

BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmvit.gv.at

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter/in

erich.simetzberger@bmvit.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: BMVIT-820.027/0005-IV/IVVS4/2018

Wien, 30. August 2018

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
Abschnitt Althofen/Drau - Klagenfurt
km 111,979 – km 124,095
Differenzgenehmigungsverfahren 2016

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung
einschließlich wasserrechtlicher Belange

BESCHEID

Spruch

I. Der ÖBB–Infrastruktur AG wird für das **Einreichprojekt 2016** für den **Abschnitt Althofen/Drau - Klagenfurt** der Koralmbahn Graz – Klagenfurt 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 („Änderungs- und Differenzgenehmigung“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche **Maßnahmen**:

Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EISbG:

- Änderung der Kilometrierung von Projekt-km 0,000 = Alt-km 111,979 bis Projekt-km 0,858 = Alt-km 112,050
- Anhebung der Betriebsgeschwindigkeit für die Gleise 1 und 2 von 200 km/h auf 250 km/h von Projekt-km 0,000 (Alt-km 111,192) bis Projekt-km 0,817 (Alt-km 112,009)
- Verringerung der Betriebsgeschwindigkeit von 200 km/h auf 160 km/h von Projekt-km 123,192 bis Projekt-km 124,000 und von 160 km/h auf 140 km/h von Projekt-km 124,000 bis Projekt-km 124,095
- Änderung der Trassierung der Gleise 1 und 2 von km 122,332 bis km 123,228
- Verschiebung einer gegenläufigen Weichenverbindung von km 115,513 bis km 115,824 nach km 116,451 bis km 116,780
- Einbau der Schutzweichen Weiche 8 und Weiche 61 in Gleis 3 sowie Weiche 7 und Weiche 60 in Gleis 4
- Änderungen im Bereich der Regelquerschnitte
- Errichtung einer Park & Ride – Anlage im Bahnhof Grafenstein
- Durchbindung und Verbreiterung eines ÖBB-Bedienweges
- Änderung bei Wartungsflächen, Wartungszugängen und Wartungszufahrten
- Änderung Objekt AHK₄, Eisenbahnbrücke über die 1116 St. Kanzianer Straße
- Änderung Objekt AHK_{9.1}, Eisenbahnbrücke über die Gemeindestraße Truttendorf
- Änderung Objekt AHK₁₁, Eisenbahnbrücke über die Gurk
- Änderung Objekt AHK₁₈, Eisenbahnbrücke über die L77 Harbacher Landesstraße
- Änderung Objekt AHK₁₉, Eisenbahnbrücke über die Glan
- Errichtung von Schleppplatten für Kabeltrassen
- Errichtung einer Rohrpressung
- Errichtung von Steinsätzen im Bereich von Muffenwannen
- Änderung Lage der Kompaktstation (KST)
- Einhausung Grafenstein, Anpassung Tunnelsicherheitskonzept
- Errichtung von Blendschutzwänden im Bereich des Objektes AHK₁₁
- Errichtung von Wildschutzzäunen im Bereich der Wildquerungen AHK₁₁
- Änderungen von Lärmschutzmaßnahmen
- Errichtung der Oberleitungsanlage im Projektabschnitt
- Errichtung der Energie- und Beleuchtungsanlage
- Änderungen von Kabeltrögen und Rohrtrassen

- Neusituierung, Neubezeichnung, Neuerrichtung bzw. Abtrag von Signalen und Versubhalttafeln
- Anpassung der Eisenbahnsicherungsanlagen ESTW Grafenstein, ESTW Klagenfurt und BFZ Villach mit Anpassung der Bedienoberfläche EBO 2
- Anpassung der Eisenbahnsicherungsanlagen an die neuen Gleis- und Weichenanlagen
- Anpassung der Arbeitsstellensicherungsanlage an die neuen Gleis- und Weichenlagen

Einzelbaumaßnahmen gemäß § 31 EisbG iVm § 127 Abs 1 lit b WRG:

- Änderung von Bahngräben
- Errichtung eines neuen Versickerungsbeckens bei km 120,892 l.d.B.
- Änderung der Bahnentwässerung
- Errichtung von beidseitigen Wildquerungen unterhalb der Gurkbrücke AHK11 im Hochwasserabflussbereich der Gurk
- Errichtung einer Sickermulde unterhalb der Glanbrücke AHK19 im Hochwasserabflussbereich der Glan

Entfallende Anlagen:

- Entfall des Objektes AHK15
- Entfall Anschlussgleis beim Unterwerk Oberfischern inkl. Weiche 6U
- Entfall der Zufahrt und des Wartungsplatzes bei km 113,012
- Entfall des Wartungszugangs bei km 118,642
- Entfall einer Steinschichtung von km 122,056 bis km 122,321 l.d.B.

Ersatzmaßnahmen nach § 20 Abs 1 EisbG:

- Änderung der Zufahrt zum Unterwerk Oberfischern bis zur L 107 Grafensteiner Straße
- Errichtung eines neuen Bahnbegleitweges (AHK 16) von km 122,008 bis km 122,311 r.d.B.
- Verbreiterung der Straßenbrücke AHK9 – Überführung der Gemeindestraße Schulterndorf

Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßennetze sowie Wasserläufe, wie im Projekt dargestellt ist, auf

seine Kosten verpflichtet ist.

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

- „Koralmbahn; Abschnitt Althofen a.d. Drau – Hbf. Klagenfurt; km 111.9+79 – km 124.0+95; Einreichprojekt 2016; Unterlagen für die Differenzgenehmigung“

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG, Revision 2, samt allgemein verständlicher Zusammenfassung der Stella & Setznagel GmbH vom 3.5.2018

II. Das Bauvorhaben ist **bis 10.4.2019** auszuführen und ist der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Behörde gestellten Antrag verlängert werden.

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

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

Rechtsgrundlagen:

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

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

§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

§ 127 Abs 1 lit B WRG iVm § 32 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

Begründung

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, 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.

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994, BGBl. Nr. 83/1994, wurde u.a. der gegenständliche Abschnitt Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für das ggst. Änderungsvorhaben ist daher gegeben.

Was die **Antragslegitimation der Bauwerberin** betrifft, ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

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

Zur Antragslegitimation der ÖBB-Infrastruktur AG ist im Besonderen folgendes auszuführen:

Gemäß § 51 Abs 2 des Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl Nr 825/1992 idgF, kommen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu. Mit dem Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl I 138/2003, wurden die Österreichischen Bundesbahnen sowie die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) nachhaltig umstrukturiert. So wurde die HL-AG mit Ab-

lauf des 31.12.2004 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der (neu gegründeten) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmender Gesellschaft verschmolzen. Mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 95/2009 vom 18. August 2009, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden, wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Ablauf des 31. Dezember 2008 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen und der Verschmelzungstichtag mit 1. Januar 2009 festgelegt. Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet nunmehr mit der am 3. Oktober 2009 erfolgten Eintragung der Verschmelzung ins Firmenbuch „ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft“ (ÖBB-Infrastruktur AG).

Das **Vorhaben** sieht im Wesentlichen die im Spruch unter Punkt I. dargestellten Einzelbaumaßnahmen im Rahmen des Einreichprojekts 2016 im Zuge des gegenständlichen Bauvorhabens im Abschnitt Althofen/Drau - Klagenfurt der Koralmbahn Graz – Klagenfurt („Änderungs- und Differenzgenehmigung“) vor.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für dieses Vorhaben im Rahmen des Einreichprojekts 2016.

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

Dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren für das gegenständliche Bauvorhaben sind als **rechtliche Grundlagen** insbesondere folgende gesetzliche Bestimmungen zugrunde zu legen:

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 eisen-

bahnsicherungstechnischen 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. Zum Teilsystem Infrastruktur (TSI INF) gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT).

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

Entsprechende Zwischenberichte zu den Teilsystemen Infrastruktur und Energie der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH sind den Einreichunterlagen angeschlossen.

Der **Verfahrenshergang** stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994, BGBl. Nr. 83/1994, wurde u.a. der gegenständliche Abschnitt Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staats-

grenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit Bescheid vom 10.4.2003, GZ. 299.810/10-II/Sch2/03, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn – Hochleistungsstrecken AG (HL – AG) vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für das ggst. Vorhaben im zweiten Verfahrensgang die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung nach den damals geltenden Bestimmungen des EisbG unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen und forstrechtlichen Belange unter Setzung einer Bauausführungsfrist von 8 Jahren, somit bis 10.4.2011, erteilt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.11.2005, GZ. BMVIT-820.027/0012-II/SCH2/2005, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Inbetriebnahme eines 1. Teilabschnitts des Vorhabens (Teilabschnitt Grafenstein – Klagenfurt) erteilt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 2.10.2007, GZ. BMVIT-820.027/0001-IV/SCH2/2007, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für Änderungen und Ergänzungen des Vorhabens erteilt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.2.2008, GZ. BMVIT-820.027/0005-IV/SCH2/2007, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Inbetriebnahme eines 2. Teilabschnitts des Vorhabens (Teilabschnitt Althofen/Drau – Grafenstein einschließlich der Technikgebäude 1 und 2 in km 2,250 und in km 3,550 l.d.B) erteilt.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.10.2009, GZ. BMVIT-820.027/0001-IV/SCH2/2009, wurde die im Bescheid vom 10.4.2003 festgesetzte Bauausführungsfrist bis 10.4.2019 verlängert.

Mit Schreiben vom 4.4.2016 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zuletzt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die im Bauentwurf dargestellten erforderlichen weiteren Änderungen und Ergänzungen („**Differenzgenehmigungsverfahren 2016**“)

unter Zugrundelegung des „**Einreichprojekts 2016**“ beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt. Dieser Antrag umfasst auch den Antrag auf Erteilung der Bewilligung für die Änderung der gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG erteilten Bewilligung für die wasserrechtlichen Belange.

Ein der EBEV entsprechender Bauentwurf, der das Projekt darstellt, wurde dem Antrag in dreifacher Ausfertigung beigelegt.

Weiters wurde auch ein Gutachten gemäß § 31a EisbG über projektrelevante Fachgebiete dem Antrag beigelegt. Da das Bauvorhaben eine Hauptbahn und darüber hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, war nur ein Gutachten beizugeben. Dieses enthält eine entsprechende verständliche Zusammenfassung im Sinne des § 31a Abs 1 vorletzter Satz EisbG.

Mit Edikt vom 25.5.2016, GZ. BMVIT-820.027/0002-IV/IVVS4/2016, wurden die oben genannten Unterlagen zur Wahrung des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 verfahrenseinleitenden Antrag im Großverfahren kundgemacht, die diesem Antrag zugrunde liegenden Projektunterlagen zur Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, bis spätestens 29.7.2016 gegen dieses Vorhaben schriftlich Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Kundmachung des ggst. Einreichprojekts 2016 ist lediglich eine Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 3.6.2016 bei der Behörde eingelangt.

In Ergänzung dazu hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 29.3.2016 beim BMVIT einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 10 EisbBBV für den Entfall einer Flankenschutzweiche im Bf. Grafenstein gestellt.

Diesen Antrag hat die ÖBB-Infrastruktur AG allerdings in weiterer Folge mit Schreiben vom 28.5.2018 unter Vorlage der hierfür erforderlichen „Austauschunterlagen 2018“ und einer diesen Umstand berücksichtigenden Aktualisierung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.5.2018 zurückgezogen.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird zusammenfassend festgehalten, dass der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist und dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht.

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

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird zusammenfassend festgestellt, dass aufgrund der vorliegenden Projektunterlagen aus Sicht der beteiligten Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand besteht.

Das verfahrensgegenständliche **Vorhaben „Einreichprojekt 2016“** umfasst insbesondere die Anhebung der Betriebsgeschwindigkeit auf 250 km/h, Änderungen im Bereich von Weichenverbindungen, im Bereich der Regelquerschnitte, bei Kabeltrögen und Rohrzugtrassen, bei den Bedienungswegen und Wartungszugängen, bei konstruktiven Ingenieurbauten, bei den wasserbaulichen Maßnahmen, beim Lärmschutz und beim Wegenetz. Weiters umfasst das Vorhaben die Errichtung der Eisenbahnsicherungsanlagen, der Oberleitungsanlagen und einer P&R-Anlage im Bahnhof Grafenstein sowie die Anpassung des Tunnelsicherheitskonzepts.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für dieses Vorhaben.

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 Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden, erforderlich ist.

Dazu ist fest zu halten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird.

Sowohl hinsichtlich der genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektbestandteile, die keine Eisenbahnanlage darstellen, ist weiters 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 werden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Den Projektunterlagen kann weiters entnommen werden, dass die **Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters** gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist, aus der sich ergibt, dass von Seiten des verantwortlichen Betriebsleiters kein Einwand gegen das ggst. Einreichprojekt 2016 besteht (vgl. dazu die Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters vom 14.5.2018).

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist gemäß § 31d EisbG den zuständigen Dienststellen Gele-

genheit 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 dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemäß § 15 Abs 1 VAIG 1994 in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, 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 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnsicherungstechnik

- Eisenbahnbautechnik, Straßenbautechnik
- Lärmschutztechnik, Erschütterungsschutztechnik
- Elektrotechnik

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

Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund derer die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

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

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

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

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der Aussage der Gutachter gemäß § 31a EisbG 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 Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat in seinen Stellungnahmen vom 3.10.2016, GZ. BMASGK-754.419/0004-VII/A/VAI/11/2016, und vom 22.6.2018, GZ. BMASGK-754.419/0005-VII/VAI/11/2018, 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 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

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das ggst. Einreichprojekt 2016 durchgeführten Ermittlungsverfahrens keine Stellungnahmen von betroffenen Gebietskörperschaften bei der Behörde eingelangt sind.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das ggst. Einreichprojekt 2016 durchgeführten Ermittlungsverfahrens keine Einwendungen gegen das Bauvorhaben erhoben wurden.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass gemäß den Ausführungen im Antrag der der ÖBB-Infrastruktur AG vom 4.4.2016 zwar Fremdgrund dauernd und vorübergehend in Anspruch genommen wird, eine Änderung des Bauverbots- und Gefährdungsbereiches gemäß den §§ 42 und 43 EibG mit den beantragten Änderungen jedoch nicht verbunden ist und mit allen betroffenen Grundeigentümern im Rahmen der Grundeinlöseverhandlungen eine zivilrechtliche Einigung erzielt werden konnte.

In Zusammenhang mit vom gegenständlichen Bauvorhaben möglicherweise ausgehenden Immissionen ist auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. z.B. die Erkenntnisse des VwGH vom 13.3.1991, Zl. 90/03/0038 und vom 24.4.1991, Zl. 90/03/0237) hinzuweisen, aus der sich ergibt, dass die bei der Verwirklichung eines Projektes zu erwartenden Immissionen sowie Wertminderung keine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen können und daher nicht von der Eisenbahnbehörde durchzusetzen sind.

Unabhängig davon sind jedoch von der Behörde selbst im Sinne des § 19 Abs 2 EibG von Amts wegen Ermittlungen anzustellen und Vorschriften zu treffen, welche dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienen.

Diesbezüglich ist auf das vorliegende Gutachten gemäß § 31a EibG, insbesondere auf die darin enthaltenen Ausführungen zu den Bereichen Schall- und Erschütterungsschutz, sowie auf die Projektunterlagen zu verweisen, aus dem sich ergibt, dass ein ausreichender Schutz durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen gewährleistet wird.

Allgemein ist hier 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 (zB. straßenrechtliche Bewilligungen).

Zum Überwiegen des **öffentlichen Interesses** an der Verwirklichung des gegenständlichen Bauvorhabens wird im Einzelnen wie folgt ausgeführt:

Wie den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Gutachten gemäß § 31a EibG, zu ent-

nehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben lediglich um oben dargelegte Ergänzungen sowie Änderungen gegenüber der mit dem oben genannten „Hauptbescheid“ vom 10.4.2003, GZ. 299.810/10-II/Sch2/03, erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Abschnitt Althofen/Drau - Klagenfurt.

Bauausführungsfrist

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

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.10.2009, GZ. BMVIT-820.027/0001-IV/SCH2/2009, wurde die in diesem Bescheid festgesetzte Bauausführungsfrist zuletzt bis 10.4.2019 verlängert.

Aus diesem Grund war die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid genehmigten Baumaßnahmen gemäß den Spruchpunkt I. des gegenständlichen Bescheides ebenso mit dem 10.4.2019 zu bestimmen.

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.

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.

In diesem Zusammenhang wird auf das ggst. eingereichte Projekt der ÖBB-Infrastruktur AG, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörden (Landeshauptstadt Klagenfurt und Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt-Land) als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG verwiesen.

Aus dem von der Behörde zusätzlich eingeholten Gutachten der Kofler Umweltmanagement ZT GmbH ergibt sich zusammenfassend zudem auch keine zwingende Notwendigkeit der Wildtierbrücke AHK 15.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführte Genehmigung erteilt werden kann. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Projektserstellung 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 EibG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfes den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hiebei 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.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EibG sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte somit das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen festgestellt werden und das gegenständliche Bauvorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, 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.bmvit.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 nachzuweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

ergeht an:

dieser Bescheid ergeht mittels Edikt

Für den Bundesminister:

Mag. Erich Simetzberger