neuerrichtung der Schleifenstraße ist die Liegenschaft der Einschreiterin nicht mehr angemessen gegen fremden Zutritt gesichert. Es ist daher die Liegenschaft der Einschreiterin gegen öffentlichen Zutritt mit einer entsprechenden Einfriedung wieder zu sichern und sind im Bereich der drei direkten Zufahrtsmöglichkeiten entsprechende Tore vorzusehen. Es ist der Projektswerberin in diesem Sinne bescheidmäßig mit entsprechenden Auflagen aufzutragen.

3. Es wird daher zur Wahrung der Interessen der Einschreiterin nachstehendes eingewendet:

- a) Voraussetzung für eine dauernde bzw- allenfalls- vorübergehende Inanspruchnahme der Liegenschaft der Einschreiterin ist eine angemessene Entschädigung, diesbezüglich haben noch keine Gespräche stattgefunden.
- b) Wie oben ausgeführt kommt es aufgrund der projektmäßig vorgesehenen dauernden Grundinanspruchnahme zu einer starken Verringerung der verbleibenden Restgrundfläche gegenüber dem derzeitigen Stand, weshalb eine eigene interne Aufschließungsstraße für diese Restfläche nicht mehr wirtschaftlich umsetzbar sein wird, da ansonsten die verbleibenden Bauflächen in diesem Bereich keine wirtschaftlichen vernünftigen Größen mehr aufweisen würden.

Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs kann ein Eigentümer solche Auflagen verlangen, durch die der ihm entstehende Nachteil auf das unbedingt notwendige Maß herabgesetzt wird.

In diesem Sinne wenden wir ein, dass es unbedingt erforderlich ist, um die uns entstehenden Nachteile adäquat zu reduzieren, dass für die Restliegenschaft zumindest drei direkte Zufahrtsmöglichkeiten von der zukünftig entlang der östlichen und der nördlichen Grundgrenze verlaufenden neu verlegten Schleifenstraße sichergestellt werden bzw der Projektwerberin in diesem Sinne bescheidmäßig entsprechende Auflagen zu erteilen. Weiters sind die bereits unter Pkt. 2. angeführten Nachteile zu beseitigen oder entsprechend abzugelten.

Zur besseren Orientierung legen wir eine Planskizze bei, in der schematisch durch rote Pfeile gekennzeichnet die entsprechend erforderlichen Zufahrtsmöglichkeiten eingezeichnet sind.

- c) Eingewendet wird weiters, dass nach Umsetzung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen die verbleibenden Grundstückstiefen im östlichen Teil der Liegenschaft am unteren Rand für eine sinnvolle Geschäftsbautennutzung zu liegen kommen werden. Daraus resultiert eine beachtliche Nutzungseinschränkung, die ebenfalls in Form einer Wertminderung für die Restgrundflächen im östlichen Liegenschaftsbereich zu entschädigen sein werden.
- d) Die im Projekt dargestellten Baumaßnahmen auf der Liegenschaft der Einschreiterin sind in den entsprechenden technischen Plänen sowie im Grundeinlöseplan dargestellt. Dem Einreichoperat ist jedoch nicht zu entnehmen, inwieweit Teilflächen der Liegenschaft der Einschreiterin für Baumaßnahmen benötigt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass für die Baumaßnahmen keine Flächen der Einschreiterin für das Projektausmaß hinaus benötigt werden und verlangt die Einschreiterin deshalb auch die Projektsgrenzen bzw. Grundeinlösegrenzen bereits vor Baubeginn entsprechend zu vermessen und abzustecken zu lassen. Jegliche weitere Inanspruchnahme von Teilflächen der Einschreiterin ist nur mit deren ausdrücklichen Zustimmung erlaubt.
- e) Aus dem Einreichoperat geht weiters nicht hervor, ab wann mit der Inanspruchnahme von Teilflächen der Liegenschaft der Einschreiterin ausgegangen werden kann. Dies beschränkt

die Handlungsfreiheit der Einschreiterin bezüglich ihrer Liegenschaft ein und sind daher entsprechende Nachteile ebenfalls zu beseitigen bzw. zu entschädigen.

Beilage [Planliche Darstellung d. GSt. Nr. 13518/45]

Georg C. Niedersüß e.h.

**Schriftliche Stellungnahme von Reinhold Michael Gaber, Schwarzer Weg 24, 9412 St. Margarethen, vertreten durch Folk & Folk – Rechtsanwälte, Lindenplatz 4a, 8605 Kapfenberg vom 14.03.2016**

Ich ersuche zur Kenntnis zu nehmen, dass ich Herrn Dr. Gert Folk, Rechtsanwalt in 8605 Kapfenberg, Lindenplatz 4 a, mit meiner Vertretung im Verfahren beauftragt habe. Ich darf ersuchen, meinem Vertreter Ladungen und Verfügungen zustellen zu wollen.

Ich bin fischereiberechtigt am Weißenbach und als solcher vom gegenständlichen Projekt betroffen.

Ich erhebe zu diesem nachstehende EINWENDUNGEN:

Das gegenständliche Projekt sieht unter anderem eine Verlegung des Weißenbachs vor, wobei dies laut Projekt auf einer Länge von ca. 250 m erfolgen soll. Das Projekt sieht in diesem Zusammenhang vor, dass zur leichteren Herstellung von Straßenverkehrsanlagen der Weißenbach in Richtung Süd-Osten verlegt werden soll, wobei das neue Gerinne ca. 2,3 m tief ausgeführt werden soll. Die Eintiefung gegenüber dem Bestand soll etwa 2 m betragen. Die künftige Sohlbreite wird im Projekt unterschiedlich mit 3,8 bzw. 3,5 m angeführt. Die Uferböschungen sollen in einer Neigung von 2:3 ausgeführt werden.

Das Projekt berücksichtigt bereits eine spätere Regulierung des Weißenbachs, wobei offenbar davon ausgegangen wird, dass dann die Gewässersohle ca. 2 m tiefer gelegen sein wird. Es soll daher der vorgenannte hergestellte Zustand mit einer ca. 2 m hohen Anschüttung versehen werden, welche verdichtet wird. Dadurch weist die Sohle des sogenannten "Teilausbau" eine Breite von rund 9 m auf. In dieser Sohle soll eine pendelnde Niederwasserrinne mit einer Breite von ca. 2 m dadurch hergestellt werden, dass kopfgroße Steine eingebracht werden.

Obwohl eine Gerinneverlegung zu den intensivsten Eingriffen in die Gewässerökologie führt, wurde - zumindest soweit ich dies nachvollziehen kann - keine fachliche Beurteilung des Projektes in dieser Hinsicht vorgenommen.

Ich kann dem Projekt auch nicht entnehmen, dass eine dem Stand der Technik entsprechende Strukturierung weder im „Teilausbau“ noch im „Vollausbau“ vorgesehen wäre.

Derzeit weist der Weißenbach im betroffenen Bereich verschiedene anthropogene Eingriffe auf. Obwohl die Uferführung weitgehend geradlinig erfolgt, bestehen doch zahlreiche Strukturen (z.B. Sohlgurte, Störsteine), welche kleinräumig zu sehr unterschiedlichen Wassertiefen und Strömungsgeschwindigkeiten führen, sodass der Bereich eine intakte Biozönose und eine entsprechende fischereiwirtschaftliche Attraktivität aufweist.

Der laut Projekt monotone Ausbau lässt eine vermeidbare Verschlechterung befürchten, wobei insbesondere darauf hinzuweisen ist, dass die strukturlose Ausgestaltung im Hochwasserfall zu hohen Fließgeschwindigkeiten ohne Einstandsmöglichkeiten für Fische führt und damit der Fischbestand zwangsläufig abgeschwemmt wird.

Derartige Verhältnisse sind aus anderen Bächen vergleichbarer Größe bekannt, wobei dort Restrukturierungsmaßnahmen gesetzt wurden, um das Umweltqualitätsziel zu erreichen.

Ich begehre sohin nachstehende Maßnahmen zum Schutz der Fischerei:

- 1) Fachliche Beurteilung, inwieweit die geplante Verlegung des Weißenbachs zu einer Verschlechterung führt und zwar sowohl bezogen auf den „Teilausbau“ wie auch auf den „Vollausbau“.
- 2) Exakte Erhebung der Gewässersohle im Bestand, wobei darauf zu achten ist, dass die künftige Herstellung des „Vollausbaus“ keine Flächenreduzierung bewirkt.
- 3) Herstellung einer den natürlichen Verhältnissen entsprechenden variierenden Gewässerbreite, indem einerseits der noch zur Verfügung stehende Platzbedarf ausgeschöpft und andererseits Variierungen der Böschungsneigung vorgenommen werden. Unbedingt zu vermeiden ist eine lineare Uferführung und gleichförmig ausgebildete Böschungsneigungen.
- 4) Schaffung von Einstandsmöglichkeiten für Fische im Uferbereich durch raue Verbauung der benetzten Bereiche der Ufersicherung unter Vermeidung einer glatten Steinschichtung.
- 5) Einbau von Strukturen sowohl bezogen auf den „Vollausbau“ wie auch auf den „Teilausbau“, welche unterschiedliche Wassertiefen und unterschiedliche Strömungsgeschwindigkeiten begünstigen und Einstandsmöglichkeiten für Fische bei allen Wasserführungen, insbesondere auch bei Hochwasserführung bieten. In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass durch meinen Rechtsvorgänger im Fischereirecht zahlreiche Strukturelemente eingebracht wurden und sollte jedenfalls in Auflagenform vorgegeben werden, dass die im Gewässer vorhandenen größeren Steine keinesfalls für die Ufersicherung verwendet oder dem Gewässer entnommen werden dürfen sondern sind diese so einzubauen, dass sie im Wasserkörper des neuen Bachlaufs eine ökologisch erwünschte Strukturierung mit sich bringen.
- 6) Beim „Teilausbau“ ist darauf zu achten, dass es aufgrund der Auffüllung nicht zu einer Versickerung kommt. Andererseits ist aber natürlich auch eine kolmatisierte Gewässersohle zu vermeiden. Es ist sohin ein versickerungsdichter Untergrund herzustellen und auf diesem ein dem natürlichen Gewässer entsprechend gut durchströmter Schotterraum unterschiedlicher Korngrößen herzustellen, wobei darauf zu achten sein wird, dass auch entsprechende Laichmöglichkeiten für Kieslaicher gegeben sind.
- 7) Es ist darauf zu achten, dass dauerhaft eine Tiefenrinne derart besteht, welche in keinem Bereich die Mindesttiefen und Mindestfließgeschwindigkeiten der Qualitätszielverordnung Oberflächengewässer Ökologie unterschreitet. Es erscheint keinesfalls möglich, dass diese Situation durch Einbringung bloß kopfgroßer Steine hergestellt werden kann.

- 8) Die Baumaßnahmen sollten jedenfalls so ausgeführt werden, dass die Belastung für die aquatischen Organismen sowohl im Verlegungsbereich wie auch im darunterliegenden Bereich minimiert wird. Dementsprechend habe ich als Fischereiberechtigter von allen den Fischbestand betreffenden Maßnahmen so im Vorhinein informiert zu werden, dass ich schadensminimierende Tätigkeiten, insbesondere Fischrettungsmaßnahmen durchführen kann.
- 9) Es ist darauf zu achten, dass es mit Dotierung des neu hergestellten Bereiches zu keiner Belastung bachabwärtiger Bereiche kommt.
- 10) Maßnahmen, welche zu einer Gewässerbelastung führen, sollten auf Zeiten beschränkt werden, welche außerhalb der Laich- und Larvalentwicklungszeiten der vorhandenen Fischarten liegen.
- 11) Für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen meines Rechtes und den verursachten Mehraufwand in der Gewässerbetreuung begehre ich eine angemessene Entschädigung.

Dr. Gert Folk e.h.

**Stellungnahme der Stadtgemeinde St. Andrä, St. Andrä 210, 9433 St. Andrä, vertreten durch Herrn Ing. Mario Brenner:**

Die Stadtgemeinde St. Andrä ist durch das gegenständliche Vorhaben umfassend betroffen, insbesondere hinsichtlich der Umgestaltung des Wegenetzes (Auflösungen von Eisenbahnkreuzungen, Neuerrichtung von Begleitwegen).

Hinsichtlich der erforderlichen Übereinkommen mit der ÖBB Infra AG hat es bereits grundlegende Festlegungen gegeben, eine endkünftige Schriftliche Vereinbarung ist allerdings noch ausständig.

Von der Stadtgemeinde St. Andrä wird festgehalten, dass eine Zustimmung zum vorliegenden Projekt nur unter der Voraussetzung des Vorliegens dieses schriftlichen Übereinkommens erfolgen kann.

Ing. Mario Brenner e.h.

**Ergänzende Stellungnahme des Abfallwirtschaftsverbands Lavanttal, vertreten durch Herrn Gerald Steiner:**

Der Abfallwirtschaftsverband Lavanttal ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anschlussbahn in km 59,442.

Ergänzend zur Stellungnahme vom 24. Februar 2016 wird festgehalten, dass der Projektwerber für die Dauer der Sperre der Bahnlinie im Bereich St. Andrä im Zeitraum 10.07.2017 bis 10.12.2017 zur Sicherstellung eines aufrechten Transportes von Abfällen rechtzeitig (bis Ende Mai 2016) einen Gütertransportzeitplan vorzulegen hat.

Es wird seitens des Abfallwirtschaftsverbandes gefordert, den Gütertransport im Bauzeitraum aufrecht zu erhalten.

Dem Anschlussbahnbetreiber dürfen durch die Attraktivierung der Bahnstrecke im Bereich der Einbindung der Anschlussbahn keine Kosten unter dem Titel „Instandhaltungskosten“ gemäß des

Anschlussbahnvertrages vom 12. Oktober 2015 in Rechnung gestellt werden. Bei dem gegenständlichen Bauvorhaben handelt sich um einen Umbau/Neubau und um keine dringlich erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen.

Für die Anschlussbahn ist für die Zustellung und Abholung der Eisenbahnwagens auch zukünftig ein Dieseltreibfahrzeug erforderlich.

Gerald Steiner e.h.

**Stellungnahme der Verhandlungsleiterin:**

Im Zuge der Verhandlung ersucht Herr Gerald Steiner um Übermittlung der Verhandlungsschrift an [awv.steiner@aon.at](mailto:awv.steiner@aon.at).

Mag. Gabriele Fiedler e.h.

**Ergänzende Stellungnahme des Benediktinerstifts St. Paul, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder:**

Hinsichtlich des Einfahrtstores und des Zaunes wird eingewendet, dass eine Entfernung bzw. Verlegung nur dann erfolgen darf, wenn bereits die Zusage der ÖBB-Infrastruktur AG vorliegt oder entsprechende Auflagenpunkt durch die Behörde formuliert wird. Ein Enteignungsgrund hinsichtlich des Zaunes samt Tor und der Einlöseflächen ist im gegenständlichen Verfahren nicht zwingend, weil es sich bei der Verlegung der St. Jakober Straße und der Zufahrt zum AMS bzw. der Park&Ride-Anlage um keine Eisenbahnanlage sondern um eine Nebenanlage handelt.

Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder e.h.

**Ergänzende Stellungnahme von Familie Reinhard und Brigitte Meißl, St. Jakoberstraße 1, 9400 Wolfsberg:**

Ergänzend zu der am 27.02.2016 schriftlich abgegebenen Stellungnahme wenden wir zum Vorhaben ergänzend ein:

Schallmessungen der derzeitigen Situation im Bereich der südlichen Grenze des Grundstückes werden gefordert. In weiterer Folge sind Messungen des Lärmpegels nach Inbetriebnahme des Unterführungsbauwerkes an selber Stelle unbedingt erforderlich (Messort: Mittelpunkt der Gartenfläche). Gleiches gilt dann auch für Folgemessungen.

Die abgegebene Stellungnahme soll uneingeschränkt bestehen bleiben.

Brigitte und Reinhard Meißl e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig, zur Stellungnahme von Familie Reinhard und Brigitte Meißl vom 27.02. und 17.03.2016:**

Durch die gegenständliche Neutrassierung der St. Jakober Straße NEU mit Unterführung wird sich am Grundstück der Familie Meißl eine örtliche Verlagerung der bisherigen Lärmsituation ergeben. Eine Prüfung der Höhe der lärmtechnischen Auswirkungen durch die Neutrassierung wird Gegenstand im straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren sein. Das Prozedere, ob Messungen oder

lärmetechnische Berechnungen der Bestand- und der Zukunftssituation vorgenommen werden bzw. ob und welche Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmüberschreitungen nach dem Ktn. Landesstraßengesetz erforderlich sein werden, wird im straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren festzulegen sein

Ing. Erich Lassnig e.h.

**Ergänzende Stellungnahme von Herrn Ing. Hermann Eberhard, Teichweg 1, 9400 Wolfsberg:**

Ergänzend zu der am 28.02.2016 schriftlich abgegebenen Stellungnahme wende ich zum Vorhaben ergänzend ein:

Schallmessungen der derzeitigen Situation im Bereich der südlichen Grenze des Grundstückes werden gefordert. In weiterer Folge sind Messungen des Lärmpegels nach Inbetriebnahme des Unterführungsbauwerkes und Kreisverkehrs an selber Stelle unbedingt erforderlich (Messort: Gartenfläche unmittelbar neben der Grundstücksgrenze). Gleiches gilt dann auch für Folgemessungen.

Die abgegebene Stellungnahme soll uneingeschränkt bestehen bleiben.

Ing. Hermann Eberhard e.h.

**Ergänzende Stellungnahme von Frau Dr. Brigitta Roschitz, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder:**

Ergänzende Stellungnahme für Frau Dr. Brigitta Roschitz, grundbücherliche Eigentümerin der Liegenschaft vlg. Neubauer, vertreten durch den Bevollmächtigten Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder.

Frau Dr. Brigitta Roschitz ist unter anderem grundbücherliche Eigentümerin des Grundstückes Nr. 1094, KG 77217 Kleinrojach. Das im Grenzkataster eingetragene Grundstück weist laut Grundbuch eine Fläche von 0,6242 ha auf. Davon entfallen 0,3287 ha auf landwirtschaftliche Fläche (Acker) und 0,2955 ha auf Wald. Die Nutzung des Grundstückes wird über das ganze Jahr ausgeübt. Die einzige Zufahrtmöglichkeit besteht über das Grundstück Nr. 1130, KG 77217 Kleinrojach und nach Querung der Bahnstrecke 45701 Zeltweg – St. Paul (früher Zeltweg – Lavamünd) bei der Eisenbahnkreuzung km 57,932 über das Grundstück 1081 KG 77217 Kleinrojach.

Die Eisenbahnkreuzung bei km 57,932 ist ein nichtöffentlicher Bahnübergang, dessen Benützung mit Bescheid Zl. 229/1690-1964 geregelt wurde. Die Berechtigung wurde auch einem der Rechtsvorgänger von Frau Dr. Brigitta Roschitz in Verbindung mit der Liegenschaft vlg. Neubauer eingeräumt und wird dieser Bahnübergang unter Einhaltung der Bescheidaufgaben von Frau Dr. Roschitz und ihrem Pächter ständig benützt.

Mit dem vorliegenden Projekt wurde gemäß Lageplan EZ 01.210-00 die Auflassung der privaten Eisenbahnkreuzung beantragt.

Frau Dr. Brigitta Roschitz spricht sich gegen die Auflassung dieses Bahnüberganges aus, weil ein Zugang bzw. eine Zufahrt zu ihrer Grundstücksfläche Nr. 1094, KG 77217 Kleinrojach, und eine

Bewirtschaftung nicht mehr möglich wäre. Ein adäquater Ausgleich wäre durch die Errichtung des Wirtschaftsweges gemäß Lageplan EZ 01.210-00 möglich. Erst nach Errichtung und vollständiger Benutzungsmöglichkeit des neuen Wirtschaftsweges im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft ist ein Verzicht auf den privaten Bahnübergang bei km 57,932 für Frau Dr. Brigitta Roschitz möglich.

Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder e.h.

**Stellungnahme des Reinhalteverbandes Mittleres Lavanttal, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. (FH) Markus Kleinszig:**

Der Reinhalteverband ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Anfang September 2015 wurde der ÖBB Infra AG eine Stellungnahme bereits übermittelt, für das Baulos Unterführung St. Jakober Strasse zur Verlegung der bestehenden Hauptsammelkanäle.

Seitens des Reinhalteverbandes Mittleres Lavanttal wird eine Abstimmung bei der Detailplanung, sowie zur Erstellung eines wasserrechtlichen Einreichprojektes durch die Projektleitung Koralm-bahn 2 ehest möglich gefordert.

Eine Einarbeitung der seitens des Reinhalteverbandes vorliegenden Punkte der Stellungnahme vom 08. September 2015 hat zu erfolgen.

Kosten für die Plan und Bauausführung der erforderlichen Kanalverlegung sind von der ÖBB Infra AG zu tragen.

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass rechtzeitig eine wasserrechtliche Bewilligung über den Konsenswerber (Reinhalteverband Mittleres Lavanttal) durch die ÖBB Infra AG erwirkt wird.

Dipl.-Ing. (FH) Markus Kleinszig e.h.

**Stellungnahme der Firma Schwing Liegenschaftsverwaltung GmbH, vertreten durch Herrn Dipl.-HTL-Ing. Dietmar Breithuber (Schwing GmbH):**

Die Bedienung der Anschlussbahn Schwing GmbH wird auch nach der Elektrifizierung der Lavant-talbahn im Jahr 2022 mit Dieselloks möglich sein. Die eventuell erforderlichen Nachrüstungen bezüglich der Sicherungstechnik im Bereich der Anschlussbahn-Weiche wird gem. dem Anschluss-bahnvertrag zwischen Schwing GmbH und ÖBB abgerechnet.

Dipl.-HTL-Ing. Dietmar Breithuber e.h.

**Stellungnahme der Wolfsberger Stadtwerke GmbH, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Georg Fuchs:**

Die Wolfsberger Stadtwerke GmbH ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Beim Baulos Unterführung St. Jakober Strasse sind zur Verlegung die bestehenden Wasserver-sorgungsanlagen (ÖBB Querung St. Jakober Str., ÖBB Querung Schleifenstrasse) aufrecht zu erhalten.

Des Weiteren behalten wir uns das Recht vor, die bestehenden Querungen in dem Gemeindege-

biet Wolfsberg auf ihren Zustand zu überprüfen und gegebenenfalls erforderliche Sanierungen im Zeitraum der Bauphase der ÖBB mit zu sanieren.

Ebenso sollte so früh wie möglich ein Bauzeitenplan seitens ÖBB vorgelegt werden, damit die STW Wolfsberg die erforderlichen Vorbereitungsarbeiten erstellen kann.

Seitens der Wolfsberger Stadtwerke GmbH wird eine Abstimmung bei der Detailplanung, sowie zur Erstellung eines wasserrechtlichen Einreichprojektes durch die Projektleitung Koralmbahn 2 ehest möglich gefordert.

Kosten für die Plan und Bauausführung der erforderlichen Kanalverlegung sind von der ÖBB Infra AG zu tragen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass rechtzeitig eine wasserrechtliche Bewilligung über den Konsenswerber (Wolfsberger Stadtwerke GmbH) durch die ÖBB Infra AG erwirkt wird.

Dipl.-Ing. Georg Fuchs e.h.

#### **Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Piki:**

Mit Antrag vom 22.12.2015 hat die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft für die „Bestandsattraktivierung Lavantbahn, Strecke Zeltweg – St. Paul; km 47,640 – km 63,052“ einen Antrag u.a. auf Genehmigung einer Rodung im Ausmaß von 920 m<sup>2</sup> eingebracht. Zweck der Rodung soll die Errichtung des bahnparallelen Wirtschaftsweges 3 und des Wirtschaftsweges 3,1, einem Anbindungsweg an das bestehende Wegenetz, nördlich der Ortschaft Siebending sein. Mit Bescheid, Zahl BMVIT-820.382/0004-IV/IVVS4/2016 vom 01.02.2016 wurde DI Franz Piki zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Forsttechnik/Rodung für das ggst. Bauvorhaben bestellt und beauftragt, dazu Befund und Gutachten zu erstellen sowie an der mündlichen Verhandlung am 17. 03.2016 teilzunehmen und dort gegebenenfalls das Gutachten zu erläutern oder zu ergänzen.

Eine dazu durchgeführte, örtliche Befundaufnahme fand am 12.02.2016 statt und führte mit den zur Verfügung gestellten Rodungs- und Naturschutzunterlagen zu folgendem Ergebnis:

#### Befund

Die geplante Rodung liegt im direkten, östlichen Anschluss an die Lavantbahn und umfasst zwei örtliche getrennte Bereiche in der Katastralgemeinde Kleinrojach, wobei der südliche Bereich durch eine ältere Rodung für eine Gasleitung nochmals getrennt ist. Von der Rodung sind folgende Parzellen (alle: KG Kleinrojach) mit nachstehenden Flächen betroffen:

Eigentümer	Adresse	Grundst.Nr.	Dauernde Rodungsfläche
ÖBB Infrastruktur	Praterstern 3, 1020 Wien	1142	13 m <sup>2</sup>
Richter Karl Heinz	Blaiken 29, 9433 St. Andrä	1108	91 m <sup>2</sup>
Je ½:Meißl Andrea und Peter	Magersdorf 7, 9433 St. Andrä	1113/1	59 m <sup>2</sup>
Roschitz Brigitta, Dr <sup>in</sup> .	Magdalensberg 175, 9473 Lavamünd	1120	758 m <sup>2</sup>
<b>SUMME</b>			<b>921 m<sup>2</sup></b>

Angemerkt wird, dass in den Rodungsunterlagen eine Gesamtsumme von 920 m<sup>2</sup> angegeben ist, was üblicherweise auf einen digitalen Rundungsfehler zurückzuführen ist. Dabei dienen die überwiegenden Rodungsflächen dem Wirtschaftsweg 3, ein flächenmäßig kleiner Rodungsbereich dem Wirtschaftsweg 3.1, der als Zubringerweg zum öffentlichen Wegegut dient.

Den Rodungsabschnitten ist gemeinsam, dass sie am Talboden des Lavanttales auf einer Seehöhe von rund 410 Metern situiert sind und durch wasserzügige Lagen bzw. Grundwasserführungen geprägt sind. Dementsprechend haben sich auwaldartige Bestockungen, die überwiegend aus Erle bestehen, ausgebildet.

Dabei weist der nördliche Rodungsbereich, der sich aus den ausgewiesenen Rodungsflächen R1.1, R2.1 und R3.1 im Gesamtausmaß von 108 m<sup>2</sup> zusammensetzt und Teile der Parzellen 1142, 1108 und 1113/1 umfasst, eine im angehenden Baumholzalder befindliche Erlenbestockung auf, der sporadisch andere Laubhölzer wie Kirsche und Eiche beigemischt sind. In der Unterschicht hat sich, auch auf Grund der Ausformung als Ost-West gerichteter, rund 20 Meter breiter Waldstreifen und dem damit verbundenen, höheren Lichteinfall, ein Strauchnebenbestand ausgebildet. Die Fläche wird im Westen durch die ÖBB- Lavantbahn, im Süden durch landwirtschaftliche Grundflächen und im Norden ebenfalls durch landwirtschaftliche Grundflächen, die durch ein kleines Rinnsal vom Wald getrennt werden, begrenzt. Im Osten bildet der an die Rodung angrenzende, verbleibende Bestand, der den gleichen Bestandaufbau wie die Rodungsfläche aufweist und sich weiter östlich auf eine kleine Waldinsel verbreitert, die Rodungsgrenze. Dabei ist das Gelände, bedingt durch das erwähnte Gerinne, leicht nach Norden geneigt und dementsprechend grundwasserbeeinflusst.

Der südliche Rodungsbereich, der sich durch eine Gaspipeline in zwei Abschnitte aufteilt, setzt sich im nördlichen Abschnitt aus den Rodungsflächen R3.2 und R4.1 im Gesamtausmaß von 639 m<sup>2</sup> zusammen und umfasst Teile der Parzellen 1113/1 und 1120. Dabei ist die Rodung L-förmig ausgebildet, wobei der längere Ast bahnparallel verläuft, der kürzere, für den Wirtschaftsweg 3.1, umfasst den nördlichen Randbereich einer Waldinsel und ist als Ost-West gerichtete, streifenförmige Rodung ausgebildet. Bestockt sind die Rodungsfläche und die daran angrenzenden, verbleibenden Waldbereiche durch einen Schwarzerlenbestand im Baumholzalder, dem im Randbereich einzelne andere Laubhölzer, insbesondere Robinie in der Baumschicht beigemischt ist. Durch das fast geschlossene Kronendach hat sich nur sporadisch ein Nebenbestand ausgebildet, der sich aus strauchförmigen Laubgehölzen zusammensetzt. Die Fläche wird im Westen durch die ÖBB- Lavantbahn, im Süden durch die erwähnte Gaspipeline, im Norden durch landwirtschaftliche Grundflächen und ansonsten durch verbleibende Bereiche dieser Waldinsel begrenzt, wobei die Waldinsel muldenförmig nach Westen ausgeformt ist, sodass die nördlichen Rodungsbereiche nach Süden geneigt und die westlichen eben ausgeformt sind. Der Rodungsabschnitt südlich der Gaspipeline setzt sich aus dem stark grundwasserbeeinflussten Rodungsbereich R4.2 im Ausmaß von 174 m<sup>2</sup> zusammen und ist als bahnparallele, streifenförmige Rodung ausgeformt. Dabei tritt das Grundwasser bis an die Oberfläche, wodurch der Bestand stark lückig aufgebaut ist. Bestockt ist der Rodungsbereich durch einen niederwaldartigen Ausschlagswald im angehenden Stangen-

holzalter, der sich aus Erle und Weide zusammensetzt, eben ausgeformt und Teil einer Waldinsel ist, die gegen Osten ältere Bestandesteile aufweist.

Nach dem Waldentwicklungsplan liegt die Rodungsfläche auf einer ausgedehnten Funktionsfläche mit der Kennziffer 121, die den gesamten Talboden des mittleren und unteren Lavanttales umfasst. Dabei ist die mittlere Wohlfahrtsfunktion durch den Klimaausgleich und den Ausgleich des Wasserhaushaltes begründet. Die Rodungsfläche liegt in der Katastralgemeinde Kleinrojach, die eine weit unterdurchschnittliche Waldausstattung von 19% nach dem Kataster 2008 aufweist. Im Vergleich dazu liegt die Waldausstattung der Stadtgemeinde St. Andrä im Lavanttal bei 42%.

### Gutachten

Einleitend wird festgehalten, dass neben dem im Kataster als Wald ausgewiesenen Rodungsbereich R3.2 der Rodungsplan auch Teilflächen von Parzellen umfasst, die in diesem Bereich nicht als Wald im Kataster ausgewiesen sind. Dabei liegen die Rodungsflächen R1.1, und R3.1 zur Gänze und die restlichen Rodungsbereiche R2.1, R4.1 und R4.2 auf Teilbereichen auf Flächen im Kataster, die nicht als Wald ausgewiesen sind. Nachdem eine Waldeigenschaft als Vorfrage eines Rodungsverfahrens zu klären ist, wird festgestellt, dass offensichtlich jene Flächen seitens des Planungsbüros als Rodungsflächen ausgewiesen wurden, die auch eine Bestockung aufweisen. Jedenfalls sind diese Flächen sowohl nach den aktuellen als auch den historischen Luftbildern über den beantragten Bereich hinaus überschirmt und wird daher davon ausgegangen, dass auf den eingereichten Rodungsflächen auch eine Bestockung vorliegt. Insbesondere gilt dies auch für den im Kataster als „Gewässer- Feuchtgebiet“ ausgewiesenen Bereich des Rodungsabschnittes R4.2, der durch das anstehende Grundwasser eine stark lückige Bestockung aufweist, die aus Stockausschlägen hervorgegangen ist. Dabei sind ältere Stöcke noch erkennbar und ist ein entsprechend Vorbestand auf den Luftbildern der Jahre 1994 und 2002 sichtbar. Nachdem in den letzten 10 Jahren auch zeitweise keine andere Nutzung als die der Waldbewirtschaftung auf den erwähnten Bereichen vorhanden gewesen ist, ist eine Waldeigenschaft vorhanden und daher eine Rodung erforderlich. Inwieweit es dabei Abweichungen der Parzellengrenzen zwischen dem Natur- und Katasterstand gibt, kann aus forstfachlicher Sicht nicht festgestellt werden. Der Rodungsabschnitt R 3.2 liegt auf einer auch im Kataster als Wald ausgewiesenen Teilfläche dieser Parzelle.

Beide von der der Rodung betroffenen Waldinseln weisen eine den feuchten Standortverhältnissen entsprechende, äußerst naturnahe Bestockung auf, die von der Auwaldbaumart Erle dominiert wird. Daher sind die Bestände prinzipiell als stabil gegen biotische und abiotische Schädigungen einzustufen. Durch die Rodung wird allerdings der westexponierte und zum Teil nordexponierte Randbestand entfernt, der als Traufbestand mit tiefen Kronenansätzen ausgestattet ist. Dadurch entsteht eine neue Angriffsfläche für Windereignisse, sodass, trotz des stabilen Bestandesaufbaus mit einem niedrigen Höhen-/Durchmesserverhältnisses nicht ausgeschlossen werden kann, dass es bei einzelnen Bestandesindividuen mit kurzen, schwachen Kronenausbildungen und einem ungünstigeren Höhen-/Durchmesserverhältnis bei Westwinden zu Windwürfen kommen kann. Ansonsten beschränken sich eventuelle, direkte negative Auswirkungen auf die verbleibenden Bestände auf einzelne Schäden durch die Freistellung und der damit erhöhten Sonnenbrandgefährdung. Auch können Vitalitätseinbußen, die durch Wurzelverletzungen bei Grabungsarbeiten verur-

sacht werden, nicht ausgeschlossen werden. Jedoch sind, durch die vorhandene Vitalität und der von Natur aus gegebenen vegetativen Verjüngungsfreudigkeit der Erle diese Schäden bis zur neuerlichen Ausbildung eines Traufbereiches zeitlich begrenzt. Vorbehaltlich der Beurteilung durch einen Naturschutzsachverständigen wird davon ausgegangen, dass zumindest die südlichen Rodungsflächen auch Feuchthflächen im Sinne des § 8 des Kärntner Naturschutzgesetzes darstellen.

Wie aus dem Waldentwicklungsplan hervorgeht, liegt die Rodungsfläche auf einer Funktionsfläche mit der Kennziffer 121. Dabei ist die mittlere Wohlfahrtsfunktion, begründet durch den Klimaausgleich und den Ausgleich des Wasserhaushaltes auch eindeutig auf der Rodungsfläche nachweisbar, da es sich um zwei kleine Waldinseln im ansonsten intensiv landwirtschaftlich genutzten Talboden des ausgedehnten Lavanttales handelt und sich diese äußerst positiv auf den Ausgleich des Klima- und Wasserhaushaltes auswirken. Somit besteht auf Grund der mittleren Wohlfahrtswirkung ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung und wäre daher eine Interessensabwägung durch die Behörde nach § 17 Abs. 3 ForstG 75 durchzuführen. Auch wenn im Naturschutzbericht ausgeführt ist, dass „auf Grund der randlichen Beanspruchung die Waldfunktionen aufrecht erhalten bleiben bzw. das Waldinnenklima nicht verändert wird“ wird im Wesentlichen der westliche Traufbereich entfernt. Dadurch ist mit einer vermehrten Sonneneinstrahlung aber auch Durchlüftung des Restbestandes zu rechnen, die die Eigenschaft des Waldes, den Klima- und Wasserhaushalt auszugleichen, mindert. Besonders ein Waldrandbereich ist für diesen Ausgleich als wichtig anzusehen und wird dieser Ausgleich in Qualität und Quantität beeinträchtigt. Daher ist ein Ausgleich in Form einer Ersatzaufforstung in Natur erforderlich, da auch die Waldausstattung weit unter dem Gemeinde- und Bezirksdurchschnitt liegt. Festgestellt wird, dass die ursprünglich vorgeschlagene Ersatzfläche auf der Parzelle 1464 KG Eitweg auf Grund der schmalen Ausformung und der einzuhaltenden Abstände zu landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht umgesetzt werden kann, da keine Waldeigenschaft entstehen würde. Daher wurden in der Zwischenzeit nach Alternativflächen gesucht. Im Zuge der Errichtung der Koralmbahn wurde mit Bescheid, ZI 7-A-ADE-58/10/08 vom 17.06.2008 die Bodenaushubdeponie „Lavanttal – Boden“ abfall-(wasser-, forst- und naturschutz-)rechtlich durch die Kärntner Landesregierung genehmigt. Auf Seite 31 dieses Bescheides wurde vom ASV für den Fachbereich Forsttechnik/Forstwirtschaft festgehalten, dass „nach dem vorliegenden Projekt geplant ist, zusätzliche Flächen, insbesondere im Böschungsbereich der Deponie durchzuführen (gemeint ist aufzuforsten), sodass sich ein Überschuss von 15.807 m<sup>2</sup> ergibt“. Diese liegen in der KG Kollnitz, die ebenfalls eine weit unterdurchschnittliche Waldausstattung von 29% aufweist. Gleichzeitig liegen diese Aufforstungsflächen auf der selben Funktionsfläche nach dem Waldentwicklungsplan wie die Rodungsflächen. Daher ist es aus forstfachlicher Sicht möglich, eine Fläche im Ausmaß der Rodungsfläche als Ersatzaufforstung anzuerkennen und können dadurch die im besonderen öffentlichen Interesse gelegenen Wirkungen des Waldes im Form einer mittleren Wohlfahrtsfunktion wieder hergestellt werden.

Angemerkt wird, dass sich keine Waldflächen dritter Eigentümer im gesetzlich normierten Deckungsschutzbereich befinden.

Auch finden die Bestimmungen der Alpenkonvention und des Bergwaldprotokolls keine Anwendung, da Schutzwald im Sinne des Forstgesetzes nicht betroffen ist.

Sollten somit andere öffentliche Interessen jenen der Walderhaltung überwiegen, werden folgende Auflagen vorgeschlagen:

- Der Rodungsplan mit der Einlagezahl 05.100-00, geprüft am 11.12.2015, erstellt durch das Planungsbüro Stoik & Partner ZT GmbH wird zum integrierenden Bestandteil des Bescheides erklärt.
- Diese Rodungsbewilligung erlischt, wenn die im Spruch angeführten Rodungszwecke nicht bis zum 31.12.2018 herbeigeführt werden.
- Die Erdbewegungsarbeiten dürfen nur in Baggerbauweise durchgeführt werden.
- Das anfallende Abraum und Wurzelmaterial darf nicht in angrenzenden Waldteilen abgelagert werden und ist fachgerecht zu entsorgen.
- Böschungsbereiche sind in das angrenzende Gelände abgerundet einzubinden.
- Durch die Grabungsarbeiten stark beschädigte Randbäume sind nach erfolgter Durchführung der Arbeiten zu entfernen.
- Eine über die Rodefläche hinausgehende Verwendung von Waldboden ist nicht gestattet.
- Bei Fällungsarbeiten sind Warnschilder entsprechend der forstlichen Kennzeichenverordnung BGBl. Nr. 179/1976, 226/1989 und 67/1997 aufzustellen und die Flächen entsprechend abzusichern, damit Dritte nicht zu Schaden kommen.
- Als Ersatz für die durch die Rodung verloren gehenden, im öffentlichen Interesse gelegenen Wirkungen des Waldes ist eine Ersatzaufforstung in Natur im Ausmaß der Rodungsfläche von 921 m<sup>2</sup> auf den überwiegend nordexponierten Böschungsbereichen der unter Zl. 7-A-ADE-58/10/08 bewilligten Bodenaushubdeponie „Lavanttal – Boden“ auf den Grundstücken der ÖBB- Infrastruktur AG durchzuführen. Als Parzellen kommen die als „landwirtschaftlich genutzt“ ausgewiesenen Parzellen 126/2, 85/5, 84/4, 78/2, 88/1, 10/3 und 12/3 KG Kollnitz in Frage. Diese Ersatzaufforstung ist mit Fertigstellung der Rekultivierung der Bodenaushubdeponie (Termin lt. AWG-Bescheid: 1. Oktober 2019) zu verorten und der Behörde der Vollzug zu melden.

Dipl.-Ing. Franz Pikel e.h.

**Stellungnahme von Frau Mag. Silvia Kostmann, BH Wolfsberg, als Vertreterin der Wasserrechtsbehörde bzw. als Kommissionsmitglied:**

Mit Bezug auf die der BH Wolfsberg vorliegenden wasserbaulichen Unterlagen erscheinen aus wasserrechtlicher Sicht nachstehende Ergänzungen / Vorkehrungen erforderlich:

Fachbereich Gewässerökologie:

- Ergänzende Unterlagen zum Nachweis der Nichtverschlechterung (bezogen auf Biologie, Hydromorphologie und Chemie) des betroffenen Gewässerabschnittes am Weißenbach, insbesondere im Zusammenhang mit dessen Verlegung.

- Ausführung eines beidufrigen Uferbewuchses (standortgerechte Gehölze) im Verlegungsabschnitt des Weißenbaches zur ausreichenden Beschattung, Schaffung von Strukturen und variablen Böschungsneigungen gem. dem naturnahen Wasserbau
- Maßnahmen zur Minimierung der Eingriffe bzw. des Bauschadens durch die Verlegung des Weißenbaches (Herstellen der Verlegung in Trockenbauweise, Fischbergung etc.)
- Beiziehung einer ökologischen Bauaufsicht in der Bauphase der Verlegung des Weißenbaches

#### Fachbereich Geologie:

- Erhebung von Brunnen / Grundwassernutzungen im Umkreis von 300 m der geplanten Unterführung St. Jakober Straße (L137 Weißenbacher Straße)
- Beweissicherung obiger Brunnen / Grundwassernutzungen
- Darlegung der Reichweite von möglichen Stau- und Sunkeffekten im Grundwasserbereich (Beeinflussung von umliegenden Bauwerken)
- Vorkehrungen zur Hintanhaltung einer nachteiligen Beeinflussung des Grundwasserkörpers bzw. von Grundwassernutzungen und umliegender Gebäude (Vernässung) in der Bau- und Betriebsphase
- Darlegung der geplanten Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase

#### Fachbereich Wasserbau:

- Bestätigung des wasserbautechnischen-/hydraulischen Fachgutachters DI Terneak, dass der hydraulischen Untersuchung sämtliche Baumaßnahmen innerhalb des HQ30 und HQ100 des Weißenbaches, in der zur eisenbahnrechtlichen Bewilligung eingereichten Bauausführung, zugrunde liegen (insbesondere lage- und höhenmäßige Übereinstimmung der Bauten)

Aus formeller Sicht handelt es sich bei folgenden Baumaßnahmen um keine Bauten im Sinne des § 127 Abs. 1 lit. b WRG und ist daher gesondert um wasserrechtliche Bewilligung bei der BH Wolfsberg / Landeshauptmann von Kärnten (Abt. 8 – Umwelt, Wasser und Naturschutz, Unterabteilung Wasserrecht des AKL) als zuständige Wasserrechtsbehörde einzukommen:

- Verlegung des Verbandskanales des Reinhaltverbandes Mittleres Lavanttal / Mondifrantischach GmbH (LH)
- Verlegung der Wasserleitung der Stadtgemeinde Wolfsberg (LH)
- Verlegung des Abwasserkanales der Stadtgemeinde Wolfsberg (LH)
- Einleitung der Oberflächenwässer der Unterführung St. Jakober Straße in den Weißenbach (BH)

Weitere formelle Anmerkungen:

- Der Abtrag / Rückbau von Bauten im HQ30 bedarf einer wasserrechtlichen Bewilligung nach § 38 WRG (Bauten im Sinne des § 127 Abs.1 lit. b WRG)
- Das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan hat bezogen auf die wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Baumaßnahmen eine Parteistellung (vgl. § 55 Abs. 5 WRG)

- Der Fischereiberechtigte am Weißenbach (Reviernummer 45), Herr Reinhold Gaber, hat im Sinne des § 15 WRG eine (beschränkte) Parteistellung und kann Maßnahmen zum Schutz der Fischerei (insbesondere naturnahe Ausgestaltung von Bachläufen) begehren bzw. hat Anspruch auf Ersatz des vermögensrechtlichen Nachteils
- Hinsichtlich jener Grundeigentümer, die durch das Projekt bedingte Änderungen des Hochwasserabflusses größere Nachteile im Hochwasserfall erfahren, erscheint eine Zustimmungserklärung erforderlich.

Mag. Silvia Kostmann e.h.

**Stellungnahme des Sachverständigen für Wasserbautechnik, Dipl.-Ing. Othmar Kral, zu den Einwendungen von Herrn Reinhold Michael Gaber, Fischereiberechtigter:**

Hiezu wird angemerkt, dass in den derzeit vorliegenden Projektunterlagen keine Aussagen hinsichtlich Gewässerökologie enthalten sind. Es werden seitens der Projektwerberin entsprechende Unterlagen zu ergänzen sein und diese durch einen Sachverständigen für Gewässerökologie zu beurteilen sein.

Dipl.-Ing. Othmar Kral e.h.

Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin:

Das Vorhaben umfasst die Anpassung von Gleisanlagen in den Bahnhöfen Wolfsberg St. Stefan und St. Andrä im Lavanttal, die Nach- und Umrüstung sicherungstechnischer Anlagen zur Errichtung einer in weiterer Folge von der BFZ Villach fernsteuerbaren Eisenbahnsicherungsanlage und – unter Berücksichtigung des Zeitplanes des Vorhabens zur Errichtung der Koralmbahn – die Elektrifizierung der Bahnhöfe und der angrenzenden Streckenabschnitte.

Im Bereich Bahnhof Wolfsberg werden zwei Eisenbahnkreuzungen aufgelassen. Als Ersatz wird eine Straßenunterführung der L137 Weißenbach Straße (St. Jakober Straße) unter Neuanbindung der Schleifenstraße realisiert.

Zur Errichtung der teilweise verlegten St. Jakober Straße ist eine Gerinneverlegung des Weißenbaches erforderlich.

Zur Einwendung von Herrn Paul Thalman:

Das Vorhaben sieht eine Einbindung der Schleifenstraße in die Unterführung im Bereich der St. Jakober Straße vor. Über diese Einbindung ist eine gleichwertige und barrierefreie Querung der Bahn unter Vermeidung der mit einem schienengleichen Bahnübergang verbundenen Gefahrenmomente gewährleistet. Zusätzlich wird der Personendurchgang beim Bf. Wolfsberg westseitig mit einer Aufzugsanlage versehen. Weiters wird eine über den eingereichten Projektumfang hinausgehende, zusätzliche Errichtung einer Zugangsrampe für mobilitätseingeschränkte Personen in die Unterführung in den weiteren Planungsphasen in Erwägung gezogen.

Aus Gründen der Umsicht wird auf die mangelnde Parteistellung des Einwendungswerbers verwiesen.

Zur Einwendung der Hans Leeb Immobilien GmbH, vertreten durch Kleinszig – Puswald Rechtsanwälte:

Die Einwendungen werden, soweit das vorliegend zu genehmigende Eisenbahnbauprojekt betroffen ist, im Rahmen der betrieblichen Vorgaben Berücksichtigung finden. Dies gilt insbesondere für die möglichst ungestörte Verkehrsabwicklung während der Bauphase.

Stellplätze auf öffentlichen Verkehrsflächen sind nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Verfahrens. Sie liegen in der Ingerenz der Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast und werden nach straßenrechtlichen Bestimmungen zu behandeln sein. Der Ordnung halber ergeht der Hinweis auf den Umstand, dass die Einwendungswerberin den Parkplatzbedarf für ihre Kundschaft weitestgehend durch Stellplätze auf Eigengrund abdeckt.

Zur Einwendung des Abfallwirtschaftsverbandes Lavanttal:

Zur Berücksichtigung der Interessen der Einwendungswerberin werden – auf betrieblicher Ebene – geeignete Maßnahmen getroffen, damit Abfälle auch während der Bauphase ohne wirtschaftlichen Nachteil auf Eisenbahnwaggons verladen werden können.

Allfällige Adaptierungen der Anschlussbahn richten sich nach dem Anschlussbahnvertrag.

Zur Einwendung von Herrn Ing. Hermann Eberhard:

In den erhobenen Einwendungen werden Immissionen angesprochen, die kein subjektiv-öffentliches Recht betreffen (vgl. Catharin/ Gürtlich, Eisenbahngesetz<sup>3</sup>, 518 ff). Die Gefahr einer Beeinträchtigung durch Immissionen begründet für sich allein keine Parteistellung (vgl. Catharin/ Gürtlich, Eisenbahngesetz<sup>3</sup>, 513). Daher sind diese Einwendungen im eisenbahnbaurechtlichen Verfahren nicht zu behandeln, vielmehr ist die Partei auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bauentwurf auf lärmschutzfachlichen Untersuchungen basiert, die auch Gegenstand des vorgelegten unabhängigen Gutachtens gemäß § 31a EisbG sind. Das Vorhaben erfüllt – soweit es um eisenbahnbauliche Maßnahmen geht – die einschlägigen Grenzwerte, Vorgaben und Normen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen im öffentlichen Interesse werden in Abstimmung mit der Straßenverwaltung geprüft und dem Einwendungswerber zur Kenntnis gebracht.

Ergänzend wird auf die Stellungnahme des lärmschutztechnischen Gutachters gem § 31a EisbG im Rahmen der heutigen Verhandlung verwiesen.

Zu den Einwendungen von Frau Brigitte und Herrn Reinhard Meißl:

Hier wird einleitend auf die Stellungnahme zu den Einwendungen von Herrn Eberhard verwiesen. Auch hier ist die endgültige Gestaltung des Lärmschutzes und der konkreten straßenbaulichen Maßnahmen in Abstimmung mit der Straßenverwaltung zu prüfen und wird darüber hinaus Gegenstand des noch abzuführenden straßenrechtlichen Genehmigungsverfahrens gem K-StrG sein. Dazu wird auf die Stellungnahme des lärmschutzfachlichen Gutachters gemäß § 31a EisbG in der heutigen Verhandlung zu der ergänzten Stellungnahme der Einwendungswerbenden verwiesen.

Zur Einwendung der Fischerei-Reviere von Herrn DI Clemens Habsburg-Lothringen:

Durch das geplante Vorhaben ist der Einwendungswerber nicht in seinen Fischereirechten eingeschränkt oder auch nur betroffen, da die von ihm angesprochenen Bäche durch die Baumaßnahmen keine Veränderung erfahren. Daher müssen auch keine Maßnahmen getroffen werden, um die lediglich behaupteten Einschränkungen zu verhindern bzw zu reduzieren.

Auch in der Bauphase sind Auswirkungen auf die Fischerei nicht zu erwarten.

Zu den Einwendungen von Herrn Franz Baumgartner:

Das Vorhaben entspricht den öffentlichen Interessen an einem zeitgemäßen Ausbau der Bahninfrastruktur. Alle Projektauswirkungen wurden im Bauentwurf behandelt und durch ein unabhängiges Sachverständigengutachten beurteilt. Die Einwendung macht keine Verletzung subjektiver Rechte geltend.

Zu den Einwendungen der J.M. Offner GmbH, vertreten durch deren Geschäftsführer, Herrn Georg C. Niedersüß:

Die Einwendungswerberin macht in ihrer Stellungnahme lediglich zivilrechtliche Ansprüche geltend. Sowohl der Einwendungskomplex Grundinanspruchnahme für Straßenbauten und Verminderung Restflächenwerte als auch die Einwendungen zur Beeinträchtigungen durch Hochwasserabfluss- bzw Retentionsbereiche sind nicht geeignet im gegenständlichen Verfahren Parteistellung aufgrund subjektiver öffentlicher Rechte zu begründen. Sie sind daher zurück- bzw auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Ungeachtet dessen betont die Antragstellerin dass sowohl die straßenrechtliche Planung als auch die Änderung von Hochwasserschutzbauten in enger Abstimmung mit den zuständigen Gebietskörperschaften und Dienststellen der Landesverwaltung erfolgten und die sich ergebenden Änderungen im öffentlichen Interesse stehen. Das bedeutet auch, dass die iSd EisbEG für das Eisenbahnbauvorhaben erforderlichen Grundinanspruchnahmen unter möglicher Schonung und im zwingenden öffentlichen Interesse erfolgen und im Rahmen der Grundeinlöse, die nicht Gegenstand des gegenständlichen Verfahrens ist, seitens der ÖBB eine einvernehmliche Einigung dringend angestrebt werden. Dazu werden Gespräche mit der Einwendungswerberin geführt.

Die straßenrechtliche Genehmigung der zu verlegenden Straßen ist Gegenstand der von den Trägern der Straßenbaulast anzustrebenden straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren, deren Gegenstand insbesondere auch die Gewährleistung von tauglichen Erschließungen und allfällige Begleitmaßnahmen (insb zum Lärmschutz) sein werden. Die ÖBB-Infrastruktur AG wird sich an den in diesem Zusammenhang zu führenden Gesprächen konstruktiv beteiligen.

Im Übrigen wird auf das vorliegende Gutachten gemäß § 31a und die dazu in der Verhandlung ergangenen Ergänzungen verwiesen.

Zu den Einwendungen der Lavanttaler physiko-therapeutisches Institut GmbH, vertreten durch Fresacher & Krenker Rechtsanwälte:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen der J.M. Offner GmbH

Zu den Einwendungen des Benediktinerstiftes St. Paul im Lavanttal, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen der J.M. Offner GmbH

Zu den Einwendungen von Frau Dr. Brigitta Roschitz, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Dr. Bernhart Binder:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen der J.M. Offner GmbH

Zur Stellungnahme des BMLFUW:

Die Projektwerberin hat zwischenzeitlich die geforderten Zustimmungserklärungen der Waldeigentümer bemüht. Der guten Ordnung halber wird jedoch im Hinblick auf das öffentliche Interesse am gegenständlichen Bahnbauprojekt auf die Bestimmungen des EisbEG verwiesen.

Zur Stellungnahme der Wolfsberger Stadtwerke GmbH, vertreten durch Herrn DI Georg Fuchs:

Bezüglich der Adaptierung von querenden Wasserleitungen und Kanälen der Wolfsberger Stadtwerke entlang der ggst. Bahnstrecke wird auf die bestehenden privatrechtlichen Vereinbarungen (Einverständniserklärungen der ÖBB zur Leitungsführung/-querung auf Bahngrund), insbesondere hinsichtlich der Kostentragung, verwiesen, die auch im gegenständlichen Vorhaben Anwendung finden.

Zur Stellungnahme des Verkehrsarbeitsinspektorates:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und auf das vorliegende – und im Rahmen der Verhandlung durch einzelne Stellungnahmen von Fachgutachtern ergänzte – Gutachten gemäß § 31a EisbG verwiesen.

Zu den Einwendungen von Herrn Reinhold Michael Gaber, vertreten durch Folk & Folk Rechtsanwälte:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist zu diesen Einwendungen auf die ergänzende Stellung des wasserbautechnischen Sachverständigen gem § 31a EisbG in der heutigen Verhandlung und verweist auf die im Bauentwurf für das Vorhaben bereits enthaltenen Maßnahmen (insb hinsichtlich Bestellung von Bauaufsichten). Einem Auftrag der Behörde zur Erstellung zusätzlicher Planunterlagen wird mit der Maßgabe zugestimmt, dass die Maßnahmen zur Verbesserung der Hochwassersicherheit ein übergeordnetes Projekt sind, zu welchem die im Eisenbahnbauprojekt der ÖBB enthaltenen wasserbautechnischen Beiträge lediglich einen vorhabensbezogenen Beitrag darstellen. Damit sind für eine Bearbeitung der in den Einwendungen erhobenen Forderungen ein unser

Vorhaben weit überschreitender Konsens und weitere, nicht von den ÖBB durchzuführende Planungen und einzuholende Konsense erforderlich. Die ÖBB werden die von ihnen im Rahmen ihres Vorhabens erforderlichen Planungen durchführen und in den Bauentwurf aufnehmen.

Zur Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg, vertreten durch Frau Mag. Silvia Kostmann:

Den Ausführungen wird mit der Maßgabe zugestimmt, dass die durchzuführenden ergänzenden Planungen einer Abstimmung mit den Projektträgerinnen für die Hochwassersanierungs- und Straßenprojekte, die teilweise weit über das Eisenbahnbauvorhaben hinausgehen, bedürfen.

Im Übrigen präzisiert die ÖBB-Infrastruktur AG ihren Antrag auf Genehmigung gem § 38 iVm § 127 Abs 1 lit b WRG dahingehend, dass von diesem insbesondere auch der im Bauentwurf dargestellte Abtrag/Rückbau von Bauten im HQ30 umfasst ist.

Schlusserklärung der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin:

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

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

Die Projektwerberin ersucht höflich um antragsgemäße Erledigung.

Mag. Andreas Netzer e.h., Dipl. Ing. Gerald Zwitnig e.h.

**Schlussstellungnahme der Verhandlungsleiterin:**

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen. Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen. Von der Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG abgesehen.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/koralmbahn/lavanttalbahn/index.html>) bereitgestellt.

Auf Grund des Verhandlungsergebnisses ergeht an die ÖBB-Infrastruktur AG in den nächsten Tagen im Rahmen des Ermittlungsverfahrens ein Verbesserungsauftrag.

Der Bescheid wird nach Übermittlung der noch offenen Unterlagen und dem noch erforderlichen Gehör ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Dauer der Verhandlung:

17. März 2016, 09:00 Uhr – 13:30 Uhr (4 Stunden 30 Minuten = 9 Halbstunden = 45 Halbstunden für 5 Amtsorgane des BMVIT)

**Für den Bundesminister:**

Mag. Gabriele Fiedler

**Die Verhandlungsleiterin:**

Mag. Gabriele Fiedler

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

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

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2016-03-21T11:16:56+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	VC2VeSNtQnj2Ev7moccVKvofOnPkcR3AJNeUNgC56Aop9k6wTbTQ5oJNs5D3PrjJB BNWo/ghqp7WY3/XDncXQoVi02bhStY1ldam0K9wFfiD3/kiZF1NPQYyrx5ifZVhiG eDxQCpj2xIXmSkvM6wfCn5WjScUeLr9sTih0QPWK0wnWiMFDUWN35yB17wmMlquDc ih7F795bWFK8+FxWxAXNiYuUb75s2aYTum7l+R6mbwykLLVUs1kVUIHGiwBNbb4z7 sUSdSLXeGX8/8TISD5ArYWxZ6dxr3x2U3upCqphOYqaFgpr7ReYtbl4m7YzQd2fBK f9DOZXaMPGthlMatw==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	