

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-820.135/0011-IV/IVVS4/2018

Wien, 17. Dezember 2018

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten
Einreichabschnitt Feldkirchen – Wundschuh – Werndorf inkl. Verbindungsgleis Nord
Koralmbahn-km 7,440 – km 18,000; Verbindungsgleis-km 0,000 – km 1,933

Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange

BESCHEID

Spruch

I. Der ÖBB–Infrastruktur AG wird für das **Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017** für den **Einreichabschnitt Feldkirchen – Wundschuh – Werndorf inkl. Verbindungsgleis Nord**; Koralmbahn-km 7,440 – km 18,000; Verbindungsgleis-km 0,000 – km 1,933 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 („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche **Maßnahmen für die Streckenausrüstung**:

- Errichtung der Oberleitungsanlagen und sonstigen elektrotechnischen Anlagen

- Errichtung der Leit- und Sicherungstechnik

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche **Maßnahmen (Änderungen) für den Vollausbau:**

- Anpassung der Regelquerschnitte an den aktuellen Stand der Technik
- Adaptierung der Ausbaugeschwindigkeit von $V_e = 160$ km/h gemäß HL-RL auf $V_{\max} = 160$ km/h (Projektanfang km 7,440 – km 14,353) und von $V_e = 200$ km/h gemäß HL-RL auf $V_{\max} = 250$ km/h (km 14,353 – km 18,000 Projektende)
- Anpassung einzelner Trassierungselemente an die Adaptierung der Ausbaugeschwindigkeiten
- Anpassung der Straßeninfrastruktur (Straßen- und Wegesystem)
 - Ergänzung Aufschließungsweg, km 7,990 bis km 8,610 r.d.B.
 - Rettungsplatz, km 8,560 – km 8,735 r.d.B.
 - L373 Bierbaumerstraße, Adaptierung bei Überführung, Bereich km 12,230 – km 12,640 l.+r.d.B.
 - Industriestraße Ost, mit ca. 2 km Länge von km 12,335 – km 14,310 l.d.B.
 - L397 Gradenfelderstraße, ca. 1,01 km lange Verlegung in einer gegenüber der Genehmigung wesentlich geänderten Lage von km 12,540 – km 13,610 r.d.B.
 - Wegquerung (Unterführung FW4) Erschließungsweg Zettling, km 13,612
 - Begleitweg von km 14,920 – km 16,070 l.d.B., Entfall
- Kunstbauten:
 - FW2b, ergänzende Wirtschaftswegbrücke, km 8,580
 - FW4, neue Unterführung Erschließungsweg Zettling, km 13,612
 - dafür Entfall Überfahrtsbrücke FW4A in km 13,645 und Unterführung FW4B in km 13,596
 - FW6, Entfall Überfahrtsbrücke, km 15,201
 - FW9, Anhebung Überfahrtsbrücke samt zusätzlichem Stützbauwerk, km 17,790
- Technikgebäude – Schaltstationen:
 - Technikgebäude zusätzlich neu in km 8,114 l.d.B., ersetzt auch Funkschaltheis km 8,085 l.d.B.
 - Technikgebäude Adaptierung km 12,102 l.d.B.
 - Technikgebäude zusätzlich neu in km 12,553 r.d.B.
 - Schaltstation km 16,300 Verschiebung von l.d.B. nach r.d.B., ersetzt auch Funkschaltheis km 14,960 l.d.B.
- Anpassung der Entwässerungsanlagen (Adaptierung und Verlegung von Gewässerschutzanlagen):
 - GSA2, Adaptierung, km 8,530 r.d.B.
 - GSA5, Verschiebung von km 13,720 l.d.B. nach km 13,807 r.d.B.
 - GSA6, Verschiebung von km 14,985 l.d.B. nach km 15,214 l.d.B.
 - GSA7, Verschiebung von km 15,910 l.d.B. nach km 15,980 l.d.B.

- Lärmschutzwand, Verlängerung von km 13,500 – km 13,600
- Neuerrichtung einer Kabeltrasse (UW Werndorf – Schaltgerüst km 17,27) für die Oberleitung im Aufschließungsweg l.d.B. von der Koralmbahn bzw. im Bedienungsweg vom Verbindungsgleis Nord

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“) bezieht sich insbesondere auf folgende projektgegenständliche **Maßnahmen (Änderungen) für den bedarfsgerechten Ausbau:**

- Adaptierung der Ausbaugeschwindigkeit von $V_e = 160$ km/h gemäß HL-RL auf $V_{max} = 160$ km/h (Projektanfang km 7,440 – km 18,288)
- Nichterrichtung von Streckengleis 2 von km 7,440 – km 17,808
- Nichterrichtung von Gleis 3 und 4 inkl. Weichen im Bereich Bahnhof Flughafen Graz und somit Nichterrichtung der Haltestelle, Teilausbau des Haltestellenbauwerk
- Neuerrichtung provisorischer Notausgang (NA0) in km 9,031 bei der Unterflurtrasse
- Nichterrichtung von Gleis 3 (teilweise) und Gleis 7 inkl. verschiedener Gleisverbindungen (Weichen) im Bahnhof Wundschuh
- provisorische Anschwenkung Gleis 2, von km 17,808 – km 18,286, Länge 478 m, für $V_{max} = 160$ km/h
- Nichterrichtung Verbindungsgleis Nord von km 0,146 – km 1,393, jedoch Herstellung des Bedienungsweges l.d.B. samt Kabeltrasse (UW Werndorf – Schaltgerüst km 17,27) für die Oberleitung
- Nichterrichtung FW 9B, Unterführung Laabach, km 1,033 und FW 9D, Unterführung Gemeindestraße Werndorf – Weitendorf, km 1,194 im Verbindungsgleis Nord
- Nichterrichtung der LSW beim Verbindungsgleis Nord von km 0,440 – km 1,185 l.d.B.
- Nichterrichtung der Umlegung der B67 im Bereich des Flughafens Graz
- weitere Anpassungen von Straßen, Wegen und Bedienwegen an den bedarfsgerechten Ausbau

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; Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017; UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten, Einreichabschnitt Feldkirchen – Wundschuh – Werndorf inkl. Verbindungsgleis Nord; Koralmbahn km 7,440 – km 18,000; Verbindungsgleis km 0,000 – km 1,393“

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

- Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 24.11.2017, Verfasser: DI Markus Mayr in Zusammenarbeit mit den Gutachtern der weiteren betroffenen Fachgebiete, samt allgemein

verständlicher Zusammenfassung („Schlussfolgerung“).

II. Das Bauvorhaben ist **bis 18.2.2020** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Behörde gestellten Antrag verlängert werden.

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

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

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

V. 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)

§§ 20, 31, 31a, 31f und 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

§ 127 Abs 1 lit b WRG iVm §§ 32 und 40 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.

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

Zur 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.

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 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. 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 (einschließlich des Teilbereichs SRT), Energie sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung 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 die Strecke Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der 597. Verordnung, ausgegeben am 31.8.1995 sowie mit der 306. Verordnung, ausgegeben am 24.8.2001, wurde der damaligen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die Koralmbahn Graz – Klagenfurt zur Planung übertragen. Ergänzend dazu wurde der damaligen HL-AG mit der 150. Verordnung, ausgegeben am 9.4.2002, der Abschnitt von Weitendorf bis Wettmannstätten zum Bau der 1. Stufe übertragen.

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

Hier ist anzumerken, dass der gegenständliche eisenbahnrechtliche Einreichabschnitt „Feldkirchen – Wundschuh - Werndorf“ Teil des UVP-Abschnittes „Feldkirchen - Wettmannstätten“ ist.

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 das gegenständliche Vorhaben ersucht.

Im Trassenverordnungsverfahren erfolgte die Befassung des Landes Steiermark und der gesetzlichen Interessenvertretungen im Sinne des Anhörungsverfahrens nach dem Hochleistungsstrecken-Gesetz. Die Anhörung der berührten Gemeinden erfolgte direkt im UVP-Verfahren.

Im UVP-Verfahren wurden ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie insgesamt 24 Sachverständige für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung der notwendigen Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

Auf Basis der UVE und der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellten Teilgutachten einschließlich der dort angeführten Unterlagen haben die Sachverständigen das in vier Fragenbereiche gegliederte Umweltverträglichkeitsgutachten im Dezember 2002 abgeschlossen und der UVP-Behörde vorgelegt.

Das Umweltverträglichkeitsgutachten kam im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter der Voraussetzung, dass die in der UVE bereits enthaltenen und die von den Sachverständigen zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen bei der Detailplanung und den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, zu einem positiven Begutachtungsergebnis.

Im Sinne der im UVP-Gesetz vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, die u.a. auch die Bildung einer Bürgerinitiative („Bürgerinitiative gegen die Hochleistungsstrasse der Eisenbahn Hochleistungsstrecken AG, Projekt Koralmbahn, Teilabschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten im Bereich Leitersdorf Preding“) zur Folge hatte, fand in der Zeit vom 28. bis 29.1.2003 die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens und seiner Auswirkungen sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens statt.

Das über die öffentliche Erörterung zu erstellende Protokoll wurde ab 28.4.2003 in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Hiezu langten keine weiteren Stellungnahmen mehr ein.

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 hierbei 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 Schreiben vom 19.11.2004, Zl. 7765-1-2302/004, hat die (damalige) HL-AG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den damals geltenden Bestimmungen der §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 EisbG 1957, der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit b in Verbindung mit §§ 10, 32, 38, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz 1959, der Bewilligung gemäß § 9 Abs 2 und 3 Abfallwirtschaftsgesetz und der Rodungsbewilligung gemäß § 185 Abs 6 in Verbindung mit §§ 17 ff Forstgesetz 1975 für den Einreichabschnitt Feldkirchen - Wundschuh – Werndorf (Bahn-km 7,440 – Bahn-km 18,000) inkl. Verbindungsgleis Nord (Bahn-km 0,000 – Bahn-km 1,933) der Koralmbahn Graz – Klagenfurt (UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten) gestellt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.2.2008, GZ. BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der HL-AG als nach Maßgabe des Ergebnisses der am 18. und 19.10.2005 durchgeführten Ortsverhandlung unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 EisbG 1957 in der zum Zeitpunkt der Einreichung gültigen Fassung BGBl Nr 335/1990 sowie die wasserrechtliche Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit b iVm den §§ 10, 32, 38, 40, 41 und 56 WRG1959 und die abfallwirtschaftsrechtliche Bewilligung gemäß § 9 Abs 2 und 3 AWG 1990 für den Einreichabschnitt Feldkirchen - Wundschuh – Werndorf (Bahn-km 7,440 – Bahn-km 18,000) inkl. Verbindungsgleis Nord (Bahn-km 0,000 – Bahn-km 1,933) des UVP-Abschnittes Feldkirchen – Wettmannstätten der HL-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt sowie die erforderliche forstrechtliche Bewilligung erteilt und mit dem im Großverfahren ergangenen Edikt der Behörde vom 21.2.2008, GZ. BMVIT-820.135/0003-IV/SCH2/2008, zugestellt.

Einer gegen diesen Bescheid erhobenen Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 17.3.2011, Zl. 2008/03/0054-6, keine Folge gegeben.

Mit Schreiben vom 18.12.2017 hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr gemäß § 175 Abs 16 EisbG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die im beiliegenden Bauentwurf dargestellten, 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 Änderungsgenehmigung 2017“) beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt. Dieser Antrag umfasst auch den allgemein gestellten Antrag auf „Genehmigung nach allen sonst in die Zuständigkeit des BMVIT fallenden Genehmigungstatbeständen“. Dem Antrag sind die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen angeschlossen. Die Unterlagen umfassen auch einen „Synthesebericht“ zur Frage der Umweltauswirkungen.

Das Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 sieht im Wesentlichen die im Spruch unter Punkt I. dargestellten Einzelbaumaßnahmen vor und umfasst insbesondere die Oberleitungsanlagen und sonstigen elektrotechnischen Anlagen sowie die Leit- und Sicherungstechnik im ggst. Abschnitt. Weiters umfasst das Projekt insbesondere Änderungen und Anpassungen des Vorhabens im ggst. Abschnitt für die einzelnen Bauphasen, insbesondere Anpassungen der Regelquerschnitte, Adaptierung und teilweise Anhebung der Ausbaugeschwindigkeit, Anpassung von Trassierungselementen, einer Lärmschutzwand, der Entwässerungsanlagen, der Straßeninfrastruktur sowie Änderungen bei Kunstbauten und Technikgebäuden.

Die Kordina ZT GmbH wurde von der Behörde unter Beiziehung der weiteren erforderlichen 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 in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen einen als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 31.8.2018 vorgelegt.

Mit Edikt vom 31.8.2018, GZ. BMVIT-820.135/0003-IV/IVVS4/2016, wurden zur Wahrung des Parteiengehörs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 der verfahrenseinleitende Antrag im Großverfahren kundgemacht, der Antrag und die weiteren Antragsunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 24.11.2017 sowie der Befund und Gutachten betreffend Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 31.8.2018 zur Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, bis spätestens 22.10.2018 gegen dieses Vorhaben schriftlich Einwendungen zu erheben.

Im Zuge der Kundmachung des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekts 2017 sind folgende schriftliche Stellungnahmen bzw. Einwendungen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme der MG Wildon vom 10.9.2018,
- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 8.10.2018,
- Einwendungen von Erwin und Renate Weber, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, vom 15.10.2018,
- Stellungnahme von Margareta Mitteregger, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, vom 16.10.2018,
- Stellungnahme von Christian Rieger und Bernd Joachim Rieger, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, vom 16.10.2018,
- Stellungnahme von Erich Aust, Johann Blattl, Alexander und Andrea Greiner, Hannes List, Franz Pölzl und Helmut Pölzl, alle vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, vom 17.10.2018,
- Stellungnahme von Adolf Egger vom 22.10.2018
- Stellungnahme von Bernhard Hatzl vom 22.10.2018.

Mit Schreiben der Behörde vom 25.10.2018, GZ. BMVIT-820.13570008-IV/IVVS4/2018, wurde der Bauwerberin das Parteiengehör zu den eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen gewährt und hat diese davon mit Schreiben vom 20.11.2018 Gebrauch gemacht.

Gegenstand des Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie der wasserrechtlichen Bewilligung für dieses Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017.

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

Zur **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (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 bzw. bereits ausgeführt 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 vorliegenden Unterlagen ist auch zu entnehmen, dass die **Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters** gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist.

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 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:

- Eisenbahntechnik
- Traktionsstromversorgung/Oberleitung
- Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnbetrieb

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

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird unter dessen Punkt D Schlussfolgerung zusammenfassend Folgendes festgehalten:

„(...) Der gegenständliche Bauentwurf wurde gemäß § 31a EisbG, entsprechend den angeführten Grundlagen und Regelwerken einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, aus Sicht der Gutachter für die projektrelevanten Fachgebiete mit den vorgesehenen Fachgebieten begutachtet und zur Ausführung als geeignet befunden.

Die Projektunterlagen wurden auf die Einhaltung der relevanten gesetzlichen Vorgaben, Normen, Vorschriften und Regelwerke geprüft, wobei die Planungen durch die Anwendung der in Österreich gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen und Regelwerke dem Stand der Technik entsprechen.

Abweichungen vom Stand der Technik sind nicht vorgesehen.

Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO Verkehr 2011 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes R10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Der Bauentwurf ist gemäß dem § 31b EisbG erstellt sowie umfassend erfasst und gemäß der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV erstellt worden.

Der Bauentwurf entspricht weiters den relevanten Vorgaben der Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung – EisbBBV und war zur Erstellung des § 31a Gutachtens gemäß EisbG jedenfalls ausreichend.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass aus Sicht der Gutachter gegen die grundsätzliche Gestaltung des Bauvorhabens für den „Einreichabschnitt Feldkirchen – Wundschuh – Werndorf, km 7,440 – km 18,000 sowie Verbindungsgleis Nord, km 0,000 – km 1,393“ der Koralmbahn, Differenz- und Änderungsgenehmigung, bezüglich der Ergänzungen (Differenzgenehmigung) bzw. der Änderungen (Änderungsgenehmigung), zum bereits mit Stammbescheid des BMVIT vom 18.02.2008, BMVIT-820.135/0012-IV/Sch2/2007, sowie den weiteren Änderungs- bzw. Ergänzungsbescheiden keine Einwände und keine Bedenken bestehen.

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 Differenz- sowie der Änderungsgenehmigung) 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 (Differenz- sowie der Änderungsgenehmigung) gemäß § 31 EisbG keine Einwände und keine Bedenken.“

Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren 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 Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat in seiner Stellungnahme vom 8.10.2018, GZ. BMASGK-754.419/0006-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

Im Zuge des für das ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist eine Stellungnahme einer betroffenen Gebietskörperschaft, und zwar der Marktgemeinde Wildon, bei der Behörde eingelangt.

Zu dieser Stellungnahme ist zu sagen, dass sich das in dieser Stellungnahme enthaltene Vorbringen auf einen bei Koralmbahn-km 19,6 liegenden Durchlass bezieht und sich dieser – ebenso wie die vorgebrachten Auswirkungen – außerhalb des vom ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 befindet, weshalb dieses Vorbringen als nicht verfahrensgegenständlich zu werten ist.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Vorausgeschickt wird, dass die seitens der Behörde getroffenen Entscheidungen über die von Parteien erhobenen Einwendungen beziehungsweise hinsichtlich der im Spruch erfolgten Verweisungen auf den Zivilrechtsweg 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 Parteistellung mit der Berechtigung einräumt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Weiters wird in diesem Zusammenhang auch

auf die zusätzlichen, bereits weiter oben angeführten Genehmigungsvoraussetzungen verwiesen.

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

Das ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG in Hinblick darauf, ob dieses dem Stand der Technik entspricht, einer Überprüfung unterzogen.

Das ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 wurde – wie ebenfalls bereits weiter oben ausgeführt - zum anderen in dem von der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen vorgelegten, als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 31.8.2018 in Hinblick auf die Vereinbarkeit der beantragten Änderungen mit den Ergebnissen der nach den damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung überprüft.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher in Spruchpunkt IV. - soweit diese nicht zivilrechtliche Forderungen enthielten - als unbegründet abzuweisen, ansonsten auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Vorbringen, die nicht verfahrensgegenständlich waren, 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 Projekt sowohl für den bedarfsgerechten Ausbau als auch für den Vollausbau vorgesehenen Änderungen, insbesondere die jeweiligen Adaptierungen der Ausbaugeschwindigkeiten und Anpassungen des Betriebsprogramms, keine maßgeblichen Auswirkungen auf die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie die elektromagnetischen Felder haben, sodass diese sowohl dem Stand der Technik als auch den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

Was die (insbesondere auf abgeänderte Verkehrskonzepte des Landes Steiermark zurückzuführenden wesentlichen Veränderungen im übergeordneten Straßennetz und die dadurch erforderlich gewordenen) Anpassungen bzw. Änderungen des Wegenetzes betrifft, ist grundsätzlich auf die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens gemäß § 20 EisbG zur geeigneten Wiederherstellung des durch die Baumaßnahmen gestörten oder unbenutzbar gewordenen Wegenetzes zu verweisen.

Dieser Verpflichtung ist die Bewilligungswerberin durch die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 dargestellten Maßnahmen im erforderlichen Umfang nachgekommen:

Die Zusammenschau des Gutachtens gemäß § 31a EisbG und des Gutachtens betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ hat ergeben, dass durch diese Anpassungen der Straßeninfrastruktur die erforderlichen Funktionen des Straßen- und Wegenetzes, insbesondere die Wiederherstellung der unterbrochenen Wegeverbindungen und die erforderli-

chen Zufahrten, gegeben und in geeigneter Art und Weise gestaltet worden sind und diese keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrserschließung, die umgebende Raumstruktur und die Schutzgüter haben.

Auf die diesbezüglich gegebenenfalls gesondert von der jeweils zuständigen Behörde durchzuführenden straßenrechtlichen Verfahren ist in diesem Zusammenhang hinzuweisen.

Die Beweiswürdigung der Einwendungen und Anträge stellt sich zu den einzelnen Themenbereichen der Einwendungen zusammenfassend wie folgt dar:

1. Einwendungen von Bernhard Hatzl betreffend Anbindung von Grundstücken (Zufahrten) und Anbindung an Schmutzwasserkanäle:

Was die Befürchtungen hinsichtlich der Zufahrtsmöglichkeit zu Grundstücken betrifft, ist auf zum einen auf die vorliegenden Unterlagen der Bewilligungsweberin und zum anderen insbesondere auf das Gutachten gemäß § 31a EisbG zu verweisen.

Das dazu durchgeführte Ermittlungsverfahren hat zusammenfassend ergeben, dass durch die im Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 vorgesehenen Anpassungen der Straßeninfrastruktur die erforderlichen Funktionen des Straßen- und Wegenetzes, insbesondere die Wiederherstellung der unterbrochenen Wegeverbindungen und die erforderlichen Zufahrten, gegeben und in geeigneter Art und Weise gestaltet worden sind.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die in der im Rahmen des Parteienghört zu den eingelangten Einwendungen erstatteten Stellungnahme der Bauwerberin vom 20.11.2018 enthaltenen, im Folgenden wiedergegebenen Ausführungen zu den Einwendungen von Herrn Bernhard Hatzl zu verweisen:

„Auf der Westseite der bereits eisenbahnrechtlich genehmigten Koralmbahn-Trasse wird die Zufahrt zu den Grundstücken 168/4, 170/5 und 171/2 über das Grundstück 176/1 gewährleistet, welches an das Öffentliche Gut angebunden wird.

Auf der Ostseite der bereits eisenbahnrechtlich genehmigten Koralmbahn-Trasse sind die Grundstücke wie derzeit über die bestehende Obere Bahnstraße (Marktgemeinde Feldkirchen) angebunden.

Die Anbindung an den Schmutzwasserkanal wird auf der Ostseite wie bisher am bestehenden Schmutzwasserkanal in der Oberen Bahnstraße ermöglicht.

Für die westlichen Parzellen kann eine Anbindung an den derzeit neu projektierten Sammelkanal des AWV Grazerfeld, entlang der B67, berücksichtigt werden. Hierzu werden im Rahmen der Grundeinlöse noch Gespräche mit Herrn Hatzl geführt werden.“

Es ist daher davon auszugehen, dass im vorliegenden Projekt hinsichtlich der Anbindung von Grundstücken (Zufahrten) und Anbindung an Schmutzwasserkanäle betreffend Herrn Hatzl in ausreichendem Maß Sorge getragen wurde, sodass diese Einwendungen als unbegründet abzuweisen waren.

2. Einwendungen von Adolf Egger betreffend „Vorlage der im Edikt bloß oberflächlich dargestellten Maßnahmen im Detail“ und deren „Realisierung ohne jegliche Abweichungen“, betreffend „Zusage und entsprechende Zahlung für den Fall weiterer Inanspruchnahmen von Realitäten vor Aufnahme jeglicher Bautätigkeiten“ und Gewährleistung der notwendigen Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten an das öffentliche Straßennetz:

Zur Forderung betreffend „Vorlage der im Edikt bloß oberflächlich dargestellten Maßnahmen im Detail“ ist zu sagen, dass das Edikt vom 31.8.2018, GZ. BMVIT-820.135/0003-IV/IVVS4/2018, mit dem die dem ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsverfahren zugrunde liegenden Unterlagen (Antrag samt Plan-(Einreichungs-)unterlagen der Bauwerberin, Sachverständigengutachten) vollständig zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurden, naturgemäß (und wie vom Gesetz gefordert) nur eine Beschreibung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen enthalten kann und es Sinn und Zweck der Auflage der Unterlagen ist, den Betroffenen die Einsichtnahme in das Einreichoperat und damit in die „Details des Vorhabens“ zu ermöglichen.

Die vollständige Auflage der verfahrensgegenständlichen Unterlagen zur Einsichtnahme ist mit oben genanntem Edikt erfolgt und bestand daher die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die „Detailunterlagen“ (Plan-(Einreichungs-)unterlagen, sodass dieses Vorbringen insofern nicht nachvollziehbar ist.

Was die Forderung nach „Realisierung der im Edikt bloß oberflächlich dargestellten Maßnahmen ohne jegliche Abweichungen“ betrifft, ist zu sagen, sich diese Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens bereits aus den Bestimmungen des EisebG ergibt, dem gemäß dem Eisenbahnunternehmen insbesondere bereits aufgrund der Bestimmung des § 19 EisebG ua. die Verpflichtung obliegt, die Eisenbahn „nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben“. Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens gemäß § 34b EisebG ist vom Eisenbahnunternehmen überdies nachzuweisen, dass die errichteten Eisenbahnanlagen der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen, sodass die offenbar diesbezüglichen Befürchtungen als unbegründet zu betrachten sind. Der Vollständigkeit halber ist jedoch allgemein zu ergänzen, dass hiervon das Recht des Eisenbahnunternehmens, bei Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen die Änderung eines (bereits bewilligten) Vorhabens oder von Teilen davon (vor deren Ausführung) bei der zuständigen Eisenbahnbehörde zu beantragen, unberührt bleibt.

Zur Forderung betreffend „Zusage und entsprechende Zahlung für den Fall weiterer Inanspruchnahmen von Realitäten vor Aufnahme jeglicher Bautätigkeiten“ ist auf die vorstehenden Ausführungen sowie insbesondere auf den unter Punkt I. des Spruchs enthaltenen Hinweis zu verweisen, wonach das Erfordernis des Erwerbes der für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke und Rechte unberührt bleibt.

Festzuhalten ist, dass Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten etc. grundsätzlich nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind und daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Anzumerken ist, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides – wie weiter oben ausgeführt - auch entsprechend zum Ausdruck.

Durch die Erteilung der gegenständlichen Genehmigung werden erforderliche privatrechtliche Einigungen nicht ersetzt. Sofern jedoch die ernsthaften Bemühungen des Eisenbahnunternehmens auf privatrechtliche Einigung zum Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte scheitern sollten, hat die Bauwerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, zusätzlich zur erteilten Genehmigung noch die Enteignung beantragen, um die erforderlichen Rechte zu erlangen.

Diesbezüglich ist auch auf die in der im Rahmen des Parteiengehörs zu den eingelangten Einwendungen erstatteten Stellungnahme der Bauwerberin vom 20.11.2018 enthaltenen, im Folgenden wiedergegebenen Ausführungen zu den diesbezüglichen Einwendungen von Herrn Adolf Egger zu verweisen:

„Betreffend die Stellungnahme zum „Verlangen einer Zusage und entsprechenden Zahlungen vor Aufnahme jeglicher Bautätigkeiten“ wird auf die derzeit offenen Gespräche zur Grundstückseinlösung mit der Projektleitung verwiesen, wonach die Bewertung der erforderlichen Grundflächen durch einen allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen erfolgt.“

Dazu hat die Bauwerberin in ihrer Stellungnahme zusätzlich auf Folgendes hingewiesen

„Ergänzend darf darauf hingewiesen werden, dass die im Bereich des Grundstückes von Herrn Adolf Egger vorgesehenen Baumaßnahmen und die daraus erforderliche Grundeinlöse bereits im Einreichprojekt 2004 dargestellt und eisenbahnrechtlich genehmigt wurden.“

Aufgrund dieser Ausführungen der Bauwerberin kann daher davon ausgegangen werden, dass diese bezüglich der erforderlichen Grundinanspruchnahme (nach wie vor) eine zivilrechtliche Einigung mit Herrn Egger anstrebt und diese damit der diesbezüglich von Herrn Egger erhobenen Forderung entspricht.

Was das Vorbringen betreffend Gewährleistung der notwendigen Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten an das öffentliche Straßennetz betrifft, ist auf das Gutachten gemäß § 31a EISG zu verweisen. Daraus ergibt sich, dass durch die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 vorgesehenen Anpassungen der Straßeninfrastruktur zum einen die erforderlichen Funktionen des Straßen- und Wegenetzes, insbesondere die Wiederherstellung der unterbrochenen Wegeverbindungen, und zum anderen die erforderlichen Zufahrten gegeben und in geeigneter Art und Weise gestaltet worden sind, sodass das diesbezügliche Vorbringen als unbegründet anzusehen ist.

3. Einwendungen von Erwin und Renate Weber, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, von Margarate Mitteregger, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, von Christiana Rieger und Bernd Joachim Rieger, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander sowie von Erich Aust, Johann Blattl, Alexander und Andrea Greiner, Hannes List, Franz Pölzl und Helmut Pölzl, alle vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, betreffend die

Trassenwahl und die Streckengestaltung der Eisenbahnanlage:

An der Trassenwahl und an der Streckengestaltung der Eisenbahnanlage hat sich durch das ggst. Differenz- und Änderungsprojekt 2017 gegenüber der mit dem (unter Berücksichtigung des Ergebnisses der nach den damals geltenden Bestimmungen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung erlassenen) rechtskräftigen Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.2.2008, GZ. BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007, keine Änderung ergeben.

Die diesbezüglichen Einwendungen waren daher als unbegründet bzw. als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen.

4. Einwendungen von Erwin und Renate Weber, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, von Margarate Mitteregger, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, von Christiana Rieger und Bernd Joachim Rieger, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander sowie von Erich Aust, Johann Blattl, Alexander und Andrea Greiner, Hannes List, Franz Pölzl und Helmut Pölzl, alle vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, betreffend die Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes, dessen Entwässerung, den Winterdienst, Wildschäden sowie betreffend die Notwendigkeit einer mündlichen Erörterung des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekts 2017 und betreffend Einholung eines zusätzlichen Gutachtens aus dem Fachbereich Wildbiologie zur Unterführung Erschließungsweg Zettling in km 13,612 (FW4):

Wie bereits weiter oben ausgeführt, sind die im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 vorgesehenen Anpassungen und Änderungen des Straßen- und Wegenetzes im Wesentlichen auf die seit der Erlassung des Bescheides des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.2.2008, GZ. BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007, eingetretenen Entwicklungen im Projektgebiet und daraus resultierende abgeänderte Verkehrskonzepte des Landes Steiermark zurückzuführen, die Veränderungen im übergeordneten Straßennetz erforderlich machten.

Was die ursprünglich vorgesehene A9 – Begleitstraße betrifft, ist zu sagen, dass diese in dieser Form nicht mehr in den aktuellen Ausbauplänen des Landes Steiermark enthalten ist und die begleitende Straßenplanung im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 daher entsprechend anzupassen war, was auch die Wiederaufnahme der Planung der Ausführung des Wilddurchlasses im Sinne der (ursprünglichen) Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Folge hatte.

Der Vollständigkeit halber sind hier folgende, in der im Rahmen des Parteiengehörs zu den eingelangten Einwendungen erstatteten Stellungnahme der Bauwerberin vom 20.11.2018 enthaltene, auszugsweise wiedergegebene, Ausführungen betreffend die Gestaltung der Unterführung Erschließungsweg Zettling in km 13,612 (FW4) anzuführen:

„Es handelt sich bei der Unterführung FW4 nicht um einen neuen Wilddurchlass. Der Wilddurchlass ist sowohl in der UVE als auch im EB-Projekt 2004 an derselben Stell vorgesehen und wurde bereits damals von allen erforderlichen Sachverständigen beurteilt. Eine neuerliche Begutachtung durch einen Sachverständigen aus dem Fach Wildbiologie ist daher nicht erforderlich. Im

Rahmen der UVE 2001 wurde die Unterführung des Erschließungswegs Zettling (Bahn-km 13,646) genehmigt. Die Unterführung bindet in den ostseitigen Begleitweg entlang der neuen Bahntrasse ein und erschließt die landwirtschaftlichen Flächen der Gemeinde Zettling. Die Breite des Wannbauwerks entspricht mit 10 m der von den Sachverständigen im Rahmen der UVE 2001 geprüften Ausführung eines Wirtschaftsweges in Verbindung mit einem Wilddurchlass. Lediglich die lichte Höhe wurde in der aktuellen Planung 2017 von 4,2 auf 4,5 m erweitert. Auf Grund der Wasserspiegellagen wurde für die FW4 bereits in der UVE 2001 die Ausführung einer dichten Wanne vorgesehen. Die Entwässerungen der Unterführung münden in einen Pumpensumpf. In diesem Pumpensumpf sind zwei hydraulische Pumpen eingeplant, die im Bedarfsfall das Wasser zur Versickerung in eine Gewässerschutzanlage befördern. Die Bemessung der Entwässerungsanlage erfolgt gemäß RVS und ist im zugehörigen straßenrechtlichen Einreichprojekt darzustellen und zu behandeln."

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich dazu, dass die Unterführung Erschließungsweg Zettling in km 13,612 (FW4) als durchgehend wasserdichte Wanne geplant ist und die ursprünglich geplante und genehmigte Unterführung FW4A in km 13,645 und den Wilddurchlass FW4B in km 13,596 ersetzt und geändert als Wegquerung mit der zusätzlichen Funktion einer Wildquerung gestaltet ist.

Dem von der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen erstatteten, als „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ bezeichneten Befund und Gutachten vom 31.8.2018 ist unter anderem dazu aus fachlicher Sicht zu entnehmen, dass infolge der meist vorgesehenen Änderungen und Anpassungen an neue Anforderungen die Wirkungen gering und ohne wesentliche Veränderung der Wirkungen gemäß der Umweltverträglichkeitserklärung bleiben.

Aus diesem Gutachten ergibt sich hinsichtlich des Objektes FW4 (Unterführung Erschließungsweg Zettling) weiters, dass als einzige schutzgutrelevante Projektänderung ein Wildschutzzaun im Bereich dieser Unterführung zu nennen ist. Dazu ergibt sich aus diesem Gutachten, dass durch den bedarfsgerechten Ausbau deshalb keine geänderten negativen Wirkungen in Hinblick auf die relevanten Kriterien „Störung und Zerschneidung von Einstandsgebieten“ sowie „Zerschneidung von Wanderachsen“ resultieren. Bezüglich der Jagdwirtschaft ergibt sich aus diesem Gutachten weiter, dass – bei entsprechender Umsetzung der UVE-Maßnahmen sowie der im UVG zusätzlich geforderten Maßnahmen – keine geänderte Wirkung gegenüber der UVE 2001 bzw. der UVP 2002 zu erwarten sind.

Es ist daher davon auszugehen, dass diese Anlage den Anforderungen der Technik und der Umweltverträglichkeit entspricht und mit dieser insbesondere auch keine geänderten Umweltauswirkungen in Hinblick auf das Wild verbunden sind.

Festzuhalten ist, dass sich aus der im Rahmen des Parteiengehörs erstatteten Stellungnahme der Bewilligungswerberin vom 20.11.2018 der Hinweis ergibt, dass die Wiederherstellung der L397 in den Einreichunterlagen noch in bahnparalleler Ausführung dargestellt ist, zwischenzeitlich jedoch gemäß einer entsprechenden Vereinbarung entsprechend aktualisiertem Stand der begleitenden Straßenplanung die Wiederherstellung der L397 in Neulage berücksichtigt wurde und sich durch die geänderte Wiederherstellung der L397 im Bereich der Einmündung der Unterführung FW4 keine Änderung (Einmündung der Unterführung in die be-

stehende Landesstraße) ergibt.

Aus Sicht der Eisenbahnbehörde ist dazu klarstellend festzuhalten, dass die Genehmigung der Wiederherstellung der L397 in Neulage keinen Bestandteil des ggst. (eisenbahnrechtlichen) Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekts 2017 darstellt und dieses daher jedenfalls einer gesonderten straßenrechtlichen Behandlung durch die zuständige Behörde bedarf.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen weiter oben ist zu wiederholen, dass die Zusammenschau des Gutachtens gemäß § 31a EisbG und des Gutachtens betreffend „Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“ zusammenfassend ergeben hat, dass durch diese Anpassungen der Straßeninfrastruktur die erforderlichen Funktionen des Straßen- und Wegenetzes, insbesondere die Wiederherstellung der unterbrochenen Wegeverbindungen und die erforderlichen Zufahrten, gegeben und in geeigneter Art und Weise gestaltet worden sind und diese Änderungen keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Verkehrserschließung, die umgebende Raumstruktur und die Schutzgüter haben.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen, insbesondere der vorliegenden Gutachten, war der Behörde eine abschließende Beurteilung dieses Themenbereiches im erforderlichen Umfang möglich und daher eine zusätzliche Befassung von Sachverständigen, insbesondere eines Sachverständigen für Wildbiologie, nicht erforderlich.

Das Ermittlungsverfahren hat zusammenfassend ergeben, dass die Bewilligungswerberin im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 ihrer sich aus § 20 EisbG ergebenden Verpflichtung als Eisenbahnunternehmen zur Darstellung der geplanten Wiederherstellung des durch den Bau der Eisenbahn gestörten bzw. unbenützt gewordenen Wegenetzes somit im erforderlichen Umfang nachgekommen ist.

Der Vollständigkeit halber ist hier zu ergänzen, dass die Bewilligungswerberin die wiederhergestellten Straßen und Wege – und damit auch die Unterführung Erschließungsweg Zettling in km 13,612 (FW4) – gemäß § 20 Abs 2 EisbG den zur künftigen Erhaltung und Erneuerung Verpflichteten förmlich zu übergeben haben wird und Ausführung des Winterdienstes in der Zuständigkeit des Wegehalters liegt.

Der Vollständigkeit halber ist weiters festzuhalten, dass der Behörde nicht erkennbar ist, in welchem Zusammenhang hier das „Eigenjagdrevier Rieger“ betroffen sein sollte; ein entsprechendes Vorbringen wäre jedenfalls vom Beteiligten selbst zu erstatten.

Was die Forderung nach einer mündlichen Erörterung des ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekts 2017 betrifft, ist zu sagen, dass die der Entscheidung der Behörde zugrunde gelegten Unterlagen (Antragsunterlagen der Bauwerberin, Sachverständigengutachten) vollständig zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und den Parteien und Beteiligten somit Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. zur Erhebung von Einwendungen gegeben wurde.

Unter Berücksichtigung einerseits des Umstandes, dass das ggst. Differenz- und Änderungsprojekt 2017 im Wesentlichen lediglich Anpassungen im Bereich einer bereits genehmigten Eisenbahnanlage sowie Anpassungen im Bereich der Wiederherstellung unterbrochener Verkehrswege an die aktuellen Gegebenheiten umfasst und andererseits des Umstandes, dass in

den bezughabenden Rechtsvorschriften keine zwingende Verpflichtung zur Durchführung einer derartigen mündlichen Erörterung enthalten ist, war die Durchführung der geforderten mündlichen Erörterung nicht erforderlich.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich waren daher – soweit sie nicht als Schadenersatzansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren - 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 (zB. straßenrechtliche Bewilligungen).

zu Spruchpunkt V. (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 von 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, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben um oben dargelegte Ergänzungen sowie Änderungen gegenüber der mit dem oben genannten, im 2. Rechtsgang ergangenen „Hauptbescheid“ vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Abschnitt Mittlern – Althofen der Koralmbahn, die für die Verwirklichung des ggst. Bauvorhabens zwingend erforderlich sind.

Bauausführungsfrist

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

Gemäß Spruchpunkt II. des für das ggst. Vorhaben ergangenen (Haupt-)Bescheides des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18.2.2008, GZ. BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007, wurde eine Frist von 12 Jahren ab Bescheiddatum für die Ausführung des Bauvorhabens, somit eine Bauausführungsfrist bis 18.2.2020, festgelegt.

Aus diesem Grund war die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid genehmigten Baumaßnahmen gemäß Spruchpunkt II. des gegenständlichen Bescheides ebenso mit dem 18.2.2020 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 Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 der ÖBB-Infrastruktur AG, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörden (Bezirkshauptmannschaften Graz-Umgebung und Leibnitz) als Kommissionsmitglieder gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG im Rahmen der Kundmachung vom 31.8.2018 sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans mit Schreiben der Behörde vom 25.9.2018, GZ. BMVIT-820.135/0006-IV/IVVS4/2018, verwiesen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich dazu zusammenfassend, dass die Entwässerung der Bahnanlagen wie im bereits genehmigten Projekt über Bahngräben, Drainagen in die Entwässerungsanlagen bzw. Gewässerschutzanlagen erfolgt und auch keine Veränderung der Wassermengen erfolgt.

Einzelne Gewässerschutzanlagen, wie die GSA 2 in km 8,530 r.d.B., die GSA 5 in km 13,870 r.d.B., die GSA 6 in km 15,220 l.d.B. und die GSA 7 in km 15,980 l.d.B. wurde gegenüber der ursprünglichen Genehmigung in der Lage verschoben und teilweise in der Form geändert, sind jedoch hinsichtlich der generellen Dimensionierung gleich geblieben und haben daher keine relevanten Auswirkungen auf die Entwässerung.

Die geringfügigen Anpassungen der Bahngräben (Änderung der Gestaltung, lokale Anhebung der Nivellette der Bahngräben) haben keinen relevanten Einfluss, zumal die geforderte Abdichtung als Grundwasserschutz (Bahngräben, BT-Bahn) weiterhin unverändert erhalten bleibt.

Hinsichtlich Fließgewässer ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG, dass im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 gegenüber dem bereits genehmigten Projekt keine Änderungen vorgesehen sind und die Verlegung des Laabachs entsprechend der Genehmigung aus dem Jahr 2008 erfolgt.

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 der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Bericht zu den Ergänzenden Aussagen auf Basis des UVGA 2004“) Rechnung getragen.

In ihrem Gutachten kommen die UVP-Sachverständigen unter Punkt 7.12. ihres Gutachtens zu folgendem **Gesamtergebnis**:

„Für den Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die im Differenz- und Änderungsprojekt 2017 der ÖBB sowohl für den bedarfsgerechten Ausbau als auch für den Vollausbau gegenüber dem genehmigten Projekt zu erwartenden Änderungen der Auswirkungen in lärm- und erschütterungstechnischer Hinsicht unter Einhaltung der im Umweltverträglichkeitsgutachten festgelegten Immissionsgrenzen als geringfügig ohne Einfluss auf die Grenzwerte zu beurteilen sind.

Gegen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Differenz- und Änderungsprojektes 2017 der ÖBB bestehen aus fachlicher Sicht keine Bedenken.

Die im Umweltverträglichkeitsgutachten enthaltenen Vorschriften für Kontrollmessungen zur Beweissicherung samt eventuellen Konsequenzen bleiben weiterhin aufrecht.

Aus fachlicher Sicht ist für den Fachbereich Raumplanung und Infrastruktur festzustellen, dass die im Differenz- und Änderungsprojekt 2017 der ÖBB sowohl für den bedarfsgerechten Ausbau als auch für den Vollausbau gegenüber dem genehmigten Projekt zu erwartenden Änderungen als geringfügig zu beurteilen sind.“

In ihrem Gutachten kommen die betroffenen UVP-Gutachter sodann zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zum gegenständlichen „Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017“ der ÖBB-Infrastruktur AG:

„Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die geplanten Änderungen oder deren Maßnahmen, wie hier dargestellt, keine mehr als geringfügigen Wirkungen auf die Fachbereiche haben. Es haben sich KEINE Notwendigkeit zur Ergänzung der Maßnahmen aus der Umweltver-

träglichkeitsprüfung ergeben. Die Wirkungen durch die Änderungen auf die Schutzgüter sind entweder nicht relevant oder geringfügig, sofern die Vorschriften für zwingende Maßnahmen und Kontrollmessungen eingehalten werden."

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen standen, zumal mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Auf die Auseinandersetzung mit den eingelangten Einwendungen weiter oben wird verwiesen.

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 EisbG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfes 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.

In Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Differenz- und Änderungsgenehmigungsprojekt 2017 enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Gutachtens der Kordina ZT GmbH in Zusammenarbeit mit den betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Erwägungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung“) zudem keine Bedenken ergeben., aus dem sich zusammenfassend ergibt, dass mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, der vorliegenden Gutachtens 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