

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter/in

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

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

Geschäftszahl: 2020-0.800.217

Wien, 5. Mai 2021

Koralmbahn Graz – Klagenfurt

- 1. UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten
Einreichabschnitt Wundschuh – Wettmannstätten
Koralmbahn-km 18,000 – Bahn-km 31,816**
- 2. UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Einreichabschnitt Bahnhof Wettmannstätten West
Koralmbahn-km 31,816 – Koralmbahn-km 32,350**
- 3. Herstellung einer eingleisigen Verbindung Südbahn - Koralmbahn
Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf; km 0,000 – km 1,207**

Änderungsprojekt 2018; Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Belange

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 10.4.2019 betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Belange wie folgt:

BESCHEID

Spruch

- I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für das „Änderungsprojekt 2018; Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten Koralmbahn-km 19,700 bis km 32,750; Regionalstrecke-km 0,000 –**

km 1,207“ im Rahmen der im Betreff genannten Einreichabschnitte Wundschuh – Wettmannstätten, km 19,700 – km 31,816, und Bahnhof Wettmannstätten West, km 31,816 – km 32,350, der Koralmbahn sowie der Herstellung einer eingleisigen Verbindung Südbahn – Koralmbahn, Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf, km 0,000 – km 1,207, **die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** und die **wasserrechtliche Bewilligung** erteilt.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf - Wettmannstätten“) bezieht sich insbesondere auf folgende **projektgegenständliche Maßnahmen**:

Änderungen und Modifikationen bei den Gleisanlagen und Bahnsteigen

- Ausbaugeschwindigkeit $V=250$ km/h statt $V_e=200$ km/h;
- Anpassung der Überhöhung in Gl. 1 und Gl. 2 für Ausbaugeschwindigkeit von $V=250$ km/h statt $V_e=200$ km/h;
- Einbau Schutzweiche (WA km 0,991.186) inkl. Gleisabschluss in Regionalstreckengleis vor der Einbindung in die Koralmbahn;
- Änderung der Länge der Festen Fahrbahn bzw. Ausbildung der Übergangskonstruktion im Bereich Unterführungsbauwerk Weitendorf, Objekt FW12;
- Änderung der Länge der Festen Fahrbahn bzw. Ausbildung der Übergangskonstruktion im Bereich Hengsbergtunnel;
- Hangstabilisierungen Hengsbergtunnel Nord und Süd;
- Hangstabilisierungen Freie Strecke km 28.850;
- Einbau von 4 Schutzweichen im Bereich Bf. Hengsberg;
- Einbau Schutzweiche (WA km 30,643.993) inkl. Gleisabschluss im Ostkopf des Bahnhof Wettmannstätten;
- Berücksichtigung Einheits-Lichtraumprofil LPR1 statt erweitertem Regellichtraum ERL.

Änderungen und Modifikationen bei den Straßen und Wegen

- Herstellung Stahlstiege r.d.B. km 21,725 als Zugang zu den Einfahrsignalen;
- Verlängerung Erschließungsweg Gleisdreieck.

Änderungen und Modifikationen bei den SFE-Anlagen und der Streckenausrüstung

- Verschiebung Funkmast aus Gleiszwinkel Regionalstrecke – Koralmbah (Höhe KB-km 19,907) neben das Technikgebäude 1 r.d.B. (Höhe KB-km 19.914);
- Lokale Änderung Kabelwege Wanne Nord, Unterführungsbauwerk Weitendorf (Objekt FW12), für geänderte Detailverkabelung 50Hz;
- Herstellung Kabelwege und Verkabelung für OL-SIG (Oberleitungssignalisierung) Objekt FW12;
- SFE Umbauten Kabelwege NSP und 110kV sowie Oberleitung und Signale wegen Einbau der Schutzweiche Regionalstrecke;
- Umbauten Kabelwege NST u. 110kV sowie Oberleitung und Signale wegen Einbau von 4 Schutzweichen Bf. Hengsberg – SFE;
- SFE Umbauten Kabelwege NSP u. 110kV sowie Oberleitung und Signale wegen Einbau der Schutzweiche Ostkopf Bf. Wettmannstätten;
- Änderung und Vergrößerung Schaltgerüst l.d.KB im Zwickel zur Regionalstrecke, KB-km 19,860-19.885;

- Änderung Schaltgerüst l.d.KB beim Technikgebäude TG5 Hengsberg, KB-km 24,548-24,564;
- Änderung Schaltgerüst l.d.KB beim Technikgebäude TG7 Wettmannstätten, KB-km 41,109-31,127;
- Herstellung Kabelwege und Verkabelung für OL-SIG (Oberleitungssignalisierung) Hengsbergtunnel;
- Änderung Stromversorgung und Verkabelung Handlauf bzw. Orientierungsbeleuchtung und der Steckdosenverteiler im Objekt FW12, Unterführungsbauwerk Weitendorf;
- Änderung Stromversorgung und Verkabelung Handlauf bzw. Orientierungsbeleuchtung und der Steckdosenverteiler im Hengsbergtunnel.

Änderungen und Modifikationen beim Lärm- und Erschütterungsschutz

- Herumführung der Lärmschutzwand beim Schaltgerüst l.d.KB im Zwickel zur Regionalstrecke, KB-km 19,860-19,885, gleisseitig vor diesem statt dahinter und Verschiebung des LSW-Servicetors;
- Umbau bzw. Verschwenkung der Lärmschutzwand inkl. Servicetor wegen Einbau der Schutzweiche Regionalstrecke.

Änderungen und Modifikationen bei den Kunstbauten

- Lokale Änderung Kabelwege Wanne Nord, Unterführungsbauwerk Weitendorf (Objekt FW12), für geänderte Detailverkabelung 50Hz und für Verkabelung OL-SIG (Oberleitungssignalisierung) Objekt FW12.

Änderungen und Modifikationen bei den Hochbauten

- Errichtung von Einhausungen der Abgänge bei Technikgebäuden;
- Anpassung von Blinden- und Wegeleitsystemen gem. TSI-PRM-Prüfung beider Bahnhöfe Hengsberg und Wettmannstätten;
- Errichtung eines Vordaches beim Eingang zum Notausstieg km 20,975, Objekt FW12 Unterführungsbauwerk Weitendorf.

Änderungen und Modifikationen bei der Entwässerung u. Gewässerschutzanlagen

- Umbau bzw. Verschwenkung der foliengedichteten Entwässerungsdrainage wegen Einbau der Schutzweiche Regionalstrecke;
- Verrohrung des Bahngrabens auf 6,0m Länge mittels Betonrohr DN800 für Zugang zur Wartungsstiege km 21,725 r.d.KB;
- lokale Verrohrung der Bahngräben wegen Einbau der 4 Schutzweichen im Bf. Hengsberg;
- Herstellung Ausleitung bei Brücke FW21, km 27,575;
- Errichtung eines Grenzwalls innerhalb des bestehenden Rückhaltebeckens zur Lagerung von Schlamm aus dem Düker Barbach;
- Umbau Bahngraben u. Böschung sowie Überdeckung Entwässerungsschächte mit Schotter wegen Einbau der Schutzweiche Ostkopf Bf. Hengsberg.

Änderungen und Modifikationen Wasserbau

- Errichtung von verkürzten Wellblechdurchlässen, km 27,735 u. 28,000;
- Aufweitung linkes Ufer Kleinpredingbach, km 28,150.

Änderungen und Modifikationen bei der Landschaftspflegerischen Begleitplanung

- Rückbau Wildschutzzaun beidseitig der KB-Trasse zwischen Unterführungsbauwerk FW12 und Hengsbergtunnel;
- Rückbau Wildschutzzaun rechts der KB-Trasse im Bereich Stainzbachbrücke FW26.

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

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

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

- „Koralmbahn Graz - Klagenfurt; Änderungsprojekt 2018; Einreichabschnitt Werndorf – Weitendorf - Wettmannstätten; Regionalstrecke km 0,000 – km 1,207; Koralmbahn km 19,700 – 32,350“.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG inkl. allgemein verständlicher Zusammenfassung betreffend „Koralmbahn Graz – Klagenfurt; Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten; Koralmbahn-km 19,700 – 32,750; Regionalstrecke km 0,000 – 1,207“ von DI Markus Mayr in Zusammenarbeit mit den Gutachtern vom 5.4.2019.

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

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

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

V. Die gegen das Vorhaben erhobenen **Einwendungen, entgegenstehenden Anträge und sonstigen Vorbringen** werden, soweit sie nicht bereits mangels Parteistellung bzw. als nicht verfahrensgegenständig **zurückzuweisen** waren, als unbegründet **abgewiesen**.

Rechtsgrundlagen:

- § 2 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 (HIG)
- §§ 20, 31, 31a, 31f, 31g und §§ 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- §§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- § 127 Abs 1 lit b iVm §§ 40 und 41 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
- § 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

Begründung

Zuständigkeit der Behörde

Hinsichtlich der Zuständigkeit der Behörde ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

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

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

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

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

Antragslegitimation der Bauwerberin

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

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

Rechtliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Des Weiteren hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit der Verordnung über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen vom 15.4.2008 (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV), BGBl II 128/2008, nähere Bestimmungen über die je nach

Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen im Sinne des § 31b Abs 2 EisbG getroffen.

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

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

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

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

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

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

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

Interoperabilität

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

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

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

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall sind die Teilsysteme Infrastruktur (TSI INF) und Energie (TSI ENE) sowie der dazu gehörende Teilbereich „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT) im Umfang des „Änderungsprojekts 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmanstätten“ betroffen.

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

Entsprechende Zwischenberichte der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH zu den Teilsystemen Infrastruktur und Energie sowie Sicherheit in Eisenbahntunneln vom 3.12.2018 bzw. vom 30.11.2018 sind den Einreichunterlagen angeschlossen.

Verfahrenshergang

Der Verfahrenshergang stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

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

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

Ergänzend wurde mit BGBl. II Nr. 150/2002 vom 09.04.2002 der Abschnitt von Weitendorf bis Wettmannstätten der HL-AG zum Bau der 1.Stufe übertragen.

II. Der **eisenbahnrechtliche Einreichabschnitt „Wundschuh - Wettmannstätten“** ist Teil des **UVP-Abschnitts „Feldkirchen - Wettmannstätten“** und stellt sich der diesbezügliche Verfahrenshergang wie folgt dar:

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

Nach Abschluss des über Antrag der HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat die HL-AG mit Schreiben vom 8.10.2001 beim BMVIT um Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens und unter gleichzeitiger Vorlage einer Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) samt Projektunterlagen um die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens für den UVP-Abschnitt Feldkirchen - Wettmannstätten ersucht.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.11.2004, BGBl. II Nr. 449./2004, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Feldkirchen - Wettmannstätten im Zuge der Koralmbahn Graz - Klagenfurt.

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

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

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

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den Gemeinden Feldkirchen bei Graz, Kalsdorf bei Graz, Zettling, Werndorf, Wundschuh, Weitendorf, Hengsberg, St. Nikolai im Sausal, Preding und Wettmanstätten für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.“

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.4.2006, GZ.BMVIT-820.114/0008-IV/SCH2/2006, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den damals in Geltung stehenden §§ 35 und 36 EisbG, die wasserrechtliche Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG, die abfallwirtschaftsrechtliche Bewilligung sowie die Rodungsbewilligung für die Errichtung des Einreichabschnitts Wundschuh – Wettmannstätten von Koralmbahn-km 18,000 bis Koralmbahn-km 31,816 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt („Stammbescheid“).

Gemäß Spruchpunkt 1.V. dieses Bescheides war um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für das Fahrleitungsprojekt, für das sicherungstechnische Projekt und für die maschinentechnischen Einrichtungen gesondert anzusuchen.

Darüber hinaus blieb in diesem Bescheid die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung einer gesonderten Antragstellung durch die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorbehalten.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2010, GZ. BMVIT-820.114/0002-IV/SCH2/2010, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG als Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenzgenehmigung“) für die Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen sowie Hochbauten von Technikgebäuden gemäß den §§ 31, 31f und 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) des Einreichabschnitts Wundschuh – Wettmannstätten von Koralmbahn-km 18,000 bis Koralmbahn-km 31,816 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt.

Weiters wurde mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.10.2011, GZ. BMVIT-820.114/0002-IV/SCH2/2011, über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG die Bauausführungsfrist für dieses Bauvorhaben bis 31.12.2022 verlängert.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 3.12.2019, GZ BMVIT 820.114/0011 IV/IVVS4/2019, wurde der ÖBB Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG die für Bauten und sicherungstechnische Einrichtungen noch ausstehenden Genehmigungen gemäß den §§ 36 Abs 2 und 3 EisbG idF BGBl I 125/2006 und unter einem auch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für zwischenzeitlich gegenüber dem genehmigten Bauentwurf erforderlich gewordene Änderungen („Differenz und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) für den Projektabschnitt Wundschuh - Weitendorf, von km 18,000 bis km 19,700 erteilt.

Gemäß Spruchpunkt B. des Bescheides des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.8.2019, GZ. BMVIT 820.234/0002 IV/IVVS4/2019, wurde über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG die Bauausführungsfrist ua. für den Einreichabschnitt Wundschuh - Wettmannstätten West bis 31.12.2027 neuerlich verlängert.

III. Der eisenbahnrechtliche **Einreichabschnitt „Bahnhof Wettmannstätten West“** ist Teil des **UVP-Abschnitts „Wettmannstätten – St. Andrä“** und stellt sich der diesbezügliche Verfahrenshergang wie folgt dar:

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

Nach Abschluss des über Antrag der HL AG durchzuführenden Vorverfahrens hat die HL-AG mit Schreiben vom 21.3.2002 die Unterlagen für die Trassenverordnung sowie die Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegt und um Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) und des Trassenverordnungsverfahrens für den UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä ersucht.

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

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

"Die gegenständliche Eisenbahnhochleistungsstrecke entspricht den Erfordernissen einer leistungs-fähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Es ist zu befürchten, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblichen Schwere oder wesentlich verteuert wird.

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

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den Gemeinden Feldkirchen bei Graz, Kalsdorf bei Graz, Zettling, Werndorf, Wundschuh, Weitendorf, Hengsberg, St. Nikolai im Sausal, Preding und Wettmannstätten für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf."

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24.7.2006, GZ. BMVIT-820.115/0002-IV/SCH2/2006, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den damals in Geltung stehenden §§ 35 und 36 EisbG, die wasserrechtliche Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG, die abfallwirtschaftsrechtliche Bewilligung sowie die Rodungsbewilligung für die Errichtung des Einreichabschnitts Wundschuh – Wettmannstätten von Koralmbahn-km 18,000 bis Koralmbahn-km 31,816 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt („Stammbecheid“).

Gemäß Spruchpunkt 1.IV. dieses Bescheides war um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für das Fahrleitungsprojekt, für das sicherungstechnische Projekt und für die maschinentechnischen Einrichtungen gesondert anzusuchen.

Darüber hinaus blieb in diesem Bescheid die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung einer gesonderten Antragstellung durch die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorbehalten.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.11.2010, GZ. BMVIT-820.115/0001-IV/SCH2/2010, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG als Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenzgenehmigung“) für die Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen sowie Hochbauten von Technikgebäuden gemäß den §§ 31, 31f und 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) des Einreichabschnitts Bahnhof Wettmannstätten West von Koralmbahn-km 31,816 bis Koralmbahn-km 32,350 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt.

Weiters wurde mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.10.2011, GZ. BMVIT-820.115/0001-IV/SCH2/2011, über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG die Bauausführungsfrist für dieses Bauvorhaben bis 31.12.2022 verlängert.

Gemäß Spruchpunkt C. des Bescheides des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.8.2019, GZ. BMVIT 820.234/0002 IV/IVVS4/2019, wurde über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG die Bauausführungsfrist ua. für den Einreichabschnitt Bahnhof Wettmannstätten West bis 31.12.2027 neuerlich verlängert.

IV. Der Verfahrenshergang für die **Herstellung einer eingleisigen Verbindung Südbahn – Koralmbahn, Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf**; km 0,000 – km 1,207; stellt sich wie folgt dar:

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12.9.2006, GZ. BMVIT-820.117/0001-IV/SCH2/2006, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den damals in Geltung stehenden §§ 35 und 36 EisbG sowie die Rodungsbewilligung für die Errichtung des Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf von km 0,000 bis km 1,207 einer eingleisigen Verbindung Südbahn – Koralmbahn erteilt („Stammbescheid“).

Um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für das Fahrleitungsprojekt, für das sicherungstechnische Projekt und für die maschinentechnischen Einrichtungen war gemäß diesem Bescheid gesondert anzusuchen.

Darüber hinaus blieb in diesem Bescheid die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung einer gesonderten Antragstellung durch die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG vorbehalten.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22.11.2010, GZ. BMVIT-820.117/0001-IV/SCH2/2010 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG als Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die erforderliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenzgenehmigung“) für die Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen sowie Hochbauten von Technikgebäuden gemäß den §§ 31, 31f und 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) für die Errichtung der Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf von km 0,000 bis km 1,207 erteilt.

Weiters wurde mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.10.2011, GZ. BMVIT-820.117/0002-IV/SCH2/2011, über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG die Bauausführungsfrist für dieses Bauvorhaben bis 31.12.2022 verlängert.

IV. Der Verfahrenshergang für die **eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für eine 1. Ausbaustufe („Teilbetriebnahme“)** der vorstehend genannten Einreichabschnitte stellt sich wie folgt dar:

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8.8.2012, GZ. BMVIT-820.114/0001-IV/SCH2/2011, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung („Teilbetriebsbewilligung“) für die Inbetriebnahme der eingleisigen, nicht elektrifizierten 1. Ausbaustufe des Teilabschnitts des Einreichabschnitts Wundschuh – Wettmannstätten der Koralmbahn von Koralmbahn-km 19,700 bis Koralmbahn-km 31,816, des Einreichabschnitts Bahnhof Wettmannstätten West der Koralmbahn von Koralmbahn-km 31,816 bis Koralmbahn-km 32,350 sowie der Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf als Verbindung der Südbahn und der Koralmbahn von km 0,000 – km 1,207 erteilt.

V. Das **nunmehr verfahrensgegenständliche „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“** betreffend den Einreichabschnitt Wundschuh – Wettmannstätten von km 19,700 – km 31,816 der Koralmbahn und den Einreichabschnitt Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf von km 0,000 – km 1,207 sieht im Wesentlichen die unter Spruchpunkt I. dargestellten **Einzelbaumaßnahmen** („Projektänderungen bzw. Modifikationen“) vor.

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

Dazu hat die Kordina ZT GmbH einen als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 15.7.2020 vorgelegt.

Nach Ablauf der „Ediktalsperre“ gemäß § 44a Abs 3 AVG wurde mit Edikt vom 21.9.2020, GZ. 2020-0.489.697, zur Wahrung des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 der verfahrenseinleitende Antrag unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a bis 44g AVG über das Großverfahren kundgemacht und wurden der verfahrenseinleitende Antrag vom 10.4.2019, die weiteren Antragsunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EiszG vom 5.4.2019 sowie der Befund und Gutachten betreffend Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 zur Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, bis spätestens 16.10.2020 gegen dieses Vorhaben schriftlich Einwendungen zu erheben.

Mit Schreiben vom 21.9.2020, GZ. 2020-0.489.697, ist zusätzlich die Einbindung des Bundesministeriums für Arbeit, Familie und Jugend - Verkehrs-Arbeitsinspektorat, des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans und der Bezirkshauptmannschaften Deutschlandsberg und Leibnitz erfolgt.

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

- Einwendungen der Stadtgemeinde Frohnleiten, vertreten durch den Bürgermeister Mag. Johannes Wagner, vom 5.10.2020;
- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Familie und Jugend, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 7.10.2020;
- Stellungnahme der Jagdgesellschaft Wohlsdorf, vertreten durch DI (FH) Christian Majcan, vom 15.10.2020.

Mit Schreiben der Behörde vom 4.11.2020, GZ. 2020-0.671.579, wurde der Bauwerberin das Parteiengehör zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen gewährt und hat diese davon mit Schreiben vom 19.11.2020 Gebrauch gemacht.

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

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

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie der wasserrechtlichen Bewilligung für dieses „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“.

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

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (Spruchpunkt I.) ist Folgendes auszuführen:

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

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

Dazu ist festzuhalten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird bzw. dieses bereits ausgeführt wird (vgl. dazu auch die entsprechenden Ausführungen auf S 39 unten des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

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

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

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

Den vorliegenden Projektunterlagen ist auch zu entnehmen, dass die **Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters** gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist (Einlage 1103; Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters vom 17.12.2018).

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

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren kommt gemäß § 31e EisbG iVm § 8 AVG neben der Bauwerberin den Eigentümern der durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften, den an diesen dinglich Berechtigten, den Wasserberechtigten, den Bergwerksberechtigten und den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen sowie den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen, Parteistellung zu.

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

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

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

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Eisenbahnanlagen – Eisenbahnbautechnik
- Eisenbahnbetrieb
- Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik mit Fernmeldetechnik)
- Elektrotechnik, Oberleitungsanlage und 50 Hz Anlagen

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

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

„Die Überprüfung führt zusammenfassend zu folgendem Ergebnissen:

Im gegenständlichen letztgültigen Bauentwurf wurde in einem abgestimmten iterativen Prozess mit dem Konsenswerber ÖBB-Infrastruktur AG und den Projektanten die

für die Erstellung von endgültigen positiven Gutachten die dazu erforderlichen Änderungen / Ergänzungen / Auflagen eingearbeitet.

Das nunmehr vorliegende § 31a Gutachten wurde auf Basis des letztgültigen Bauentwurfs erstellt.

Der Bauentwurf ist aus Sicht der Gutachter für die Fachgebiete Eisenbahnanlagen – Eisenbahntechnik, Eisenbahnbetrieb und Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik mit Fernmeldetechnik) sowie Elektrotechnik gemäß dem § 31b EisbG sowie gemäß der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV gesetzeskonform sowie umfassend erfasst und erstellt worden. Der Bauentwurf war zur Erstellung des § 31a Gutachtens gemäß EisbG jedenfalls ausreichend.

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

Abweichungen vom Stand der Technik sind nicht vorgesehen.

Diese Änderungen sind plausibel sowie nachvollziehbar und sind entsprechend der zugedachten Funktion geplant.

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

Der gegenständliche Bauentwurf wurde gemäß § 31a EisbG aus Sicht der Gutachter für die projektrelevanten Fachgebiete begutachtet und das Bauvorhaben für den „Einreichabschnitt Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten, Koralmbahn km 19,700 – km 32,750 sowie Regionalstrecke km 0,000 – km 1,207, Änderungseinreichung 2018“ und entsprechend der grundsätzlichen Gestaltung des Bauvorhabens zur Ausführung als geeignet befunden.

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

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

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

Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EIsbG vom 5.4.2019 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EIsbG vom 5.4.2019 in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

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

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

Dem Gutachten gemäß § 31a EIsbG ist dazu zusammenfassend zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes der Richtlinie R10 für Eisenbahnanlagen der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde.

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

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

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in seiner Stellungnahme vom 7.10.2020, GZ. 2020.0-629.649, allgemein auf die von der Genehmigungsbehörde zum Schutz der Arbeitnehmer zu berücksichtigenden Rechtsvorschriften hingewiesen und die Unterlagen im Übrigen ohne weitere Beurteilung an die Behörde zurückgestellt.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EIsbG vom 5.4.2019 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

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

2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Im Zuge des für das gegenständliche „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“ durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist eine Stellungnahme der Stadtgemeinde Frohnleiten vom 5.10.2020 bei der Behörde eingelangt.

Wie die Stadtgemeinde Frohnleiten in ihrer Stellungnahme selbst ausführt, befindet sich die Stadtgemeinde Frohnleiten rund 20 km nördlich der Landeshauptstadt Graz.

Da die Koralmbahn und damit der vom ggst. „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“ betroffene Abschnitt derselben jedoch südlich der Landeshauptstadt Graz ihren Ausgangspunkt hat, ist zweifelsfrei davon auszugehen, dass durch das ggst. Änderungsprojekt keine von der Stadtgemeinde Frohnleiten wahrzunehmende Interessen verletzt werden und es sich bei der Stadtgemeinde Frohnleiten daher um keine betroffene Gebietskörperschaft im Sinne des § 31d EisbG handelt.

Im Übrigen ist der Stellungnahme der Stadtgemeinde Frohnleiten keinerlei das ggst. Änderungsprojekt selbst betreffendes, konkretes Vorbringen entnehmbar, sodass dieses Vorbringen auch als nicht verfahrensgegenständlich anzusehen war.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

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

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

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

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

Das ggst. „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“ wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 in Hinblick darauf, ob dieses dem Stand der Technik entspricht, einer Überprüfung unterzogen.

Zum anderen ist auf den von der Behörde Hinblick auf die Vereinbarkeit der beantragten Änderungen mit den Ergebnissen der nach den damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung eingeholten, als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ bezeichneten Befund und Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 zu verweisen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“ getroffen hat und mit den darin enthaltenen Maßnahmen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher in Spruchpunkt V. – soweit sich nicht bereits mangels Parteistellung bzw. als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen waren - als unbegründet abzuweisen.

Unabhängig von den erhobenen Einwendungen ist der Vollständigkeit halber zu sagen, dass die Zusammenschau dieser Gutachten ergeben hat, dass sich durch die im ggst. Projekt enthaltenen Maßnahmen („Änderungen und Modifikationen“), insbesondere durch die jeweiligen Adaptierungen der Ausbaugeschwindigkeiten und Anpassungen des Betriebsprogramms, keine maßgeblichen Auswirkungen auf die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie die elektromagnetischen Felder ergeben haben, sodass diese sowohl dem Stand der Technik als auch den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

Zur **Stellungnahme der Stadtgemeinde Frohnleiten** ist hier ergänzend festzuhalten, dass sich aus den Projektunterlagen auch keine Parteistellung der Stadtgemeinde Frohnleiten im ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren im Sinne des § 31e EisbG ergibt und im Übrigen eine solche von dieser in ihrer Stellungnahme auch nicht behauptet wurde.

Zur Stellungnahme der **Jagdgesellschaft Wohlsdorf** ist festzuhalten, dass sich weder aus den Projektunterlagen noch aus dem Vorbringen der Jagdgesellschaft Wohlsdorf Anhaltspunkte dafür ergeben, dass diese Eigentümerin einer vom ggst. Änderungsvorhaben betroffenen Liegenschaft im Sinne des § 31e EisbG oder dinglich Berechtigte an einer vom ggst. Änderungsvorhaben betroffenen Liegenschaft im Sinne des § 31e EisbG wäre.

Gemäß ihrem eigenen Vorbringen ist diese vielmehr lediglich „Jagdausübungsberechtigte und Pächter des Jagdrevieres Wohlsdorf“ im Bereich des Bauvorhabens. Weder ein Jagdausübungsrecht noch eine Pacht stellen jedoch ein dingliches Recht im Sinne des § 31e EisbG dar und war das Vorbringen der Jagdgesellschaft Wohlsdorf daher bereits aus diesem Grund mangels Parteistellung zurückzuweisen.

Aber auch inhaltlich käme dem Vorbringen der Jagdgesellschaft Wohlsdorf aus folgenden Gründen keine Berechtigung zu:

Den „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 ist zur Frage des Rückbaus von Wildschutzzäunen, und zwar des Rückbaus des Wildschutzzauns beidseitig der Koralmbahn-Trasse zwischen Unterführungsbauwerk FW12 und Hengersbergtunnel sowie des Wildschutzzauns rechts der Koralmbahn-Trasse im Bereich Stainzbachbrücke FW26, Folgendes zu entnehmen, wobei sich das Vorbringen der Jagdgesellschaft Wohlsdorf auf den Bereich der Stainzbachbrücke bezieht:

„Befund und Sachverhalt:

Im Zuge des vorliegenden Änderungsprojektes kommt es zum Rückbau von Wildschutzeinrichtungen. Betroffen sind davon einerseits Abschnitte beidseitig der KB-Trasse zwischen dem Unterführungsbauwerk (Objekt „FW12“) und dem Hengersbergtunnel sowie andererseits rechts der Trasse im Bereich Stainzbachbrücke (Objekt „FW26“ bei km29,6 – km 30,0).

Gutachterliche Stellungnahme:

Da bereits eine Teilinbetriebnahme (Bescheid zur GZ. BMVIT-820.114/0001-IV/SCH2/2011 vom 08.08.2012) der Strecke Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten erfolgt ist und die bestehenden Wildschutzzäune, gemäß dem eisenbahnrechtlichen Bescheid, nur als temporäre Leiteinrichtung zu sehen sind, können diese folglich 5 Jahre nach der Inbetriebnahme entfernt werden. Lediglich die permanenten Leiteinrichtung Fischotter / Wild (KB km 27,1528,40, südseitig bzw. l.d.B.) bilden eine Ausnahme.

Zitat: Umweltverträglichkeitsprüfung, HL-Trasse Koralmbahn, Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä, Umweltverträglichkeitsgutachten im März 2003; S56
„EF 56 (funktionelle Barrierewirkung): JW Stadlmann:

„[...] Zur Verbesserung der Wirksamkeit der Wilddurchlässe und zur Verhinderung von Wildverlusten durch fahrende Züge ist die Errichtung von temporären Wildzäunen für die Dauer von 5 Jahren nach Inbetriebnahme notwendig, damit das Wild die Durchlässe oder Überquerungen besser kennenlernt und annimmt. [...]

Festzuhalten ist, dass durch die Errichtung von Wildschutzzäunen Barriereeffekte gegeben sind. Durch Wildschutzzäune werden Wildunfälle zwar weitgehend verhindert, gleichzeitig entstehen diese oben benannten Barriereeffekte. Durch die in der Planung vorgesehenen Wildtierpassagen ist ein gesicherter Wildwechsel ermöglicht worden. Dieser scheint nach der Sachverständigenaussage (Zitat oben) nach Ablauf der Frist manifestiert. Der Rückbau der Wildschutzzäune entspricht somit dem eisenbahnrechtlichen Bescheid und begründet sich auf der Tatsache, dass diese Bauwerke frühestens 5 Jahre nach Inbetriebnahme wieder rückgebaut werden können.“

Aus den „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 ergibt sich somit, dass der im Vorbringen der Jagdgesellschaft Wohlsdorf kritisierte, im ggst. Änderungsprojekt enthaltene Rückbau von Wildschutzzäunen - darunter auch des von der Jagdgesellschaft Wohlsdorf angesprochenen Wildschutzzauns rechts der Koralmbahn-Trasse im Bereich Stainzbachbrücke FW26 - dem bisherigen, auf den

Ergebnissen der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung und dem darauf gründenden derzeitigen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsstand entspricht.

Demgemäß ist davon auszugehen, dass - nach nunmehr über zehn Jahren Bestands- bzw. Betriebsdauer der ggst. Eisenbahnstrecke (vgl. diesbezüglich die entsprechenden Ausführungen weiter oben unter Punkt V. des Verfahrenshergangs betreffend die Inbetriebnahme einer 1. Ausbaustufe) - davon auszugehen ist, dass der erwartete Effekt für das „Kennenlernen“ und „Annehmen“ der sicheren Querungsmöglichkeit durch das Wild mittlerweile stattgefunden hat, wobei ergänzend anzumerken ist, dass von Seiten des betroffenen Sachverständigen im Zuge des Verwaltungsverfahrens eine Bestandsdauer von fünf Jahren als ausreichend bezeichnet wurde.

Das ggst. Vorbringen wäre daher aus diesem Grund auch als unbegründet abzuweisen.

Zu den Einwendungen ist allgemein noch einmal darauf hinzuweisen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen für das ggst. Bauvorhaben erforderlich sein können.

zu Spruchpunkt IV. (öffentliches Interesse)

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

Wie den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben um oben dargelegte Ergänzungen sowie Änderungen bzw. Modifikationen gegenüber der mit den oben genannten „Stammbescheiden“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.4.2006, GZ.BMVIT-820.114/0008-IV/SCH2/2006, betreffend den Einreichabschnitt Wundschuh – Wettmannstätten und des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12.9.2006, GZ. BMVIT-820.117/0001-IV/SCH2/2006, betreffend die Errichtung des Regionalstrecke Werndorf – Weitendorf erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen für die Koralmbahn, die für die Verwirklichung der ggst. Bauvorhaben zwingend erforderlich sind, wobei hier insbesondere auch die - sich als Ausfluss der Vorgaben des § 22 Abs 4 Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV) erforderlich erwiesen habende - ergänzende Anordnung von Schutzweichen im projektgegenständlichen Bereich der Koralmbahn hervorzuheben ist.

Bauausführungsfrist

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

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

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

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

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

Den Einreichunterlagen liegen entsprechende Zwischenberichte der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH zu den Teilsystemen Infrastruktur und Energie sowie Sicherheit in Eisenbahntunneln vom 3.12.2018 bzw. vom 30.11.2018 bei, aus denen sich die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die Bauwerberin ergibt.

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

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

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

Diesbezüglich wird auf das ggst. „Änderungsprojekt 2018 Werndorf- Weitendorf – Wettmannstätten“ der ÖBB-Infrastruktur AG, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 5.4.2019 und im Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ sowie auf die im Zuge der Kundmachung mittels Edikt vom 21.9.2020, GZ. 2020-0.489.697, mit Schreiben der Behörde vom 29.9.2020, GZ. BMVIT-2020-0.625.227, erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörden (Bezirkshauptmannschaften Deutschlandsberg und Leibnitz) als

Kommissionsmitglieder gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans verwiesen.

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

Unter Punkt 4.1.7.1 WB 01 – Wellblechdurchlässe seines Befundes führt der Gutachter gemäß § 31a EisbG wie folgt aus:

„Im Bereich der Mündung des Gleinzbaches in die Laßnitz wurden zum / vom Rückhaltebecken in der nunmehr endgültigen Ausführung zwei verkürzte Wellblechdurchlässe errichtet.

Diese befinden sich im Bereich von km 27,735 (l.d.B. ca. 50 m von Gleis 1 entfernt) und km 28,000 (l.d.B. ca. 350 m von Gleis 1 entfernt) außerhalb des Bereichs der Eisenbahnanlagen / des Bahnkörpers.“

Unter Punkt 4.1.7.2 WB 02 – Aufweitung Kleinpredingbach seines Befundes führt der Gutachter gemäß § 31a EisbG wie folgt aus:

„Im Bereich des Kleinpredingbachs wurde in der nunmehr endgültigen Ausführung eine Aufweitung des linken Ufers zur Verbesserung der Abflussleistung vorgesehen.

Diese befindet sich im Bereich von km 28,150 (r.d.B. c. 50 m von Gleis 2 entfernt) außerhalb des Bereichs der Eisenbahnanlagen / des Bahnkörpers.“

Unter Punkt 5.1.7 WB – Wasserbau (Flussbau) seines Gutachtens nimmt der Gutachter gemäß § 31a EisbG diese im Zuge der letztgültigen Detailplanung bzw. Ausführung vorgenommenen geringfügigen Änderungen bezüglich der Wellblechdurchlässe bzw. der Uferaufweitung – jeweils außerhalb der Eisenbahnanlagen / des Bahnkörpers – zustimmend zur Kenntnis und werden dagegen aus eisenbahnfachlicher Sicht kein Einwand oder Bedenken erhoben.

Betreffend Entwässerung der Bahnanlagen und Gewässerschutzanlagen führt der Gutachter gemäß § 31a EisbG unter Punkt 5.1.6 EW – Entwässerung / Gewässerschutzanlagen seines Gutachtens aus, dass der Umbau der bestehenden Entwässerung für die Gleisanlagen infolge des Einbaus der Schutzweichen gemäß EisbBBV erforderlich wurde sowie, dass die Umbaumaßnahmen auf Basis der Grundsätze des ausgeführten Vorhabens bzw. gemäß der Regelplanung der ÖBB unter Beachtung der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Erfordernisse geplant wurden, wobei diese Änderungen vom Gutachter gemäß § 31a EisbG zustimmend zur Kenntnis genommen und dagegen aus eisenbahnfachlicher Sicht kein Einwand oder Bedenken erhoben wurden.

Aus den „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 ergibt sich hinsichtlich der Errichtung von verkürzten Wellblechdurchlässen Folgendes:

„Befund und Sachverhalt:

Die im Einreichprojekt 2004 vorgesehenen Wellblechdurchlässe im Bereich des Rückhaltebeckens (Mündung Gleinzbaches in die Laßnitz) wurden durch Wildholzrechen ersetzt und im Zuge der Teilinbetriebnahme 2010 bewilligt. Da mit diesen Wildholzrechen ein hoher Wartungsaufwand verbunden war wurden diese wieder entfernt und neuerlich Wellblechdurchlässe errichtet.

Durch diese Modifizierung soll eine bessere Entwässerung des Rückhaltebeckens gewährleistet werden in dem die Dunkelstrecke verkürzt wird und der Wartungsaufwand geringgehalten.

Gutachten und Schlussfolgerungen:

Die im Einreichprojekt 2004 vorgesehenen Wellblechdurchlässe war eine Länge von 35 m bzw. 60 m vorgesehen. Für die neuerlich errichteten Wellblechdurchlässe ist eine Länge von 13 m projektiert.

Die Dunkelstrecke ist relevant kürzer als im ursprünglich genehmigten Projekt. Daher stellt diese Maßnahme gegenüber der Genehmigung aus 2004 eine Verbesserung dar.“

Aus den „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 ergibt sich hinsichtlich der Aufweitung linkes Ufer Kleinpredingbach Folgendes:

„Befund und Sachverhalt

Die Aufweitung des linken Ufers des Kleinpredingbach wird realisiert, um den Hochwasserschutz zu gewährleisten. Die Aufweitung begünstigt die Abflussleistung, bringt mehr Kapazität bei Hochwasser und begünstigt die ökologische Vielfalt.

Gutachten und Schlussfolgerung

Es ist bei integrativer Betrachtung nicht davon auszugehen, dass die Aufweitung nachteilige Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter nach sich ziehen wird.“

Aufgrund dieser Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EISbG am 5.4.2019 in Zusammenarbeit mit den Bezug habenden Ausführungen in Befund und Gutachten der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2020 betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“ bestanden gegen die Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange bzw. die Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens für die im „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“ vorgesehenen (von den Sachverständigen als geringfügig qualifizierten) Maßnahmen in dem sich aus § 127 Abs 1 lit b WRG ergebenden Umfang keine Bedenken.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Dieser Anforderung wurde von Seiten der Behörde durch die Einholung eines Gutachtens („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Änderungsprojekt 2018)“) der Kordina ZT GmbH vom 15.7.2021 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit Rechnung getragen.

In ihrem Gutachten kommen die UVP-Sachverständigen unter Punkt 2.4.1 Allgemeine Zusammenfassung und Schlussfolgerung ihres Gutachtens zu folgendem **Gesamtergebnis**:

*„Bei den Maßnahmen handelt es sich bei einer integrativen Betrachtung um geringfügige Anpassungen. Es kommt durch die geplanten Änderungen (Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit, Verändern der Lärmschutzwände, Errichtung von Schutzweichen sowie Rückbau von Wildschutzzäunen zu **keinen negativen Wirkungen**. Bei den geplanten Änderungen handelt es sich somit aus Sicht der fachlichen Koordination um geringfügige Änderungen, bei welchen keine Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind.“*

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. „Änderungsprojekt 2018 Werndorf – Weitendorf – Wettmannstätten“ enthaltenen Maßnahmen – wie bereits weiter oben zu einzelnen konkreten Punkten im Detail ausgeführt - keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen standen, zumal mit den Projektänderungen keine Auswirkungen auf die Schutzgüter – und damit keine nachteiligen Umweltauswirkungen - verbunden sein können.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Änderungsprojekt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISbG die im Spruch angeführte Genehmigung erteilt werden kann. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

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

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

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

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

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

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

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

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

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

Hinweis

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

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550

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

ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3, 1020 Wien

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

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

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

unter Anschluss der Parien A und C;

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

mit E-Mail an: ji11@bma.gv.at;

zur do. GZ. 2020-0.629.649 vom 7.10.2020;

4. Landeshauptmann von Steiermark
pA. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Burg, 8010 Graz

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

5. Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg
Kirchengasse 12, 8530 Deutschlandsberg

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

6. Bezirkshauptmannschaft Leibnitz
Kada-Gasse 12, 8430 Leibnitz

mit E-Mail an: bh1b@stmk.gv.at;

7. Marktgemeinde Wildon

Hauptplatz 55, 8410 Wildon

mit E-Mail an: gde@wildon.gv.at;

8. Gemeinde Hengsberg
Hengsberg 4, 8411 Hengsberg

mit E-Mail an: gemeinde@hengsberg.at;

9. Marktgemeinde Preding
Grazer Straße 11, 8504 Preding

mit E-Mail an: gde@preding.eu;

10. Marktgemeinde Wettmannstätten
Wettmannstätten 2, 8521 Wettmannstätten

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

11. Jagdgesellschaft Wohlsdorf
zH Herrn Stv. Obmann Dipl.-Ing. (FH) Christian Majcan
Wohlsdorf 31, 8521 Wettmannstätten

mit E-Mail an: christian.majcan@aon.at;

12. Stadtgemeinde Frohnleiten
Brucker Straße 2, 8130 Frohnleiten

mit E-Mail an: gemeinde@frohnleiten.com.

Für die Bundesministerin:
Mag. Erich Simetzberger