

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

Mag. Simon Ebner
Sachbearbeiter/in

simon.ebner@bmvit.gv.at
+43 (1) 71162 65 2219
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.

Lt. Verteiler

Geschäftszahl: BMVIT-820.341/0018-IV/IVVS4/2019

Wien, 16. August 2019

ÖBB--Strecke 117
Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg, km 8,355 bis km 9,080
Querung der S 1 (Wiener Außenring Schnellstraße)
Errichtung einer Eisenbahnbrücke in km 8,721
Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

BESCHEID

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 21. März 2019, ho. am 3. Mai 2019 eingebracht, betreffend die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF wie folgt:

Spruch

1. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die Errichtung einer Eisenbahnbrücke in km 8,715 (=°km 8,721 neu) der ÖBB Strecke Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erteilt.

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

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

Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßenverbindungen und Wasserläufe auf seine Kosten verpflichtet ist.

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

„ÖBB-Strecke 117 Wien, Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg, km 8,355 bis km 9,080 - Querung der S 1, Errichtung einer Eisenbahnbrücke in km 8,715, Einreichprojekt 2019 der ÖBB-Infrastruktur AG“; Planung: IBK Ingenieurbüro Kronawetter ZT Gesellschaft mbH, Bräuhausgasse 37/1/2, 1050 Wien.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgendes, dem Bauentwurf beigegebene und somit einen integrierten Bestandteil desselben bildende **Gutachten gemäß §31a EisbG 1957** zugrunde:

Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien, vom 25.2.2019, aus den Fachgebieten Konstruktiver Ingenieurbau, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Geotechnik, Wasserbautechnik und Oberfläche (Straße).

2. Das Bauvorhaben ist **innerhalb von drei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Behörde gestellten Antrag verlängert werden.
3. Um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für das Bauvorhaben ist **gesondert** bei der Behörde anzusuchen.
4. 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 idGF (HIG)

§§ 31, 31a, 31f, 31g und 86 ff Eisenbahngesetz 1957 idGF (EisbG)

§ 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz idGF (ASchG)

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 idGF (AVG)

Begründung

Die Zuständigkeit zur Durchführung des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ergibt sich aus der Verordnung der Bundesregierung vom 10.1.2012, BGBl. II Nr. 11/2012, über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung), mit der die Strecke „Wien - Staatsgrenze bei Marchegg“ zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde.

Festzuhalten ist, dass auf das gegenständliche Vorhaben grundsätzlich auch die Bestimmungen des HIG (Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 idGF) Anwendung finden.

Das eingereichte Vorhaben steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Umweltverträglichkeitsverfahren „Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Wien Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg“.

Mit Bescheid vom 22.08.2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, wurde nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Genehmigung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Wien Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg erteilt.

Mit weiterem Bescheid vom 22.12.2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IVV/IVV/S4/2015, wurde die Genehmigung für Änderungen und Ergänzungen des Projekts erteilt. Es umfasst insbesondere den zweigleisigen Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke, die Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen, die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf V_{max} 160 km/h und die Verbesserung der Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen oder deren technische Sicherung.

Die Schnellstraßentrasse S 1 „*Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn*“ wird die ÖBB-Strecke 117 und den nördlich der ÖBB-Strecke parallel verlaufenden Bahnbegleitweg im Bahn-km 8,721 neu (= S 1 km 27,603) unterqueren. Dies bedingt in diesem Bereich die Errichtung einer Eisenbahnbrücke. Das Brückentragwerk wird unter Berücksichtigung der späteren Zulegung des zweiten Gleises im Rahmen des oben genannten UVP-Projekts der ÖBB, konstruiert.

Gesamt betrachtet ist folgender Bauablauf vorgesehen:

- Absenkung der S 1 und Errichtung einer Weißen Wanne
- Errichtung von zwei Eisenbahntragwerken (mit Entwässerungsanlagen). Die eingleisige Bestandstrecke soll über das südliche Tragwerk und der Bahnbegleitweg über das nördliche Tragwerk geführt werden.
- Bei der Umsetzung des Moduls 1b des UVP-Projekts der ÖBB-Infrastruktur AG soll das neue Gleis über das nördliche Tragwerk geführt werden. Dies erfordert einen Umbau des Randbalkens am nördlichen Tragwerk und die Errichtung einer neuen Brücke für den Bahnbegleitweg. Das südliche Tragwerk bleibt vorerst ungenutzt.
- Errichtung des zweiten Gleises auf dem südlichen Tragwerk

Die Errichtung der Brücke für den Bahnbegleitweg, der Umbau des Randbalkens am nördlichen Tragwerk, die Verlegung des zweiten Gleises sowie die „Muldenentwässerung“ sind Bestandteile des UVP-Projekts, welches bereits mit Bescheid vom 22.08.2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, genehmigt wurden.

Die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** gemäß § 31 EisbG 1957 idGF bezieht sich insbesondere auf folgende **Einzelbaumaßnahmen**:

- Errichtung des Bauprovisoriums für die ÖBB-Bestandstrecke
- Errichtung beider Eisenbahntragwerke
- Verlegung der Bestandstrecke auf das südliche Tragwerk
- Wiedererrichtung des Gleises 1 auf dem nördlichen Tragwerk
- Abtragung des Bauprovisoriums

Festzuhalten ist, dass die Absenkung der S 1 und Errichtung einer Weißen Wanne als Teil des UVP-Projekts „*S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn*“ gegenständlich nicht beantragt wurden.

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

Mit Schreiben vom 21.3.2019, ho. eingebracht samt Unterlagen am 3.5.2019, hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständiger Behörde um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG 1957 idgF für das im Betreff angeführte Bauvorhaben angesucht.

Mit **Kundmachung** der Behörde vom 20.5.2019, GZ. BMVIT-820.341/0012-IV/IVVS4/2019, wurden die dem ggst. Antrag zugrundeliegenden Unterlagen zur öffentlichen Einsicht in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis um 14.6.2019 aufgelegt und u.a. den betroffenen Grundstückseigentümern als Parteien die Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen gegeben.

Dazu sind bei der Behörde die folgenden **Stellungnahmen fristgerecht** eingegangen:

- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 31.5.2019, GZ. BMASK-754.110/0004-VII/C/11/2019 und
- Stellungnahme der Austrian Power Grid AG, Wagramerstraße 10, 1220 Wien, vom 27.5.2019.

Zu diesen Stellungnahmen wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 26.6.2019, GZ. BMVIT-820.341/0017-IV/IVVS4/2019, das Parteiengehör gewährt und diese hat mit Schreiben vom 3.7.2019 eine Stellungnahme dazu abgegeben.

Gegenstand des Verfahrens ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG für dieses Vorhaben.

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

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 (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) ersichtlich sein.

Bei der Erfüllung der nachstehenden **Genehmigungsvoraussetzungen** gemäß § 31f Z 1-3 EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen,

- 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 Betriebes der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann;
- 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 und
- 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.

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.

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.

Zur **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung** ist folgendes auszuführen:

Im Spruch des Bescheides wurde der der eisenbahnrechtlichen Genehmigung zugrundeliegende Bauentwurf angeführt. Der genaue Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes.

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

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

Sowohl hinsichtlich der genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektbestandteile, die keine Eisenbahnanlagen darstellen, ist jedoch darauf hinzuweisen, dass ein Bauvorhaben grundsätzlich ein unteilbares Ganzes ist und diese Maßnahmen im Projekt dargestellt sind beziehungsweise auch im Gutachten gemäß § 31a EisbG berücksichtigt werden, soweit dies zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist.

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

Im gegenständlichen Verfahren 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 und den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die in den Bauverbotsbereich oder den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, 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.

Allgemein ist festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen - im vorliegenden Fall beispielsweise Ausnahmegenehmigungen gemäß §§ 21 und 28 BStG - erforderlich sein können.

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

Gemäß § 9b EisbG stellt den „Stand der Technik“ im Sinne des Eisenbahngesetzes der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fort-

schrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist, dar. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und ist die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

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

Gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat Partei. Gemäß der Übergangsbestimmung des § 26 Abs. 8 Arbeitsinspektionsgesetz kommen hinsichtlich jener Betriebsstätten und Arbeitsstellen, die bis zum Ablauf des 30. Juni 2012 gemäß VAIG 1994 in den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gefallen sind, bis zur Neuregelung des Gegenstandes durch eine Verordnung nach § 14 Abs. 4 die nach diesem Bundesgesetz den Arbeitsinspektoraten zustehenden Aufgaben und Befugnisse dem Zentral-Arbeitsinspektorat zu.

Die Bauwerberin hat das im Spruch 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.

Bei den Sachverständigen, die das Gutachten gemäß § 31a EisbG verfasst haben, handelt es sich um Sachverständige aus dem Kreis der Sachverständigen gemäß § 31a Abs. 2 EisbG.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG umfasst die Fachgebiete Konstruktiver Ingenieurbau, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Geotechnik, Wasserbautechnik und Oberfläche (Straße). Diesem ist zu entnehmen, dass alle projektrelevanten Fachgebiete berücksichtigt wurden. Nach Aussage der Gutachter führt das ggst. Gutachten mit den angeführten Fachgebieten den Nachweis der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsfähigkeit der behandelten Eisenbahnanlagen des Bauentwurfs.

Dem Gutachten folgend, entspricht der gegenständliche Bauentwurf den sich aus den Bestimmungen der EBEV (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung, BGBl. II Nr. 128/2008) ergebenden Anforderungen.

Gemäß § 6 Abs. 4 Z 1 EisbVO 2003 (Eisenbahnverordnung, BGBl. II Nr. 209/2003) ist u.a. bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen der verantwortliche Betriebsleiter bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, die die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, anzuhören.

Ein entsprechender Nachweis hierüber wurde von der Antragstellerin mit Eingabe vom 8. Juli 2019 erbracht.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird zusammenfassend folgendes ausgeführt (Seite 54 f):

*„Aus Sicht der für das gegenständliche Bauvorhaben ‚Querung S 1/Errichtung einer Eisenbahnbrücke‘ (km 8,721) relevanten Fachgebiete, Konstruktiver Ingenieurbau, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Geotechnik, Wasserbautechnik und Oberfläche (Straße), ist der vorgelegte **Bauentwurf** zur Ausführung **geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der Technik.**“*

Die Gutachter der zuvor angeführten Fachgebiete, die jene Begutachtung durchgeführt haben, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen folgern sinngemäß, dass **keine Gründe gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung** aus den Gesichtspunkten Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt, **bestehen**.

Weiters kann aus Sicht der § 31a-Gutachter bestätigt werden, *„dass der vorgelegte **Bauentwurf** den **Anforderungen des § 31a EisbG** idgF, also 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.**“*

„Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eisenbahnbautechnischen Aspekte.“

„Weiters wird aus Sicht der angeführten Fachgebiete festgestellt, dass gemäß AVO-Verkehr die Arbeitnehmerschutzbestimmungen unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherung für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten werden. Ebenso werden die relevanten Normen, technischen Spezifikationen, technischen Regelungen und sonstigen Vorschriften für die angeführten Fachgebiete eingehalten.“

*„Auf Grund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 ff EisbG 1957 idgF des o.a. Projekts **keine Bedenken.**“*

Die Behörde bewertet das Gutachten gemäß § 31a EisbG als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren das Gutachten gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat in seiner Stellungnahme vom 31. Mai 2019, GZ. BMASK-754.110/0004-VII/C/11/2019, die übermittelten Unterlagen ohne weitere Beurteilung unter Hinweis auf das Erfordernis der Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch die Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der in dieser Einsichtsbemerkung dargestellten rechtlichen Rahmenbedingungen retourniert.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde somit auch 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 festzuhalten, dass im Zuge des Ermittlungsverfahrens, insbesondere auch im Zuge der Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht und der damit verbundenen Einwendungsfrist, keine Stellungnahmen bezüglich berührter Interessen von Gebietskörperschaften erstattet wurden.

3. Von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Festzuhalten ist, dass neben den zuvor genannten Stellungnahmen, keinerlei weitere Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt sind.

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

Im Hinblick auf Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Bauvorhabens sowie insbesondere unter Berücksichtigung des baulichen Umfeldes wurde die **Bauausführungsfrist mit drei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides** bemessen.

Bemerkt wird, dass die Behörde 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.

4. Interoperabilität

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke ist Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Fassung der berichtigten Entscheidung Nr. 884/2004/EG).

Dies bedeutet, dass auch die materiell-rechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff EisbG 1957 idgF) betreffend Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems anzuwenden sind.

Zweck dieser Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Für den Eisenbahnsektor hat der Rat am 23.7.1996 mit der Annahme der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems eine

erste Maßnahme getroffen, die sich zur Erreichung des Ziels, die Interoperabilität der trans-europäischen Netze zu gewährleisten, als notwendig erweisen. Es folgten weitere Richtlinien, die das Ziel haben, die Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs zu fördern. Am 29.4.2004 haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union die Richtlinie 2004/50/EG erlassen. Am 1.6.2007 folgte die Richtlinie 2007/32/EG, die beide u.a. Änderungen der Richtlinie 96/48/EG enthalten. Die Richtlinie 2008/57/EG vom 17.6.2008 fasst die bestehenden Richtlinien und Änderungen in einem Dokument neu zusammen.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität herangezogen. Zum Teilsystem Infrastruktur gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI^{PRM}) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT). Diese beiden Teilsysteme sind für das gegenständliche Bauvorhaben nicht relevant.

Gemäß § 101 Abs. 1 EisbG ist für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der RL 96/48/EG zu entsprechen hat, 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 Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

Ein entsprechender Inspektionsbericht zur Einreichplanung vom 31.1.19 der BCT (Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H., Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien) über das Teilsystem Infrastruktur, TSI INF 1299/2014/EU, nach dem Prüfmodul SG, ist den Einreichunterlagen angeschlossen.

Die für die Inbetriebnahme des ggst. Bauvorhabens erforderliche EG-Prüfbescheinigung hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge des Antrages auf Betriebsbewilligung vorzulegen.

5. Verordnung über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

Dem Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG ist zu entnehmen, dass die Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens unter Einhaltung der Bestimmungen des §6 Abs. 4 EisbVO erfolgt. Der Nachweis über die Zustimmung des verantwortlichen Betriebsleiters wurde durch die Antragstellerin am 3.7.2019 erbracht.

Es ist daher von der Einhaltung der in § 6 Abs. 4 Z 1 EisbVO 2003 enthaltenen Anforderung, wonach insbesondere u.a. bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen der verantwortliche Betriebsleiter bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, die die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, anzuhören ist, auszugehen.

Was die Einhaltung der in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken idF der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 enthaltenen Anforderungen hinsichtlich der Entscheidung über die Signifikanz der Änderung betrifft, ist festzuhalten, dass ein diesbezüglicher Nachweis spätestens im Zuge des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens von der Projektwerberin zu führen sein wird.

Es ist somit festzuhalten, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch unter dem Gesichtspunkt der europarechtlichen Rahmenbedingungen erteilt werden kann.

6. Zum Zusammenhang mit Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren

Festzuhalten ist, dass das gegenständliche Vorhaben im unmittelbaren Zusammenhang mit dem genehmigten Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren „*Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Wien Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg*“ steht.

Mit Bescheid vom 22.08.2014, GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014, wurde nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Genehmigung für den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Wien Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg erteilt. Mit weiterem Bescheid vom 22.12.2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IVV/IVV/S4/2015, wurde die Genehmigung für Änderungen und Ergänzungen des Projekts erteilt.

Weiters wird auf das vorhabensauslösende Verfahren „*S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn*“ verwiesen. Mit Bescheid vom 26.3.2015, GZ. BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015, wurde nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Genehmigung erteilt.

Die S 1 wird die ÖBB-Strecke 117 und den nördlich der ÖBB-Strecke parallel verlaufenden Bahnbegleitweg im Bahn-km 8,721 neu (= S 1 km 27,603) unterqueren. Dies bedingt in diesem Bereich die Errichtung einer Eisenbahnbrücke.

Es wird weiters festgehalten, dass **offensichtlich kein Widerspruch** mit den Fremdprojekten „*S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn*“ der ASFINAG sowie dem zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke 117 „*Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg*“ der ÖBB-Infrastruktur AG, besteht. Diese Fremdprojekte wurden bei der Planung des Vorhabens berücksichtigt. Die Schnittstellen zum Betrieb und der Erhaltung sind im Übereinkommen zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG definiert (siehe Zusammenfassender und ergänzender Bericht gemäß § 6 EBEV, Seite 4).

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

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs. 1 lit b WRG 1959 idgF 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.

Dazu ist dem Gutachten gemäß § 31a EisbG zu entnehmen, dass „für das vorliegende Bauvorhaben **im unmittelbaren Bereich keine bestehenden Grundwassernutzungsrechte im Wasserbuch** ersichtlich sind. Es ist plausibel dargestellt, dass die südlich der Strecke 117 situierten **Schotterteiche weder während der Bauphase, noch in der Betriebsphase von den Maßnahmen betroffen** sind. [...] Die Bauwässer, die im Zuge der Errichtung des Wannensbauwerkes in der Baugrube anfallen, sind dem Stand der Technik entsprechend einer Reinigung in einer Gewässerschutzanlage zuzuführen, um vor allem Trübungen und pH-Wert auf den Ausgangszustand zu reduzieren und sowie eine qualitative Verschlechterung des Grundwassers zu unterbinden. Eine nachteilige Beeinflussung der umliegenden Teiche und Brunnen durch die Versickerung der in einem Bodenfilter vorgereinigten Bahnwässer ist bei ordnungsgemäßer Wartung der Gewässerschutzanlagen nicht zu erwarten (Seite 67 f).“

Weiters ist „zur Überprüfung der Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Grundwasser eine qualitative und quantitative Beweissicherung vorgesehen. Die Beweissicherungsmaßnahmen sind bereits vor Baubeginn zu starten, sowie während der Maßnahmen und nach Fertigstellung fortzuführen. Die entsprechenden Vorgaben finden sich im Fachbericht ‚Geologie, Hydrogeologie und Altlasten‘ (Einlage 9-1.1., UVP-Einreichunterlagen [des rechtskräftig genehmigten Vorhabens zur Errichtung der (Anmerkung der Behörde)] S 1). Diese **Maßnahmen** werden in Hinblick auf das Schutzgut Grundwasser und die Wahrung öffentlicher Rechte und Interessen **als ausreichend beurteilt** (Seite 67).“

Festzuhalten ist, dass die Projektwerberin keinen Antrag auf Miterledigung der wasserrechtlichen Bewilligung gem § 127 Abs. 1 lit b WRG gestellt hat und aufgrund des Gutachtens gemäß § 31a EisbG auch kein in die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde fallender wasserrechtsbewilligungspflichtiger Tatbestand erkannt werden konnte.

Zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie aufgrund der erstatteten Vorbringen die im Spruch angeführten Genehmigungen erteilt werden konnten. 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 Bauentwurfes den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hierbei wurde auf die oben zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalt samt den dem Bescheid zugrundeliegenden Projektunterlagen, dem § 31a EisbG-Gutachten sowie dem sonstigen Vorbringen. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde von der Behörde als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig beurteilt.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vor-

liegen 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. Diese 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-Eingabengebührverordnung - 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, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

ergeht an

1. ÖBB-Infrastruktur AG
Stab Recht und Beteiligungsmanagement
Streckenmanagement und Anlagenentwicklung
Regionalleitung Ost 1
Rebhahngasse 14
1200 Wien

vorab mit E-Mail an: erwin.sattler@oebb.at;

2. ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien

vorab mit E-Mail an: brigitte.winter@oebb.at; christian.trummer2@oebb.at;
florian.bachl@oebb.at;

3. Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf
Rathausstraße 5
2301 Groß-Enzersdorf

vorab mit E-Mail an: gemeinde@gross-enzersdorf.gv.at;
mit der Bitte um Übersendung der Kundmachung samt Abnahmevermerk sowie der Retour-
nierung der Parie A (2 Boxen)

4. Gemeinde Raasdorf
Bahnstraße 5
2281 Raasdorf

vorab mit E-Mail an: gemeinde@raasdorf.at;

5. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1
1010 Wien

vorab mit E-Mail an: vii11@sozialministerium.at;

6. Landeshauptfrau von Niederösterreich
Landhausplatz 1, Haus 2
Abteilung Wasserwirtschaft (WA2)
3109 St. Pölten

vorab mit E-Mail an: post.wa2@noel.gv.at
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan;

7. ASFINAG Bau Management GmbH
Modecenterstraße 16
1030 Wien

8. Hr. Alois Bachheimer
Raasdorfer Straße 637 Haus 1
2301 Groß-Enzersdorf
9. Fr. Margarete Wagner
Glinzendorfer Straße 3
2281 Raasdorf
10. Fr. DI Annemarie Mazzucato
Altes Dorf 5
2281 Raasdorf
11. Fr. Christine Bilek
Trostgasse 11/1/8
2500 Baden
12. Austria Power Grid AG
Wagramer Straße 19
1220 Wien
13. OMV Austria Exploration & Production GmbH
Protteser Straße 40
2230 Gänserndorf

zur Kenntnis an

14. Niederösterreichische Landesregierung
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus
Abteilung Anlagenrecht (WST1)
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

mit E-Mail an: post.wst1@noel.gv.at
als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G

Für den Bundesminister:
Mag. Michael Andresek