



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-820.084/0003-IV/SCH2/2013 DVR:0000175

Wien, am 22. Februar 2013

Bahnstrom-Übertragungsanlage Graz – Werndorf; Umweltverträglichkeitsprüfung und teil-konzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Inbetriebnahmegenehmigung samt Genehmigung der Änderungen vor Zuständigkeitsübergang

BESCHEID

Über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7. November 2012, betreffend Erteilung der Genehmigung für die Änderungen im Zuge der Bauausführung und der Betriebsbewilligung für die Bahnstrom-Übertragungsanlage Graz – Werndorf entscheidet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung der Änderungen vor Zuständigkeitsübergang

Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) für die Änderung des Vorhabens „Bahnstrom-Übertragungsanlage Graz – Werndorf“ vor Zuständigkeitsübergang unter Zugrundelegung der Projektunterlagen für die Änderungen (Bauentwurf), des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISbG vom 31. Oktober 2012, sowie der angeführten, mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (gesetzliche Grundlagen) erteilt.

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

Umfang

Die Änderungen beziehen sich insbesondere auf folgende Einzelbaumaßnahmen im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000:

1. Verlegung der Kabeltrasse im Rohrzug von Leitungs-km 2,840 – km 6,430,
2. Muffenschächte statt Muffenwannen von Leitungs-km 3,245 bis km 6,285,
3. Entfall eines Blechkabeltrogs von Leitungs-km 5,807 bis km 5,844,
4. Erhöhung der Masten Nr. 4 und Nr. 5,
5. Sicherung des Abspannmastes Nr. 43.

Die Änderungen beziehen sich weiters auf folgende geringfügige Abweichungen im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G 2000:

1. Verbindung der Mantelerdungen mit der Werkserdung über Überspannungsableiter in den begrenzenden Unterwerken sowie am Kabelhochführungsmast Nr. 1,
2. Isolierte Erdseilabspannung im UW Werndorf.

Rechtsgrundlagen:

- § 24g Abs 1, § 24h Abs 2 iVm § 24g Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 87/2009 (UVP-G 2000)
- §§ 24 Abs 1 und 24f Abs 1, Abs 1a, Abs 2 und Abs 3 UVP-G 2000

jeweils unter Mitwirkung von

- §§ 31, 31a, 31f, § 31g und § 20 Eisenbahngesetz 1957 - EISbG, BGBl. Nr. 60 idF BGBl. I Nr. 25/2010
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG, BGBl. Nr. 450/1994 idF BGBl. I Nr. 147/2006
- §§ 44a ff und § 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51 idF BGBl. I Nr. 111/2010

II. Genehmigung der Inbetriebnahme

1. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Maßgabe des durchgeführten Ermittlungsverfahrens die **Genehmigung für die Inbetriebnahme** der Bahnstrom-Übertragungsanlage Graz – Werndorf erteilt.

Der Inbetriebnahmegenehmigung liegt die inhaltlich einer Prüfbescheinigung gemäß § 34b EISbG 1957 entsprechende Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EISbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 zugrunde.

2. Umfang der Genehmigung

Es werden die mit dem im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes ergangenen UVP-rechtlichen Genehmigungsbe-

scheid der Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.7.2011, GZ. BMVIT-820.084/0025-IV/SCH2/2011, für die „Bahnstrom-Übertragungsanlage Graz - Werndorf“ genehmigten Anlagen im antragsgegenständlichen Umfang von der Betriebsbewilligung umfasst.

III. Nebenbestimmungen

1. Die Geländeanpassung im Bereich der Trog-Trasse (Abböschung der außenliegenden Trog-Kante an das umgebende Gelände) ist durch die Bewilligungswerberin bei geeigneter Witterung unverzüglich durchzuführen. Der Nachweis hierüber ist im Zuge der Nachkontrolle zu erbringen.
2. Die gemäß dem UVP-rechtlichen Genehmigungsbescheid vorgesehene Wiederbewaldung sowie die darin vorgesehenen Schutz-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind von der Bewilligungswerberin fristgerecht fertig zu stellen. Der Nachweis hierüber ist im Zuge der Nachkontrolle zu erbringen.
3. Die vollständigen Ausführungsunterlagen sind von der Bewilligungswerberin über den gesamten Zeitraum der Dauer des Bestandes des ggst. Vorhabens aufzubewahren.

Rechtsgrundlagen:

- § 24h Abs 1 und 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000, BGBl 697/1993 idF BGBl. I Nr. 87/2009 (UVP-G 2000)

jeweils in Verbindung mit

- §§ 34 Abs 1, 34b, 35 Abs 1 und 105 Abs 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60
- § 94 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes 1994 (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994
- § 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. Nr.450/1994

Begründung

I. gesetzliche Grundlagen betreffend Spruchpunkt I. (Genehmigung der Änderungen vor Zuständigkeitsübergang)

a. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

Das dem ggst. Änderungsverfahren zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 6.12.2010, eingelangt am 7.12.2010, zur Genehmigung bei der Behörde eingereicht. Auf das gegenständliche Vorhaben sind daher die Bestimmungen des UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I Nr. 87/2009 anzuwenden.

Der 3. Abschnitt des UVP-G 2000 regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in in erster Instanz zu vollziehen sind.

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 sind Änderungen einer erteilten Genehmigung vor Zuständigkeitsübergang nach § 24h Abs 3 UVP-G 2000, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, zulässig, soweit durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

b. Eisenbahngesetz

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

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

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. Für das Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

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 sind.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f EisbG zu erteilen, wenn:

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann,

2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

c. ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

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.

d. Luftfahrtgesetz

Gemäß § 86 Abs 1 LFG ist die Sicherheitszone der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs 1 LFG nur mit Bewilligung der gemäß § 93 LFG zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung). Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt.

Gemäß § 94 Abs 1 LFG dürfen Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbe-feuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträch-tigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Si-cherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, nur mit einer Bewilligung der gemäß Abs. 2 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden. Die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen bleiben unberührt. Die Bewilligung ist zu erteilen,

wenn die Sicherheit der Luftfahrt dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Bewilligung ist insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist.

Gemäß § 94 Abs 2 LFG ist zur Erteilung der in Abs. 1 genannten Bewilligung für den Fall, dass sich die Anlage außerhalb der Sicherheitszone eines Militär- oder Zivilflugplatzes befindet, die Austro Control GmbH und für den Fall, dass sich die Anlage innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes befindet, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, jeweils im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung, zuständig.

II. gesetzliche Grundlagen betreffend Spruchpunkt II. (Genehmigung der Inbetriebnahme)

a. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz

Die Fertigstellung des Vorhabens ist gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 den Behörden vom Projektwerber anzuzeigen.

Gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 können die Behörden (das sind die gemäß § 24 Abs 3a UVP-G zuständigen Behörden) nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs 1 geringfügige Änderungen genehmigen.

Änderungen gemäß § 24g UVP-G 2000 der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 noch vor Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens sind im Sinne des § 24 Abs 3a UVP-G 2000 noch durch die im jeweiligen teilkonzentrierten Verfahren zuständigen Behörden zu behandeln. Der Zuständigkeitsübergang an die nach den Materiegesetzen zuständigen Behörden erfolgt erst mit Verkehrsfreigabe des Vorhabens.

Weiters sind jedenfalls die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff EisbG betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung im Zuge der Inbetriebnahmegenehmigung anzuwenden.

b. Eisenbahngesetz

Für die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen ist die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 34 EisbG erforderlich, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

Sofern die Bewilligung zur Inbetriebnahme der Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen nicht mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 34a Z 1 EisbG mitverbunden wurde, ist die Erteilung der Betriebsbewilligung gemäß § 34b EisbG zu beantragen.

Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs 2 EisbG sinngemäß. An Stelle einer Prüfbescheinigung kann eine die-

ser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person beigegeben werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

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.

Zur Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Eisenbahnsystem ist der 8. Teil (Interoperabilität) des EisebG (§§ 86 ff) anzuwenden.

III. Antragslegitimation der Bewilligungswerberin

Grundsätzlich ist anzumerken, dass nur Eisenbahnunternehmen hinsichtlich eines Antrags auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31a EisebG antragslegitimiert sind. Bezüglich einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung nach § 35 EisebG ist der Kreis der legitimierten Antragsteller derselbe.

Gemäß § 51 Abs 2 des Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl. Nr. 825/1992, kommen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Anzumerken ist, dass mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr.138/2003, mit dem das Bundesbahngesetz 1992, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Hochleistungsstreckengesetz, das Bundesgesetz zur Errichtung einer Brenner Eisenbahn GmbH., das Bundespflegegeldgesetz, das Kriegsgefangenenentschädigungsgesetz, das Arbeitsverfassungsgesetz und das Angestelltengesetz geändert werden und mit dem das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz aufgehoben wird (Bundesbahnstrukturgesetz 2003), die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmender Gesellschaft verschmolzen wurde.

Mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 95/2009 vom 18.8.2009, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden, wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Ablauf des 31.12.2008 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen und der Verschmelzungstichtag mit 1.1.2009 festgelegt.

Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet nunmehr mit der am 3.10.2009 erfolgten Eintragung der Verschmelzung ins Firmenbuch „ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft“ (ÖBB-Infrastruktur AG).

Die ÖBB-Infrastruktur AG war somit zur Stellung des gegenständlichen Antrags legitimiert.

IV. Zuständigkeit

Die Eisenbahnstrecke Mürzzuschlag – Bruck an der Mur – Graz (einschließlich Güterterminal) – Staatsgrenze bei Spielfeld-Straß, die einen Teil der im oben genannten Erkenntnis des VwGH angesprochenen, so genannten „Südbahn“ darstellt, wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken vom 19. Dezember 1989, BGBl. Nr. 675/1989, idgF (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung) gemäß § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 idgF zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Es handelt sich somit bei dieser Eisenbahnstrecke um eine Hochleistungsstrecke.

Vorhaben an Hochleistungsstrecken fallen bei Vorliegen der UVP-Pflicht gemäß § 23b UVP-G 2000 unter den 3. Abschnitt des UVP-G 2000.

Diese Eisenbahnstrecke ist weiters Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffend das Eisenbahnsystem (Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung der Entscheidung Nr. 884/2004/ EG vom 29. April 2004, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006).

Diese Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Das gegenständliche UVP-Verfahren ist daher nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/2009, durchzuführen.

Bemerkt wird, dass das gegenständliche Vorhaben hinkünftig auch der Versorgung der „Koralmbahn“ mit Bahnstrom dienen soll, die gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes in der Fassung der berechtigten Entscheidung Nr. 884/2004/ EG ebenfalls einen Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) darstellt, das als ein Teil der Baltisch – Adriatischen Achse auf der Verbindung Danzig – Bologna verläuft.

Aufgrund des weiter unten zitierten Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs vom 23.6.2010, Zl. 2007/03/0060-14, ist davon auszugehen, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben um eine „Begleitmaßnahme“ zum Ausbau der Südbahn im Sinne des § 23b UVP-G 2000 handelt, sodass das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen war.

Aufgrund der oben dargelegten Überlegungen ist zuständige Behörde gemäß § 47 Abs 2 UVP-G 2000 für diese Begleitmaßnahme die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

V. teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Für Vorhaben nach dem 3. Abschnitt ist gemäß der hier anzuwendenden Fassung des UVP-G 2000 kein vollständig konzentriertes Verfahren wie nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen.

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat aber nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000 ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, in dem nicht nur die zusätzlichen Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 (§ 24f Abs 1 bis 5), sondern darüber hinaus alle nach dem Hochleistungsstreckengesetz und nach den sonstigen für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen bundesrechtlichen materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind, die ansonsten von der Bundesministerin oder einer anderen Bundesministerin oder einem anderen Bundesminister in erster Instanz zu vollziehen sind.

In diesem Genehmigungsverfahren sind seit der Novelle 2009 in der hier anzuwendenden Fassung des UVP-G 2000 zur Vermeidung unnötiger Kollisionen zwischen verschiedenen Verfahrensvorschriften der Materiengesetze nur noch die materiellrechtlichen Genehmigungsvorschriften der mitzubehandelnden Materiengesetze anzuwenden.

Es liegt somit in der hier anzuwendenden Fassung des UVP-G 2000 eine „echte“ Verfahrens- und Entscheidungs(teil)konzentration vor, d.h. die sonst außerhalb des UVP-Verfahrens erforderlichen Genehmigungen, die im Zuge des UVP-Verfahrens in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fallen, werden durch die Genehmigung des § 24 Abs 1 UVP-G ersetzt.

Änderungen gemäß § 24g UVP-G 2000 der erteilten Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 noch vor Errichtung und Inbetriebnahme des Vorhabens sind im Sinne des § 24 Abs 3a UVP-G 2000 noch durch die im jeweiligen teilkonzentrierten Verfahren zuständigen Behörden zu behandeln.

Damit ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auch für die verfahrensgenständliche Änderung des Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 vor Zuständigkeitsübergang nach § 24h Abs 3 UVP-G 2000 zuständige Behörde im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren in der hier anzuwendenden Fassung des UVP-G 2000.

VI. Anwendung der Bestimmungen über Großverfahren

Im gegenständlichen Verfahren werden die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) über das Großverfahren angewendet.

Nach § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Im konkreten Fall sind durch das Bauvorhaben erheblich mehr als 100 Personen betroffen.

Die entsprechende, im Zuge des Verfahrens erfolgte Kundmachung mittels Edikt ist der Darstellung des nachfolgend dargestellten Verfahrensherganges zu entnehmen.

VII. Antrag und Ablauf des gegenständlichen Verfahrens

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 23. Juni 2010, Zl. 2007/03/0060-14, einen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie mit der Begründung aufgehoben, dass das gegenständliche Vorhaben aufgrund des räumlichen und sachlichen Zusammenhangs zwischen der Errichtung einer Bahnstrom-Übertragungsanlage und dem zweigleisigen Ausbau der Südbahn UVP-pflichtig gewesen wäre.

Nach der infolge dieses aufhebenden Erkenntnisses erforderlich gewordenen Durchführung eines teilkonzentrierten UVP-Verfahrens wurde mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.7.2011, GZ. BMVIT-820.084/0025-IV/SCH2/2011, für das ggst. Vorhaben die UVP-rechtliche Genehmigung erteilt.

Mit Schreiben vom 7. November 2012, hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter Vorlage entsprechender Unterlagen die Fertigstellung des ggst. Vorhabens gemäß den Bestimmungen des UVP-G 2000 angezeigt und die Erteilung der Genehmigung für die Änderungen im Zuge der Bauausführung und der Betriebsbewilligung für das ggst. Vorhaben beantragt.

Ein Gutachten gemäß § 31a EisbG der Pittino ZT GmbH vom 31.10.2012 für die Änderungen war dem Antrag beigelegt.

Mit Edikt der Behörde vom 13.11.2012 wurden diese Unterlagen zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und den Beteiligten Gelegenheit gegeben, dazu Stellung zu nehmen.

Dazu ist eine Stellungnahme der Umweltanwältin des Landes Steiermark vom 28.11.2012 eingelangt, in der diese keine Einwände gegen die Projektänderungen erhoben hat.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat mit Schreiben vom 20.11.2012, GZ. BMASK-757.428/0002-VII/A/VAI/11/2012, mitgeteilt, dass die Projektänderungen keine arbeitnehmerschutzrelevanten Änderungen zu dem mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.7.2011, GZ. BMVIT-820.084/0025-IV/SCH2/2011, genehmigten Projekt darstellen und hat dieses daher auf die seinerzeitige Stellungnahme verwiesen.

Die inhaltlich einer Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG entsprechende Erklärung der im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 30.1.2013 der Behörde nachgereicht.

Diese Erklärung wurde dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit Schreiben der Behörde vom 7.2.2012 ergänzend übermittelt und diesem die Möglichkeit zur Abgabe einer ergänzenden Stellungnahme bis spätestens 22.2.2012 eingeräumt.

Von Seiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist bis zum Ablauf dieser Frist keine weitere Stellungnahme bei der Behörde eingelangt.

VIII. zu Spruchpunkt I. betreffend Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen für die Änderung des Vorhabens vor Zuständigkeitsübergang

1. Änderung des Vorhabens vor Zuständigkeitsübergang gemäß § 24g UVP-G 2000

Gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 in der hier gemäß der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 23 letzter Satz UVP-G 2000 anzuwendenden Fassung BGBl I Nr. 77/2012 sind Änderungen einer erteilten Genehmigung vor Fertigstellung des Vorhabens bzw. Zuständigkeitsübergang unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f dann zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen. Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen.

Was die ggst. Projektänderungen im Bereich der Kabellinie betrifft, ist dem den Projektunterlagen beigegebenen Gutachten gemäß § 31a EisbG hinsichtlich der Bewertung der damit verbundenen Umweltauswirkungen zu entnehmen, dass die Änderung der Verlegeart auf „Rohrzug unter Kabeltrög“ statt „Kabeltrög“ bzw. „Blech kabeltrög“ eine Verbesserung darstellt, da es zu einer Verringerung der elektromagnetischen Felder an der Oberfläche kommt. Der geringfügige zusätzliche Flächenverbrauch für die Muffenschächte ist in Bezug auf die Fachgebiete Orts- und Landschaftsbild, Pflanzen und deren Lebensräume, Tiere und deren Lebensräume sowie Oberflächenwasser als nicht nachteilig zu beurteilen. Der Entfall des Zauns im Bereich der Haltestelle Webling ist in Bezug auf das Orts- und Landschaftsbild als positiv zu bewerten.

Was die ggst. Projektänderungen im Bereich der Freileitung betrifft, ist dem den Projektunterlagen beigegebenen Gutachten gemäß § 31a EisbG hinsichtlich der Bewertung der damit verbundenen Umweltauswirkungen zu entnehmen, dass die Aufrechterhaltung der Möglichkeit einer alternativen Verkehrsanbindung der Shopping City Seiersberg für den Fachbereich Siedlungs- und Wirtschaftsraum als positiv zu bewerten ist. Die Masterhöhungen sind als nicht wesentlich für das Orts- und Landschaftsbild zu beurteilen. Der Farbanstrich von Mast 3 dient dessen besserer Sichtbarkeit und ist unter Berücksichtigung der Umgebung als nicht nachteilig zu beurteilen. Der zusätzliche Flächenverbrauch für die Böschungssicherung bei Mast 43 ist unter Berücksichtigung des Gesamtprojekts als nicht nachteilig zu bewerten. Aufgrund der im Einreichprojekt 2012 vorgesehenen Bepflanzung ergeben sich aufgrund der Sichtverschattung keine Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild.

Demnach ist davon auszugehen, dass die ggst. Projektänderungen im Bereich der Kabellinie und der Freileitung nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 nicht widersprechen. Den von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 wurde mit oben genanntem Edikt vom 13.11.2012 Gelegenheit gegeben, ihre Interessen wahrzunehmen.

2. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Eisenbahngesetz

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die darin angeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

a. Stand der Technik - Gutachten gemäß § 31a EisbG

Die Antragstellerin hat für das Änderungsprojekt ein Gutachten gemäß § 31a EisbG, verfasst von der Pittino ZT GmbH, vom 31.10.2012, vorgelegt.

Da das betreffende Vorhaben als Begleitmaßnahme eine Hauptbahn betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung („Schlussfeststellung“).

Vom Gutachter gemäß § 31a EisbG wird bestätigt, dass er die Voraussetzung für die Erstattung des Gutachtens gemäß § 31a Abs 2 Z 1 bis 5 erfüllt.

Vom Gutachter gemäß § 31a EisbG wird ausdrücklich weiters bestätigt, dass er bisher nicht mit der Planung betraut war und dass auch keine sonstigen Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen. Vom Gutachter wird weiters ausdrücklich festgehalten, dass die gegenständliche Begutachtung in fachlicher Hinsicht weisungsfrei durchgeführt wurde.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG beinhaltet das projektrelevante Fachgebiet Eisenbahntechnik.

Dieses Fachgebiet umfasst nach Aussage des Gutachter gemäß § 31a EisbG alle projektrelevanten Aspekte.

Zusammenfassend wird im Gutachten gemäß § 31a EisbG ausgeführt, dass die gegenständlichen Projektänderungen 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 entsprechen und sich aus Sicht des Fachgebiets Eisenbahntechnik keine Abweichungen vom Stand der Technik ergeben.

Dem Gutachten ist in Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes weiters zu entnehmen, dass die Einsichtsvermerke der Sicherheitsfachkraft und der Arbeitsmedizin der ÖBB Teil des Änderungsoperates sind, in der Planung den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes Rechnung getragen wurde, die SiGe-Dokumente (Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument, Unterlage für spätere Arbeiten) vorliegen und ein Explosionsschutzdokument gemäß VEXAT nicht erforderlich ist. Die Umsetzung der geplanten Änderungen bewirkt auch keine Notwendigkeit einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 95 ASchG.

Abschließend wurde im Gutachten gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass die Änderungen zum genehmigten Projekt aus der Sicht des Fachgebietes Eisenbahntechnik genehmigungsfähig sind.

Für das Gutachten gemäß § 31a EisbG gilt die widerlegbare Vermutung der Richtigkeit.

Von der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet.

Im Verfahren sind somit keine Umstände hervorgekommen, die die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG in Zweifel gezogen hätten. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG auszugehen.

Die erfolgte Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 Eisenbahnverordnung 2003 (EisbVO) bei der ggst. Planung ist in den Einreichunterlagen für die Projektänderungen dokumentiert.

Abschließend ist somit festzustellen, dass sich daraus für das gegenständliche Bauvorhaben (Änderungsprojekt) ergibt, dass es jedenfalls unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

b. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Eine Verletzung von berührten Interessen der Gebietskörperschaften liegt nicht vor.

Die Umweltanwältin des Landes Steiermark hat in ihrer Stellungnahme vom 28.11.2012 keine Einwände gegen die Projektänderungen erhoben.

c. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte

Stellungnahmen und Einwendungen von Parteien sind nicht eingebracht bzw. erhoben worden.

d. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes – ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz

Gemäß § 94 Abs 2 ASchG 1994 dürfen eisenbahnrechtliche Bewilligungen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG 1994 sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungstatbestand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG 1994 sind unter anderem im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG 1994 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 § 11 Abs 1 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr – AVO Verkehr 2011) ist u.a. im Rahmen eines Genehmigungsantrags gemäß § 24a Abs 1 UVP-G 2000 auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.

Gemäß § 11 Abs 2 AVO Verkehr 2011 ist dabei, soweit u.a. Gutachten gemäß § 31a EisbG vorzulegen sind, zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes § 5 Abs 2 Z 1 bis 6 dieser Verordnung anzuwenden. Demgemäß hat ein im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 vorgelegtes Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in Abs 2 dieser Bestimmung angeführten Prüfungen zu enthalten.

Diese Anforderungen wurden durch den Gutachter gemäß § 31a EisbG überprüft. Insbesondere hat der Gutachter gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes eingehalten wurden.

In seiner Stellungnahme vom 20.11.2012, GZ. BMASK-757.428/0002-VII/A/VAI/11/2012, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat mitgeteilt, dass die Projektänderungen keine arbeitnehmerschutzrelevanten Änderungen zu dem mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.7.2011, GZ. BMVIT-820.084/0025-IV/SCH2/2011, genehmigten Projekt darstellen und hat dieses daher auf die seinerzeitige Stellungnahme verwiesen.

Das Ermittlungsverfahren hat somit keine Anhaltspunkte ergeben, dass durch das Vorhaben gegen zwingende Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes verstoßen würde. Unter Berücksichtigung des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG ist vielmehr davon auszugehen, dass das Vorhaben den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht und die Genehmigungs Voraussetzungen nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes eingehalten werden.

Festgehalten wird, dass die AVO Verkehr 2011 ab 1.7.2012 gemäß § 127a ASchG als Verordnung gemäß § 101 Abs 4 des ASchG gilt.

3. Öffentliches Interesse

Das öffentliche Interesse am ggst. Vorhaben wurde bereits ausführlich in dem dem ggst. Änderungsprojekt zugrunde liegenden UVP-Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.7.2011, GZ. BMVIT-820.084/0025-IV/SCH2/2011, dokumentiert.

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass die hier ggst. Änderungen des Vorhabens den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widersprechen bzw. mit diesen Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird.

4. Interoperabilität und CSM-Verordnung über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

Mit der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung).

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unab-

hängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Da das ggst. Vorhaben kein strukturelles Teilsystem im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG, sondern eine Bahnstrom-Übertragungsanlage betrifft, sind die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) betreffend Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und die CSM-Verordnung auf das ggst. Vorhaben nicht anwendbar.

5. Genehmigungsvoraussetzungen nach dem Luftfahrtgesetz

Gemäß § 86 Abs 1 LFG ist die Sicherheitszone der Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs 1 nur mit Bewilligung der gemäß § 93 LFG zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung), wobei die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen unberührt bleiben.

Aufgrund des Schreibens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/FFBL (Flughäfen, Flugsicherungsanlagen, Bodenabfertigung und Luftfahrthindernisse) vom 3.2.2011, GZ. BMVIT-67.723/0001-II/FFBL/2001, ist davon auszugehen, dass die ggst. Bahnstromübertragungsanlage (Maste und Freileitung) zwar innerhalb der Flächen „B“, „C“, „D“ und „E“ der für den Flughafen Graz mit Verordnung vom 16.3.1961, Zl. 33.200/2-I/7-1961, in der Fassung der Verordnungen vom 18.2.1971, Zl. 33.203/35-I/8-1971 und 11.2.1980, Zl. 33.203/59-I/6/-1980, festgelegten Sicherheitszone liegt, jedoch kein Luftfahrthindernis im Sinne des § 85 Abs 1 lit a LFG darstellt. Eine diesbezügliche Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 86 Abs 1 LFG war daher nicht erforderlich.

Mit Schreiben vom 7.2.2013 hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Gruppe Luft – Abteilung IV/L3 (Luftfahrt – Infrastruktur) betreffend die ggst. Änderungen mitgeteilt, dass sich durch die bauliche Erhöhung der Masten 4 und 5 im Bereich des Einkaufszentrums Seiersberg sowie die veränderte Leitungsführung (Kabeltrasse) zwischen km 2,84 und 6,4 keine Änderung hinsichtlich der am 3.2.2011 ergangenen Stellungnahme ergeben. Da das Projekt weiterhin unterhalb der Horizontalfläche „E“ der mit Verordnung vom 16.3.1961, Zl. 33.200/2-I/7-1961, in der Fassung der Verordnungen vom 18.2.1971, Zl. 33.203/35-I/8-1971 und 11.2.1980, Zl. 33.203/59-I/6/-1980, festgelegten Sicherheitszone für den Flughafen Graz verbleibt, ist auch keine weitere Genehmigung erforderlich.

Gemäß § 85 Abs 3 LFG sind Seil- oder Drahtverspannungen außerhalb von Sicherheitszonen Luftfahrthindernisse, wenn die Höhe dieser Anlagen die Erdoberfläche und die sie umgebenden natürlichen oder künstlichen Hindernisse um mindestens 10 m überragt und es sich um Anlagen handelt, die eine Autobahn überqueren oder sich in Schlechtwetterflugwegen befinden oder sich in jenen Gebieten befinden, deren besondere Geländebeschaffenheit für Such- und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen kann.

Gemäß § 91 LFG darf ein Luftfahrthindernis außerhalb von Sicherheitszonen (§ 85 Abs. 2 und 3), unbeschadet der Bestimmung des § 91a, nur mit Bewilligung des zuständigen Landeshauptmanns errichtet, abgeändert oder erweitert werden (Ausnahmebewilligung), wobei die nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlichen Bewilligungen unberührt bleiben.

Gemäß § 91a LFG ist die Errichtung oder Erweiterung eines Luftfahrthindernisses im Sinne des

§ 85 Abs 3 dem zuständigen Landeshauptmann für die Beurteilung, ob für das Vorhaben eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist, anzuzeigen.

IX. zu Spruchpunkt II. betreffend Genehmigung der Inbetriebnahme

Mit Schreiben vom 7.11.2012 hat die Bewilligungswerberin die Fertigstellung des Vorhabens gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 angezeigt.

Die Behörde hat in Anwendung des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 die in Spruchpunkt I. genannten Änderungen vor Zuständigkeitsübergang genehmigt.

Die Behörde hat weiters gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff EisebG betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung das Vorhaben darauf hin überprüft, ob es der Genehmigung entspricht.

Zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung im verfahrensgenständlichen Umfang ist grundsätzlich auf die von der Bewilligungswerberin vorgelegte, inhaltlich einer Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisebG 1957 entsprechende Erklärung der gemäß § 40 EisebG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 sowie auf das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zu verweisen.

Der Umfang der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung nach § 34 EisebG bezieht sich auf alle baugenehmigten Anlagen gemäß der technischen Beschreibung des betriebsbewilligungsgegenständlichen Bauvorhabens im Umfang des ggst. Betriebsbewilligungsantrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 7.11.2012.

Parteien

Parteistellung im gegenständlichen Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren hat der Bewilligungswerber, hier also die ÖBB-Infrastruktur AG.

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.

Genehmigungsvoraussetzungen

Gegenstand des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens ist die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß § 24h UVP-G idF BGBl. I Nr. 87/2009 unter Mitwirkung der materiellrechtlichen Bestimmungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß den §§ 34 ff EisebG im beantragten Umfang.

Genehmigungsvoraussetzung im gegenständlichen Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren ist, dass die Eisenbahnanlagen der zugrunde liegenden UVP-rechtlichen Genehmigung entsprechen.

Somit ist im Inbetriebnahmeverfahren zu prüfen, ob das Bauvorhaben entsprechend der erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung ausgeführt wurde.

Weiters ist nach Maßgabe der §§ 93 und 94 ASchG 1994 iVm der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechen.

1. genehmigungsgerechte Ausführung – Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG

Die genehmigungsgerechte Ausführung ist gemäß § 34b EisbG 1957, 2. Satz, durch die Vorlage einer Prüfbescheinigung nachzuweisen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Zur Ausstellung dieser Prüfbescheinigung ist der gleiche Personenkreis wie nach § 31a Abs 2 EisbG befugt.

Gemäß § 34b EisbG 1957, 3. Satz, kann an Stelle einer Prüfbescheinigung eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Im gegenständlichen Betriebsbewilligungsverfahren hat die Bewilligungswerberin eine inhaltlich einer Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG 1957 entsprechenden Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 vorgelegt.

In dieser Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 wurden jene Prüfungen durchgeführt, die geeignet sind, die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der genehmigungsgerechten Ausführung des Bauvorhabens zu bescheinigen.

Diese Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 kommt unter Zugrundelegung der von der Bewilligungswerberin vorgelegten Unterlagen und der durchgeführten Prüfung zum Nachweis der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen gemäß § 6 AVO Verkehr für den betriebsbewilligungsgegenständlichen Streckenabschnitt zusammenfassend zu folgendem Schluss:

„Unter Hinweis auf die in dieser Erklärung angeführten Unterlagen, und unter Berücksichtigung der angeführten Projektänderungen und Restarbeiten sowie unter der Voraussetzung der noch ausstehenden positiven Genehmigung für die am 7.11.2012 angesuchten Änderungen, bestätige ich für das Vorhaben, dass die Projektwerberin bei Ausführung des Bauvorhabens

- *die Vorgaben, die aus den für die Umsetzung des Bauvorhabens erteilten Genehmigungen hervorgehen, erfüllt hat und*

- die erforderliche Dokumentation vollständig geleistet hat sowie
- den maßgeblichen Stand der Technik,
- die einschlägigen Richtlinien und ÖNORMEN,
- die sonstigen technischen Vorschriften,
- die Erfordernisse von Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes, sowie
- die Bestimmungen des Arbeitnehmerinnenschutzes, insbesondere die Vorgaben gem. §§ 5 und 6 AVO-Verkehr idGF eingehalten hat.

Im Rahmen dieser Begutachtung bestätige ich daher das Vorliegen der Voraussetzungen für die Inbetriebnahme des gegenständlichen Bauvorhabens und die Erteilung der Betriebsbewilligung gem. § 34 EisbG im abgekürzten Verfahren gem. § 35 EisbG.“

In dieser Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 wird somit sinngemäß zusammenfassend festgestellt, dass alle gesetzlichen und bescheidmäßigen Voraussetzungen für die Erteilung der Betriebsbewilligung erfüllt sind.

In dieser Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 wird weiters sinngemäß festgestellt, dass die vorhabensgegenständlichen Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der/den erteilten bzw. beantragten eisenbahnrechtlichen Genehmigungen entsprechen und damit betriebsbewilligungsfähig iSd gestellten Antrags sind.

Die in dieser Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 angeführten, während der Bauausführung zusätzlich zu den mit Spruchpunkt I. genehmigten Änderungen vor Zuständigkeitsübergang aufgetretenen Projektmodifikationen zur erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung („Veränderungen gegenüber dem Bauentwurf“) sind als genehmigungsfreie Bauvorhaben gemäß § 36 Abs 1 EisbG 1957 anzusehen, die keiner eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung bedürfen und sind diese überdies als geringfügige Abweichungen im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 87/2009 zu bewerten, da diese nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht widersprechen.

Seitens der Behörde erscheint die vorgelegte Erklärung der gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 als schlüssig, nachvollziehbar und vollständig und sind im Verfahren abschließend keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit und das Ergebnis dieser Erklärung in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Es kann somit – unter Berücksichtigung der noch ausstehenden Restarbeiten - festgestellt werden, dass die für die Inbetriebnahme vorgesehenen, antragsgegenständlichen Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der oben angeführten UVP-rechtlichen Genehmigung entsprechen.

2. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Eisenbahnrechtliche Bewilligungen dürfen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG 1994 sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungstatbestand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG 1994 sind unter anderem im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG 1994 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 Abs 1 AVO Verkehr 2011 ist im Rahmen einer Fertigstellungsanzeige gemäß § 20 Abs 1 oder § 24h Abs 1 UVP-G 2000 sowie im Rahmen einer Nachkontrolle gemäß § 22 Abs 1 oder § 26 Abs 5 UVP-G 2000 auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes nachzuweisen.

Gemäß Abs 2 dieser Bestimmung ist, soweit im Rahmen einer Abnahmeprüfung gemäß § 20 Abs 2 oder einer Überprüfung gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000 eisenbahnrechtliche Verwaltungsvorschriften berührt sind und daher Prüfbescheinigungen oder Erklärungen gemäß § 34b des Eisenbahngesetzes vorzulegen sind, zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes § 6 Abs 2 Z 1 bis 6 anzuwenden. Im Rahmen einer Nachkontrolle gemäß § 22 Abs 1 oder § 24h Abs 5 UVP-G 2000 sind zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes die Prüfungen gemäß § 6 Abs 2 Z 1 bis 6 nachzuweisen.

Gemäß § 6 Abs 1 AVO Verkehr 2011 ist im Rahmen von Prüfbescheinigungen oder Erklärungen gemäß § 34b EisebG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen.

Gemäß Abs 2 dieser Bestimmung haben Prüfbescheinigungen oder Erklärungen demnach zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere zu umfassen:

1. Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000, und gemäß § 38 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisebAV), BGBl. II Nr. 384/1999;
2. Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 101/1997, sowie gemäß 5. Abschnitt der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisebAV), BGBl. II Nr. 384/1999;
3. Prüfung der Aktualisierung der Dokumente gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis 3;
4. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 4;

5. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 5;
6. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 6.

Auf die entsprechenden Aussagen in der inhaltlich einer Prüfbescheinigung entsprechenden Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 wird hingewiesen.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen ist somit festzuhalten, dass die Einhaltung der Bestimmungen des § 6 AVO Verkehr geprüft und positiv beurteilt wurde.

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der Aussage in der in der inhaltlich einer Prüfbescheinigung entsprechenden Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 von der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

Diese mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 30.1.2013 nachgereichte Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 wurde dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit Schreiben der Behörde vom 7.2.2012 ergänzend übermittelt. Von Seiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist dazu bis zum Ablauf dieser Frist keine weitere Stellungnahme bei der Behörde eingelangt.

3. Interoperabilität und CSM-Verordnung über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

Wie bereits weiter oben ausgeführt, betrifft das ggst. Vorhaben kein strukturelles Teilsystem im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG, sondern eine Bahnstrom-Übertragungsanlage, sodass die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) betreffend Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und die CSM-Verordnung auf das ggst. Vorhaben nicht anwendbar sind.

X. Zusammenfassung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt insbesondere unter Zugrundelegung des Bauentwurfs für die Änderungen, des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Pittino ZT GmbH vom 31.10.2012 und der Erklärung der mit der Leitung des ggst. Bauvorhabens betrauten, gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person, Ing. Friedrich Rauscher, vom 28.1.2013 der ÖBB-Infrastruktur AG die im Spruch angeführten Bewilligungen erteilt werden konnten.

Es konnte im durchgeführten Verfahren festgestellt werden, dass die ausgeführten Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen – unter Berücksichtigung der noch durchzuführenden Restarbeiten - der UVP-rechtlichen Genehmigung entsprechen und die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen durch die Bewilligungswerberin gewährleistet ist.

Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der ÖBB–Infrastruktur Bau 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 ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis


Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt eingebracht werden, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs 2 in Verbindung mit § 24 Abs 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220,- zu entrichten.

ergeht an:

dieser Bescheid ergeht mit Edikt

Für die Bundesministerin:
Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Erich Simetzberger
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2215
E-Mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-02-25T09:05:00+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	Y8P0EDgP+Oqa2h1qmh0rJcKV7+GzcY3rmD9dh64zfsYh2Jtc+Juzwa/CESsA//9rUeutEX+UY5nnCTxilHZcpoJsSimlB9owhqtR7xvqxGSikLPaOCNU6aUauwrHVK3gBVdir8uaZ4NLFh9TmnBOuDJZNSom/4RNwbOiGQlljxU=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	