

BMK - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
e2@bmk.gv.at

Mag. Simon Ebner-Bachmann
Sachbearbeiter

SIMON.EBNER-BACHMANN@BMK.GV.AT
+43 1 71162 652221
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: 2024-0.533.372

Wien, 22. August 2024

ÖBB-Strecken:

- 207.01 Neumarkt-Kallham - Staatsgrenze bei Braunau am Inn

- 206.02 Stainach-Irdning - Schärding am Inn

Vorhaben „Bahnhofsumbau Ried im Innkreis“

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange

BESCHEID

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 4. April 2024, ho. eingelangt am 8. April 2024, auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Genehmigung für das Bauvorhaben „Bahnhofsumbau Ried im Innkreis“ unter Zugrundelegung der einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, GZ 2024-0.390.649-1-A, wie folgt:

SPRUCH

I. Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für das Bauvorhaben „Bahnhofsumbau Ried im Innkreis“, unter Zugrundelegung des Bauentwurfes gemäß Einlagenverzeichnis vom 22. März 2024, ON 00.01.01., sowie der einen integrativen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, GZ 2024-0.390.649, die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erteilt.

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

Durch das Vorhaben ist die Stadtgemeinde Ried im Innkreis als Standortgemeinde be-
rührt.

Nicht Gegenstand dieser Einreichung sind gemäß § 10 EISbG eisenbahntechnische Ein-
richtungen, die keine eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen sind.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgender Bauentwurf gemäß Inhalts-
verzeichnis iSd § 5 der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und
Technologie über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten
eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (Eisenbahn-
Bauentwurfsverordnung - EBEV), BGBl. II Nr. 128/2008, Einlagezahl 00.01.01, Plannum-
mer: BfRIED-EB-0000AL-00-0001-F00, zugrunde:

*„Strecke Neumarkt-Kallham - Staatsgrenze nächst Braunau am Inn; Stainach-
Irdning - Schärding am Inn; Umbau Bf. Ried im Innkreis; km 20,873 - km 22,256
(Strecke 207), km 140,004 - km 141,244 (Strecke 206); EB- Einreichprojekt“ der
ÖBB-Infrastruktur AG*

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgendes, dem Bauentwurf beigege-
benes und somit einen integrierenden Bestandteil desselben bildendes Gutachten ge-
mäß § 31a EISbG zugrunde:

*Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 3. April 2024 der BCT Bahn Consult TEN Be-
wertungsges.m.b.H, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien*

II. Bauausführungsfrist

Das Bauvorhaben ist bis spätestens **31. Dezember 2030** auszuführen und der Betrieb zu
eröffnen. Diese Frist kann gemäß § 31g EISbG über einen rechtzeitig gestellten Antrag
verlängert werden.

III. Verkehrsanlagen und Wasserläufe

Es wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur Wiederherstel-
lung bestehender Wege- und Straßenverbindungen und Wasserläufe gemäß § 20 EISbG
auf seine Kosten verpflichtet ist.

IV. Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung

Um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für das Bauvorhaben ge-
mäß §§ 34 ff EISbG ist gesondert bei der Behörde anzuschauen.

V. Öffentliches Interesse

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

VI. Entscheidung über Einwendungen

Über die im Verfahren erhobenen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen
wird wie folgt entschieden, ohne dass hiervon bestehende Vereinbarungen berührt
werden oder die Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen
entgegensteht:

Alle gegen das Vorhaben erhobenen 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.

Zivilrechtliche Ansprüche werden

zurückgewiesen

und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen und Anträge werden

zurückgewiesen.

Rechtsgrundlagen:

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

§§ 20, 31 ff, 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl Nr. 60/1957 idgF

§§ 40, 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl Nr. 215/1959 idgF

§§ 44a ff, 58ff Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl Nr. 51/1991 idgF

§§ 93 ff ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl Nr. 450/1994 idgF

VII. Kosten

Für die am 12. Juli 2024 in Ried im Innkreis, Sparkassen-Stadtsaal, Kirchenplatz 13, 4910 Ried im Innkreis, durchgeführte Amtshandlung (mündliche Verhandlung) hat die ÖBB-Infrastruktur AG für je 6 Halbstunden (1 Halbstunde à € 13,80) für 3 Vertreterinnen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abteilung E2, somit für insgesamt 18 Halbstunden an Kommissionsgebühren in Höhe von

€ 248,40,-

innerhalb von 14 Tagen ab Zustellung des Bescheides durch Einzahlung auf das Konto BIC: BUNDATWW, IBAN: AT97 0100 0000 0504 0003, lautend auf Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, zu entrichten. Als Verwendungszweck ist die Zahl dieses Bescheides anzuführen.

Rechtsgrundlagen:

§ 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl Nr. 51/1991 idgF

Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BKommGebV), BGBl II Nr. 262/2007 idgF

BEGRÜNDUNG

Ermittlungsverfahren und entscheidungsrelevanter Sachverhalt

Verfahrensgang:

Mit Schreiben vom 4. April 2024, ho eingelangt am 8. April 2024, hat die ÖBB-Infrastruktur AG die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff. iVm 20 EisbG, der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 40 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) und der forstrechtlichen Rodungsgenehmigung gemäß §§ 17 ff. Forstgesetz 1975 (ForstG), beantragt.

Ein Bauentwurf, der das Projekt darstellt und der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) entspricht, wurde dem Antrag in dreifacher Ausfertigung beigelegt (Parien A - C). Weiters wurde dem Bauentwurf ein Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H vom 3. April 2024, mit den projektrelevanten Fachgebieten Konstruktiver Ingenieurbau, Hochbau inkl. Brandschutz, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Leit- und Sicherungstechnik, Elektrotechnik 50 Hz, Geotechnik und Wasserbau, Schall und Erschütterungen und Straßenverkehrsanlagen beigelegt.

Dem vorliegenden Gesamtparteienverzeichnis war zu entnehmen, dass an der Verwaltungssache mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren der §§ 44a ff AVG erfolgte die öffentliche Auflage des verfahrenseinleitenden Antrages samt den Projektunterlagen (Bauentwurf und § 31a Gutachten vom 3. April 2024) mit Edikt vom 22. Mai 2024, GZ 2024-0.269.192, unter Einräumung einer Einwendungsfrist im Zeitraum vom 29. Mai 2024 bis zum 12. Juli 2024 sowie die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 12. Juli 2024 vor Ort im Sparkassen-Stadtsaal in Ried im Innkreis.

In diesem Edikt sind auch die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteilichkeit verlieren. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Das Edikt wurde der Stadtgemeinde Ried im Innkreis, der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis als zuständiger Wasserrechtsbehörde, dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft als oberster Forstbehörde, dem Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, Wasserwirtschaftlichen Planungsorgan und Abteilung Verkehr als für Nebenbahnen zuständiger Eisenbahnbehörde sowie dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrsarbeitsinspektorat (Schienenbahnen) als für die Belange des Arbeitnehmerinnenschutzes zuständiger Behörde, mittels Schreiben vom 22. Mai 2024 übermittelt.

Das Edikt erfolgte iSd § 44a Abs 3 AVG durch Veröffentlichung im redaktionellen Teil der Oberösterreichausgabe der Kronenzeitung und der Oberösterreichischen Nachrichten, im digitalen Amtsblatt der Republik Österreich auf der elektronische Verlautbarungs- und Informationsplattform (EVI, vormals Wiener Zeitung), auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im digitalen Amtsblatt der Stadtgemeinde Ried im Innkreis sowie durch Anschlag an der Amtstafel der Stadtgemeinde Ried im Innkreis, in ortsüblicher Weise.

Bis zum Verhandlungstermin wurden beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, vom 12. Juni 2024 und
- Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis, Wasserrechtsbehörde, vom 11. Juli 2024.

Bei der Stadtgemeinde Ried im Innkreis wurden bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung keine weiteren schriftlichen Stellungnahmen eingebracht.

Mit Schreiben vom 22. Mai 2024 erfolgte die Einbindung des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorates (Schienenbahnen), als Amtspartei gemäß § 12 Abs. 2 ArbIG in das Verfahren durch Übermittlung des Edikts, des verfahrenseinleitenden Antrages sowie des Bauentwurfes (Parie A).

Das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat keine Stellungnahme zum Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG und zum Gutachten gemäß § 31a EisbG abgegeben.

Die Ortsverhandlung wurde am 12. Juli 2024 in Ried im Innkreis durchgeführt.

Die bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung eingebrachten schriftlichen Stellungnahmen, die während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen und das Ergebnis der Ortsverhandlung sind der beigefügten Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, GZ. 2024-0.390.649, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellt, zu entnehmen.

Im Rahmen der Ortsverhandlung wurden folgende Stellungnahmen zu Protokoll gegeben:

- des Reinhaltungsverbandes Ried i.I. u.U.;
- der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis, Wasserrechtsbehörde und
- von Herrn Thomas Brachtl.

Im Zuge der Ortsverhandlung wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG der Antrag auf forstrechtliche Genehmigung gemäß § 185 iVm § 17 ForstG zurückgezogen, da sich nach Abklärung mit der Bezirkshauptmannschaft Ried herausstellte, dass es sich bei dem auf dem Grundstück Nr. 1234, KG Ried im Innkreis, stockenden Bestand nicht um Wald im Sinne des Forstgesetzes 1975 handelt.

Die Verhandlungsschrift wurde gemäß § 44e Abs 3 AVG bei der Behörde und der Stadtgemeinde Ried im Innkreis während der Amtsstunden für mindestens drei Wochen, dh. bis einschließlich 8. August 2024, zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Darüber hinaus wurde sie im Internet auf der Website des ho. Bundesministeriums bereitgestellt. Es wurden folglich keine Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift erhoben.

Da sich die Anzahl der Parteien in weiterer Folge aufgrund der Präklusion auf eine überschaubare Zahl an Beteiligten verringert hat, wurden die weiteren Verfahrensschritte nicht mehr nach den Bestimmungen des Großverfahrens fortgesetzt.

Mit Schreiben vom 16. Juli 2024 ersuchte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gemäß § 12 Abs 2 ArbIG um Übermittlung der Verhandlungsakten vor Bescheiderlassung zur Stellungnahme.

Am 17. Juli 2024 wurde die Verhandlungsschrift samt Beilagen an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat übermittelt und auf die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 12 Abs 2 ArbIG hingewiesen. Eine Stellungnahme innerhalb der zweiwöchigen Frist, sohin bis zum 31. Juli 2024, langte nicht ein.

Vorhaben:

Das Vorhaben sieht durch den Umbau eine Attraktivierung des Bahnhofes Ried im Innkreis durch die Errichtung von barrierefreien und überdachten Inselbahnsteigen, die Neuerrichtung von Personendurchgängen und -liften und die Verkürzung von Umsteigewegen zum nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr vor.

Mit dem Projekt werden folgende **Projektziele** verfolgt (vgl. Technischer Bericht gemäß § 6 E BEV inkl. Stellungnahme Betriebsleiter, Einlage 00.01.03, Seite 7-8):

- Modernisierung der sicherungstechnischen Anlagen gemäß Stand der Technik (Neubau elektronische Stellwerke (ESTW) und Anlagen der Leit- und Sicherungsanlagen und spätere Migration (Fernsteuerbarkeit)
- Attraktivierung und Verbesserung des Kundenkomforts im Personenverkehr
 - Errichtung barrierefreier Zugänge zu den neuen Inselbahnsteigen
 - Inselbahnsteige mit Höhe SOK+55cm
- Kurze Umsteigewege zum nichtschienengebundenen öffentlichen Verkehr
- Adaptierung der Gleisanlagen für eine Optimierung der Betriebsabwicklung (Güter- und Personenverkehr)
- Sicherstellung der Lademöglichkeiten im Güterverkehr durch die Errichtung von Abstellgleisen
- Berücksichtigung einer nachfolgenden Elektrifizierung (15kV, 16,7Hz) des Bahnhofes Ried im Innkreis
- Optimierung der VzG-Geschwindigkeiten
- Maßnahmen an Ober- und Unterbau für Anhebung der Streckenklasse von D2 auf E5

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

Oberbau:

- Gleis 1: km 20,873 – km 22,256
- Gleis 2: km 140,004 – km 140,224 (Strecke 20602)
 - km 21,256 – km 21,991 (Strecke 20701)
 - km 140,959 – km 141,244 (Strecke 20602)
- Gleis 3: km 21,039 – km 21,863
- Gleis 4: km 21,368 – km 21,992
- Gleis 5: km 21,399 – km 21,831
- Gleis 7: km 21,349 – km 21,924
- Gleis 5a: km 21,267 – km 21,491
- Gleis 3b: km 21,863 – km 22,214
- Gleis 4a: km 21,250 – km 21,385
- Gleis 6a: km 21,282 – km 21,472

- Gleis 6b: km 21,680 – km 21,941
- 1 Stk. Doppelkreuzweiche DKW 190-1:9
- 1 Stk. IBW/ABW z.T.i.Ü. 500-1:12
- 4 Stk. IBW 500-1:12
- 4 Stk. EW 500-1:12
- 7 Stk. EW 300-1:9
- 3 Stk. EW 190-1:9
- 5 Gleisabschlüsse (Gleise 5a, 4a, 6a, 3b und 6b)

Unterbau:

Neubau gesamter Bahnhof inkl. aller SFE-Anlagen und Entwässerungsmaßnahmen:

- Strecke Neumarkt-Kallham – Staatsgrenze nächst Braunau am Inn: Km 20,873 – km 22,256
- Strecke Attnang-Puchheim – Schärding am Inn: Km 140,004 – km 141,224
- Neuerrichtung Inselbahnsteig an den Gleisen 2 und 4 mit Länge 220 m und Höhe SOK + 55 cm (km 21,510 – km 21,730)
- Neuerrichtung Inselbahnsteig an den Gleisen 5 und 7 mit Länge 160 m und Höhe SOK + 55 cm (km 21,510 – km 21,670)
- Neubau Seitenrampe Gleis 6a (km 21,291 – km 21,351 r.d.B)
- Neubau Stützmauer km 21,305 – km 21,382 l.d.B
- Neubau Steinsatz km 21,740 – km 21,845 l.d.B
- Errichtung zweiteiliges Entwässerungsbecken der Bahntrasse im km 21,075

Hochbau:

- Neubau Aufnahmegebäude km 21,559 r.d.B
- Neubau Bahnsteigüberdachung Inselbahnsteig 1 / 2 mit Wartekoje
- Neubau Bahnsteigüberdachung Inselbahnsteig 3 / 4 mit Wartekoje
- Neubau WHZ-Station km 21,835 r.d.B

Konstruktiver Ingenieurbau:

- Umbau der Unterführung Landesstraße B143 im km 21,233
- Neubau Personendurchgang im km 21,579 mit Zugangsbauwerk für Radfahrer rechts der Bahn und Zugangsbauwerk für Fußgänger links der Bahn
- Neubau Zugänge zu den Inselbahnsteigen mittels Stiegen und Personenliften

Straßen- und Wegebau:

- Umbau der Unterführung der Landesstraße B143 im km 21,233
- Umbau und Anpassung Straße „am Wiesensteig“
- Umbau und Anpassung Straße „Wegleiten“
- Umbau der beiden Zufahrten zur Seitenrampe und Sanierung des Vorplatzes km 21,291 – km 21,351 r.d.B
- Bauliche Anpassung der Ein- und Ausfahrten des Busterminals r.d.B
- Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes km 21,559 r.d.B
- Neubau Verbindungsstraße Bahnhofstraße – Verladeplatz Gleis 6b
- Neubau Verladeplatz Gleis 6b; km 21,694 – km 21,826 r.d.B

- Neubau bahneigener Vorplatz km 21,247 – km 21,277 l.d.B
- Sanierung best. Vorplatz Bahnmeistergebäude km 21,408 – km 21,491 l.d.B

SFE-Anlagen:

- Neubau und Modernisierung der sicherungstechnischen Anlagen gemäß Stand der Technik (Neubau elektronische Stellwerke (ESTW) in den Bahnhöfen Pram-Haag, Ried im Innkreis, Gurten, Obernberg-Altheim und Mining) und Anlagen der Leit- und Sicherungsanlagen und spätere Migration (Fernsteuerbarkeit)
- Neubau der 50Hz-Anlagen im gesamten Bahnhof Ried im Innkreis
- Neubau der Anlagen Telekom im gesamten Bahnhof Ried im Innkreis

Der genaue Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projekts, den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens und der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 2024.

Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

Antragslegitimation und Zuständigkeit:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass nur Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der beantragten Genehmigung antragslegitimiert sind. Gemäß § 31 Abs 1 Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl Nr. 825/1992 idGF, ist die Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere die eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und ist diese somit antragslegitimiert.

Festgehalten wird, dass es sich bei den gegenständlichen ÖBB-Eisenbahnstrecke 207.01 Neumarkt-Kallham - Staatsgrenze bei Braunau am Inn um eine Hochleistungsstrecke im Sinne des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG) handelt.

Gemäß § 1 Absatz 1 HIG kann die Bundesregierung durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, dass diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Gemäß § 12 Abs 2 Z 1 ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen sachlich zuständig. Hauptbahnen sind gemäß § 4 Abs 1 EisbG für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen insbesondere diejenigen Schienenbahnen, die gemäß § 1 HIG zu Hochleistungsstrecken erklärt sind.

Die sachliche Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Durchführung des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens ergibt sich aus § 12 Abs 2 Z 1 EisbG iVm Ziffer 2. der Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken vom 20.09.1997 (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. II Nr. 273/1997, mit welcher die Strecke „Neumarkt/Kallham-Staatsgrenze bei Braunau am Inn (ÖBB-Strecke 207.01) zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde und diese somit jeweils eine Hauptbahn iSd § 4 Abs 1 Z 1 EisbG darstellt.

Bei der Strecke 206.02 Stainach-Irdning - Schärding am Inn handelt es sich um eine vernetzte Nebenbahn. Gemäß § 12 Abs 2 Z 6 EIsbG ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig für die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g EIsbG und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen.

Die örtliche Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erstreckt sich auf das gesamte Bundesgebiet.

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Durchführung des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist somit gemäß § 12 Abs 2 Z 1 und 6 iVm Ziffer 2 der 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung gegeben.

Rechtliche Grundlagen:

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

Gemäß § 31a EIsbG ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist gemäß § 31a EIsbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und ein die projektrelevanten 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.

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.

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.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die in § 31b Abs 1 EIsbG angeführten Punkte ersichtlich sein (Lage der Eisenbahnanlage, Bau und Betriebsprogramm, erhebliche Auswirkungen auf die Umgebung, betroffene Liegenschaften). Außerdem enthält die Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen im Sinne des § 31b Abs 2 EIsbG.

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.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist gemäß § 31f Abs 1 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,
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.

Gemäß § 31f Abs 3 EisbG sind vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, 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.

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

Gemäß § 31 iVm § 10 EisbG sind eisenbahntechnische Einrichtungen, die keine eisenbahnsicherungs-technischen Einrichtungen sind, nicht von der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung mit umfasst.

Gemäß § 20 EisbG hat das Eisenbahnunternehmen Verkehrsanlagen und Wasserläufe, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützlich werden, nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf eigene Kosten in geeigneter Weise wiederherzustellen.

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

Festzuhalten ist, dass auf das gegenständliche Vorhaben grundsätzlich auch die Bestimmungen des HIG Anwendung finden.

Gemäß § 12 Abs 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG), BGBl Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat (§ 15 Abs 7 ArbIG), somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Partei beizuziehen.

Gemäß § 93 Abs 1 Z 4 des Bundesgesetzes über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – ASchG), BGBl. I Nr. 450/1994 idgF, sind die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes im Genehmigungsverfahren von Eisenbahnanlagen nach dem Eisenbahngesetz 1957 zu berücksichtigen.

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind von der Eisenbahnbehörde auch die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben berührten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG mit zu behandeln, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägiges Privatgewässer vorgesehen ist (siehe § 127 Abs 1 lit a WRG), wobei Vertreter der zuständigen Wasserrechtsbehörde - im vorliegenden Fall die Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis - als Kommissionsmitglied dem Verfahren beizuziehen war.

Gemäß § 40 Abs 1 WRG bedürfen Entwässerungsanlagen der wasserrechtlichen Bewilligung, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist.

Da der Antrag auf forstrechtliche Genehmigung gemäß § 185 iVm § 17 ForstG zurückgezogen wurde, konnte eine Auseinandersetzung mit dem Forstgesetz 1975 unterbleiben.

Allgemein ist festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen - beispielsweise straßenrechtliche Genehmigungen, naturschutzrechtliche oder wasserrechtliche Bewilligungen - erforderlich sein können.

Genehmigungsvoraussetzungen:

Gegenstand des Verfahrens ist die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für dieses Vorhaben.

Gemäß § 31f EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

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

Gemäß § 9b Abs 1 EisbG stellt den „Stand der Technik“ iSd EisbG der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwie-

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

Mit BGBl. I Nr. 115/2024 wurde das EisbG novelliert und dem § 9b „Stand der Technik“ nunmehr die Absätze 2 und 3 hinzugefügt. Die Änderungen traten mit 20. Juli 2024 in Kraft.

Gemäß der neu hinzugefügten Absätze 2 und 3 ist der Nachweis des Standes der Technik jedenfalls als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen werden kann. Als anerkannten Regeln der Technik sind insbesondere die geltenden einschlägigen TSI (§ 89), die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI anwendbar sind oder keine in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.

Gemäß § 243a Abs 4 EisbG sind die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Novelle BGBl. I Nr. 115/2024 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

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 leg cit anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 1 Z 4 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.

Dem Antrag waren gemäß § 92 Abs 3 ASchG eine Beschreibung der Arbeitsstätte einschließlich eines Verzeichnisses der Arbeitsmittel und die erforderlichen Pläne und Skizzen sowie die sonst für die Beurteilung des Projektes erforderlichen Unterlagen in dreifacher Ausfertigung anzuschließen. Weiters waren Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente in dreifacher Ausfertigung vorzulegen, soweit die Erstellung dieser Dokumente im Zeitpunkt der Antragstellung bereits möglich ist.

Gemäß § 12 ArbIG 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.

Gemäß § 5 der Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über die Berücksichtigung der Erfordernisse des ArbeitnehmerInnenschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 - AVO Verkehr 2017), BGBl. Nr. II Nr. 17/2012, idgF., ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen. Die Gutachten hierzu haben insbesondere die in Abs 2 leg cit angeführten Prüfungen zu enthalten.

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

Bei den Sachverständigen, die das Gutachten gemäß § 31a EisbG verfasst haben, handelt es sich um Sachverständige aus dem Kreis der Sachverständigen gemäß § 31a Abs 2 EisbG. Bei der BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H handelt es sich um eine gemäß § 31a Abs 2 Z 2 EisbG akkreditierte und benannte Stelle (siehe Gutachten gemäß § 31a EisbG, Seite 22). Das Gutachten gemäß § 31a EisbG umfasst die Fachgebiete Konstruktiver Ingenieurbau, Hochbau inkl. Brandschutz, Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnbetrieb, Leit- und Sicherungstechnik, Elektrotechnik 50 Hz, Geotechnik und Wasserbau, Schall & Erschütterungen und Straßenverkehrsanlagen.

Nach Aussage der Gutachter gemäß § 31a EisbG führt das gegenständliche Gutachten mit den angeführten Fachgebieten den Nachweis der eisenbahnrechtlichen Genehmigungsfähigkeit der behandelten Eisenbahnanlagen des Bauentwurfs. Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG folgend, entspricht der gegenständliche Bauentwurf den sich aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) ergebenden Anforderungen.

Gemäß § 6 Abs 4 Z 1 Eisenbahnverordnung 2003 (EisbVO), BGBl. II Nr. 209/2003 ist u.a. bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen der verantwortliche Betriebsleiter bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, die die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, anzuhören. Eine entsprechende Stellungnahme des zuständigen Betriebsleiters vom 12. März 2024, Einlagezahl 00.01.03, Technischer Bericht gemäß § 6 EBEV inkl. Stellungnahme Betriebsleiter, Anhang – Stellungnahme des Betriebsleiters, wurde dem Bauentwurf beigegeben.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird zusammenfassend (siehe Seite 171 f.) ausgeführt:

„Aus Sicht der für das gegenständliche Bauvorhaben „Umbau Bahnhof Ried im Innkreis“ relevanten Fachgebiete

01 Konstruktiver Ingenieurbau

02 Hochbau inkl. Brandschutz

03 Eisenbahnbautechnik

04 Eisenbahnbetrieb

05 Leit- & Sicherungstechnik

06 Elektrotechnik 50 Hz

07 Geotechnik & Wasserbau

08 Schall & Erschütterungen

09 Straßenverkehrsanlagen

ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der Technik.

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens der § 31a-Gutachter, aus Sicht der o.a. Fachgebiete jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht der § 31a-Gutachter für die o.a. Fachgebiete kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des § 31a EISB idGF, also dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes, entspricht.

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

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht der Fachgebiete in Relation auf Planungstiefe und Umfang einer Einreichplanung vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht der o.a. Fachgebiete hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunkt-konzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Zudem wurde der zuständige Betriebsleiter befasst.

Die für die angeführten Fachgebiete relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a EISB 1957 idGF ausreichend dargestellt.

Es bestehen aus Sicht der Sachverständigen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EISB 1957 idGF. für das Projekt ‚Umbau Bahnhof Ried im Innkreis‘ keine Bedenken.“

Die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurde im Gutachten gemäß § 31a EISB für jedes projektrelevante Fachgebiet von Sachverständigen geprüft. Der Zusam-

menfassung ist zu entnehmen, dass aus Sicht der Gutachter, die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes unter Berücksichtigung der oben genannten Kriterien gewährleistet ist.

Dem Gutachten gemäß § 31a EISbG folgend, kann im Ergebnis auch durch die Behörde festgestellt werden, dass der gegenständliche Bauentwurf den sich aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) ergebenden Anforderungen entspricht.

Das Gutachten gemäß § 31a EISbG entspricht - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und ist vollständig und inhaltlich schlüssig und nachvollziehbar und daher der Entscheidung zu Grunde zu legen. In den einzelnen Fachbereichen des Gutachtens gemäß § 31a EISbG wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Der sachverständigen Beurteilung wurden nachvollziehbar die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen in den Fachbereichen des Gutachtens gemäß § 31a EISbG die rechtlichen Anforderungen, die an ein Gutachten gestellt sind. Im Verfahren sind keine Umstände hervor gekommen, aufgrund derer das Gutachten gemäß § 31a EISbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

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

Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen (hier konkret Land Oberösterreich und Stadtgemeinde Ried im Innkreis) durch das gegenständliche Projekt wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens nicht vorgebracht.

Mit Edikt vom 22. Mai 2024, GZ 2024-0.269.192, wurde neben dem Aufliegen des Antrags und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EISbG), die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom 29. Mai 2024 bis zum 12. Juli 2024 sowie die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 12. Juli 2024 vor Ort im Sparkassen-Stadtsaal in Ried im Innkreis, kundgemacht.

Das Edikt wurde der Stadtgemeinde Ried im Innkreis, der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis als zuständiger Wasserrechtsbehörde, dem Landeshauptmann von Oberösterreich, Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserwirtschaft, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan und der Abteilung Verkehr als für Nebenbahnen zuständige Eisenbahnbehörde sowie dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrsarbeitsinspektorat (Schienenbahnen) als für die Belange des Arbeitnehmerinnenschutzes zuständiger Behörde, mittels Schreiben vom 22. Mai 2024 übermittelt.

Am 12. Juni 2024 übermittelte der Landeshauptmann für das Land Oberösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan eine Stellungnahme, GZ WPLO-2024-180910/3-HAG, in welcher hauptsächlich die Einleitung in die Breitsach, ein fließendes Gewässer, thematisiert wurde. Weiters wurde ausgeführt, dass zum vorliegenden Projekt nach Ansicht des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans nach dem derzeitigen Informationsstand im Sinne des § 104 Abs 2 WRG 1959 dann keine gewichtigen Bedenken bestünden, wenn sichergestellt sei, dass die Niederschlagswasserbeseitigung entsprechend dem Stand der Technik durchgeführt werde und betreffend die potentielle Ausleitung in die Oberflächengewässer die derzeit geltende AAEV sowie die im WRG 1959 verankerten Immissionsgrundsätze, insbesondere die der QZV Chemie OG und der QZV Ökologie OG eingehalten würden, bei der Projektausführung keine nachhaltigen und bleibenden Auswirkungen auf die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse erfolgen würden, durch die Maßnahmen keine Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse für Ober- und Unterlieger erfolge, potentielle Retentionsraumverluste ausgeglichen und die konsensmäßig festgelegten Belastungswerte der Kläranlage nicht überschritten würden und alle dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Einsparung, Verminderung und Wiederverwertung und alle innerbetrieblichen Reinigungsmaßnahmen vor Einleitung in den bestehenden Ortskanal voll ausgeschöpft würden.

Mit Stellungnahme vom 11. Juli 2024 führte die Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis als zuständige Wasserrechtsbehörde aus, dass die Rechtsansicht der Antragstellerin geteilt werde, wonach die Wasserhaltungsmaßnahmen für die Erschließung und Benutzung von Grundwasser auf Bahngrund für Bau- und Betriebszwecke in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben unter § 40 WRG 1959 zu subsumieren und somit nach § 127 Abs 1 lit a WRG 1959 (Anm. der Obersten Eisenbahnbehörde, lit b) von der Eisenbahnbehörde im gegenständlichen Verfahren mitabzuhandeln seien sowie dass jene Maßnahmen, die als Entwässerungsmaßnahmen Einleitungen in öffentliche Gewässer vorsehen, nach § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 (Anm. der Obersten Eisenbahnbehörde, lit a) in die Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Ried als Wasserrechtsbehörde fallen würden. Dahingehende Vorbesprechungen mit Vertretern der Antragstellerin hätten bereits stattgefunden.

In der mündlichen Verhandlung am 12. Juli 2024 wurde die Stellungnahme dahingehend berichtigt, dass die genannten Buchstaben des § 127 Abs 1 im ersten Absatz richtigerweise „lit b“ und im zweiten Absatz „lit a“ zu lauten haben.

Hierzu ist anzumerken, dass es sich dabei um ein Anhörungsrecht der sachlich und örtlich betroffenen Gebietskörperschaften handelt. Dieses Recht beschränkt sich damit auf die Anhörung und verleiht keine Parteistellung in der Sache selbst.

3. Von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Im Allgemeinen ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 59 Abs 1 AVG mit der Erledigung des verfahrenseinleitenden Antrages Einwendungen als miterledigt gelten. Diese Bestimmung trägt dem Umstand Rechnung, dass sich aus der Erteilung einer Bewilligung mittelbar die Abweisung der gegen diese Bewilligungserteilung gerichteten Einwendungen ergibt. Es ist daher rechtlich bedeutungslos, wenn im Spruch des Bewilligungsbescheides nicht förmlich über alle Einwendungen abgesprochen wird. Die im Zuge des Verfahrens vorgebrachten Einwendungen sind somit im Rahmen der gegenständlichen Genehmigung abschließend zu behandeln.

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welche ihrem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (vgl. VwGH vom 9.12.1986; 86/05/0126). Das verletzte Recht ist durch die Partei hinreichend zu konkretisieren, eine Begründung ist hingegen nicht erforderlich.

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs nur dann vor, wenn das Vorbringen die Behauptung der Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine solche Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinn vor.

Nicht als die Parteistellung wahrende Einwendung sind daher Vorbringen anzusehen, mit denen gegen den Antrag unspezifisch „Einspruch“ erhoben wird oder mit denen lediglich erklärt wird, mit dem Vorhaben nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen (z.B. Vorliegen einer rechtsgültigen Vereinbarung) einverstanden zu sein. Bloß allgemeine, nicht auf die konkreten Verhältnisse abgestellte Vorbringen stellen ebenso wenig tauglichen Einwendungen dar, wie eine allgemein gehaltene Aufzählung von Beeinträchtigungsmöglichkeiten, welche sich aus dem Bauvorhaben ergeben könnten. Auch die Aufforderung an die Behörde, bestimmte bzw. alle notwendigen Maßnahmen festzusetzen, oder die bloße Aufzählung von gesetzlichen Bestimmungen vermag die Präklusionswirkung nicht zu verhindern.

Hinsichtlich Immissionen (Lärm, Erschütterung, Staub, elektromagnetischer Felder etc.) ist auf die ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen Immissionen im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d.h. zurückzuweisen bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind (vgl. VwGH 29.04.1987, 86/03/0050; 13.03.1991, 90/03/0038; 24.04.1991, 90/03/0237; 25.06.2002, 2000/03/0149; 30.06.2006, ZI 2002/03/0213).

Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d.h. von Amts wegen vorzusehen sind. Die Wahrnehmung des Schutzes des Lebens und der Gesundheit geschieht beim Lärmschutz in erster Linie durch Maßnahmen, mit denen die Einhaltung der Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) sichergestellt wird.

Im Einzelnen wird diesbezüglich auf die nachstehenden Ausführungen zu Spruchpunkt VI. verwiesen.

Entscheidung über Einwendungen (Spruchpunkt VI.)

Vorausgeschickt wird, dass die seitens der Eisenbahnbehörde getroffenen Absprüche im Bescheid hinsichtlich der seitens der Parteien erhobenen Einwendungen bzw. hinsichtlich der im Spruch erfolgten Verweisungen auf den Zivilrechtsweg erfolgt sind, ohne dass hiervon bestehende Vereinbarungen beziehungsweise mit diesem Bescheid erfolgte Vorschriften berührt werden oder dass diese Absprüche bzw. Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen.

Ferner wurden im Sinne der getroffenen Entscheidung alle Einwendungen, die subjektiv-öffentliche Rechte zum Inhalt haben, gemäß § 31f Z 3 EISbG als unbegründet abgewiesen, da auf Grund der getroffenen Feststellungen über das Verfahrensergebnis der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien, die Einwendungen erhoben haben, durch die Genehmigung dieses Vorhabens erwächst.

Zu den eingelangten Einwendungen im Einzelnen:

Zur Stellungnahme des Landeshauptmannes für das Land Oberösterreich Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. Wasserwirtschaft, Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, 4021 Linz, Körntnerstraße 10-12, vom 12. Juni 2024:

Es wurde ausgeführt, dass sich die Breitsach im Projektbereich in keinem guten ökologischen Zustand befinde. Die Einleitung von Straßenwässern in das Grundwasser dürfe nicht dazu führen, dass die in der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl II 98/2010 (QZV Chemie GW) festgelegten Qualitätsziele nicht erreicht würden. Entsprechend dem Leitfaden zur Verbringung von Niederschlagswässern von Dachflächen und befestigten Flächen (Land OÖ, 2021) könne das Erfordernis bzw. Ausmaß einer Retention bei Einleitungen in Fließgewässer mit einem MJNQ von mehr als 0,5 m³/s unter Anwendung des ÖWAV-Regelblattes 35 ermittelt werden. Bei Gewässern mit einer Wasserführung MJNQ von weniger als 0,5 m³/s sei ab einer Einleitung von 10 l/s von einem generellen Erfordernis der Retention auszugehen. Dies sei im vorliegenden Projekt der Fall und Filter- bzw. Retentionsmaßnahmen seien im Projektantrag dargestellt bzw. vorgesehen.

Weiters bestünden nach Ansicht des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans nach dem derzeitigen Informationsstand im Sinne des § 104 Abs 2 WRG 1959 dann keine gewichtigen Bedenken, wenn sichergestellt sei, dass die Niederschlagswasserbeseitigung entsprechend dem Stand der Technik durchgeführt werde und betreffend die potentielle Ausleitung in die Oberflächengewässer die derzeit geltende AAEV sowie die im WRG 1959 verankerten Immissionsgrundsätze, insbesondere die der QZV Chemie OG und der QZV Ökologie OG eingehalten würden, bei der Projektausführung keine nachhaltigen und bleibenden Auswirkungen auf die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse erfolgen würden, durch die Maßnahmen keine Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse für Ober- und Unterlieger erfolge, potentielle Retentionsraumverluste ausgeglichen und die konsensmäßig festgelegten Belastungswerte der Kläranlage nicht überschritten und alle dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Einsparung, Verminderung und Wiederverwertung und alle innerbetrieblichen Reinigungsmaßnahmen vor Einleitung in den bestehenden Ortskanal voll ausgeschöpft würden.

Die Stellungnahme vom 12. Juni 2024 wurde als Beilage 4 der Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, GZ 2024-0.390.649, aufgenommen und bereits nach deren Einlangen der Projektwerberin per Email übermittelt und von dieser zur Kenntnis genommen.

Die Projektwerberin gab dazu in der mündlichen Verhandlung folgende Stellungnahme (vgl. Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, Seiten 13-14) ab:

„Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl II 98/2010: Bei den in die Breistach eingeleiteten Niederschlagswässern handelt es fast ausschließlich um Niederschlagswässer, welche

im Bereich der Gleisanlagen, Bahnsteige und Vorplätzen der ÖBB anfallen, welche einer geringen Verkehrsbelastung unterliegen. Zudem werden diese Niederschlagswässer einer Reinigung im Filterbecken zugeführt.

Einleitung in die Breitsach: Unter Berücksichtigung der bestehenden Geländeverhältnisse, Bebauung und den damit im städtischen Umfeld von Ried im Innkreis nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Flächen für flächige Versickerungsmaßnahmen wurde einer retentierten Einleitung in dieses Gewässer der Vorzug gegeben.

Kf-Wert 1.10-6: ergibt 10 l/s Versickerung bei 10.000 m² Fläche

- Niederschlagswasserbeseitigung: erfolgt inklusive Reinigung gemäß Stand der Technik*
- Nachhaltige und bleibende Auswirkungen auf die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse können mit der gewählten Entwässerung ausgeschlossen werden.*
- Verschlechterung der Hochwasserabflussverhältnisse kann unter Verweis auf die Abflusskennlinien der Breitsach vernachlässigt werden.*
- Es erfolgen keine Retentionsraumverluste*
- Belastungswerte der Kläranlage werden durch die Abstimmung mit dem RHV hinsichtlich der einzuleitenden Mengen eingehalten“.*

Festgehalten wird, dass die Stellungnahme des Landeshauptmannes des Landes Oberösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan hauptsächlich Äußerungen betreffend die Einleitung von Niederschlagsgewässern in die Breitsach beinhaltet.

§ 127 Abs 1 lit a WRG normiert, dass hinsichtlich jener Eisenbahnbauten, welche mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, einer besonderen wasserrechtlichen Bewilligung nach den Bestimmungen des WRG 1959 bedürfen.

Demnach ist für die geplante Einleitung der Niederschlagsgewässer in die Breitsach eine gesonderte wasserrechtliche Bewilligung notwendig und liegt diese gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 nicht im Zuständigkeitsbereich der Obersten Eisenbahnbehörde.

Durch Übermittlung der Stellungnahme nahm der Landeshauptmann für das Land Oberösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan sein Anhörungsrecht wahr. Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurde nicht vorgebracht.

Zur Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Ried, 4910 Ried im Innkreis, Parkgasse 1, vom 11. Juli 2024 und vom 12. Juli 2024:

Als zuständige Wasserrechtsbehörde führte Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis aus, dass zugestimmt werde, dass die Wasserhaltungsmaßnahmen für die Erschließung und Benutzung von Grundwasser auf Bahngrund für Bau- und Betriebszwecke in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben unter § 40 WRG 1959 zu subsumieren und somit nach § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 von der Eisenbahnbehörde im gegenständlichen Verfahren mitabzuhandeln seien sowie dass jene Maßnahmen, die als Entwässerungsmaßnahmen Einleitungen in

öffentliche Gewässer vorsehen, nach § 127 Abs 1 lit a WRG 1959 in die Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Ried als Wasserrechtsbehörde fallen würden. In der mündlichen Verhandlung wurde die Zuständigkeit hinsichtlich des § 127 Abs 1 WRG 1959 richtiggestellt.

Seitens der Projektwerberin wurde die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

Zu den Stellungnahmen des Reinhaltverbandes Ried im Innkreis und Umgebung, 4910 Ried im Innkreis, Altenried 48, vom 12. Juli 2024:

Der Reinhaltverband Ried im Innkreis u.U. gewährleistet die Abwasserbeseitigung in der Stadtgemeinde Ried im Innkreis, welcher als Körperschaft des öffentlichen Rechts gleichzeitig die Funktion eines Wasserverbandes ausübt.

Wie sich dem Grundeinlöseverzeichnis, ON 00.01.05, BfRIED-EB-0000AL-00-0005-F00, entnehmen lässt, ist die Stadtgemeinde Ried im Innkreis, Eigentümerin der Liegenschaft KG 46149, EZ 3110, Gst. Nr. 1317, 1002/4, 833, 1283, 1002/1, 1301/2, 844/2 und 2101. Die Liegenschaft wird für die gegenständlichen Bauarbeiten in Anspruch genommen, weiters bestehen Kanalservitute. Laut Grundeinlöseverzeichnis werden 8 m² zum Kauf benötigt, 4.102 m² werden vorübergehend beansprucht und 230 m² sind Kanalservitutsfläche. Der Stadtgemeinde Ried im Innkreis, vertreten durch den Reinhaltverband Ried im Innkreis und Umgebung, kommt daher als Eigentümerin einer betroffenen Liegenschaft im gegenständlichen Verfahren Parteistellung gemäß § 31e EiszG iVm § 8 AVG zu.

Ad Stellungnahme Nr. 1:

Der Reinhaltverband führte in seiner Stellungnahme aus, dass die beim Objekt Stationsgebäude (Bahnhofstraße 69) anfallenden häuslichen Abwässer in die öffentliche Kanalisation Strang S I/8 3.Teil (Bahnhofstraße), Schacht Nr. 36 und jene beim Objekt Bahnmeisterei (Eberschwangerstraße 4) in die öffentliche Kanalisation VS 1b (Eberschwangerstraße) eingeleitet werden dürften. Vor Herstellung des neuen Anschlusses müssten Leitungspläne (Lageplan und Längsschnitt) der zuständigen Baubehörde vorgelegt werden. Die Kanalanschluss- und Benützungsgebühren seien entsprechend der gültigen Gebührenordnungen der Stadtgemeinde Ried im Innkreis zu leisten. Niederschlagswässer von Gebäuden und befestigten Flächen der ÖBB-Grundstücke dürften gemäß der Kanalnetzüberrechnung bis zum 5-jährlichen Niederschlag in einer Menge von max. 47 l/s in die öffentliche Kanalisation Strang S I/8 3.Teil eingeleitet werden. Zur Einhaltung dieses Konsenses sei die Errichtung von Retentionsanlagen notwendig. Dem Kanalbetreiber seien mindestens vier Wochen vor dem geplanten Baubeginn ein Einzugsflächenplan, Detailpläne und Berechnungen vorzulegen und das Kanalisationsunternehmen (Stadtgemeinde Ried im Innkreis bzw. der Reinhaltverband Ried i.I.) sei mindestens 2 Tage vor Inangriffnahme der Anschlussarbeiten zu verständigen. Nicht mehr verwendete Kanalanschlüsse seien in den Schächten Nr. 35 und 36 dauerhaft und dicht zu verschließen. Von den aktiven Anschlüssen seien vor der Wiederinbetriebnahme Dichtheitsnachweise dem Kanalisationsunternehmen vorzulegen. Alle Abwasseranlagen, die Retentionsanlage mit Drossel im Besonderen, müssten zur Sicherstellung ihrer Funktion regelmäßig gewartet werden und eine optische Kontrolle der Retentionsanlage sei mindestens vierteljährlich sowie nach außergewöhnlichen Niederschlägen vorzunehmen. Ablagerungen seien im Zuge der Wartung zu entfernen. Vor Abbruch des Objekts auf Parz. .682, Eberschwangerstraße 8, sei die Einmündung des Hausanschlusskanals im Schacht T4, Strang S I/7 (Eberschwangerstraße) dauerhaft und

dicht zu verschließen. Weiters sei die Kanalordnung der Stadtgemeinde Ried im Innkreis vom 07.07.2005 einzuhalten.

Ad Stellungnahme Nr. 2:

Der Reinhaltverband führte ergänzend aus, dass durch die Absenkung des Straßenniveaus im Bereich der Unterführung Eberschwangerstraße (B 143 Hausruckstraße) die öffentlichen Kanäle VS 1b und Entlka.RÜ E umgelegt werden müssten. Die Kosten der Umlegungen hätten die Projektwerberin bzw. allfällige Dritte zu tragen. Nach Fertigstellung der Umlegungen seien Ausführungspläne (Lageplan und Längenschnitt) in elektronischer und Papierform vorzulegen und von beiden Kanälen eine TV-Inspektion als Prüfmaßnahmen durchzuführen. Beim VS 1b seien Schächte und Haltungen einer Druckprüfung zu unterziehen und alle Prüfergebnisse dem Kanalisationsunternehmen zu übergeben. Vor Einleitung von Straßenwasser in den Regenwasserkanal Entlka.RÜ E sei bei der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis um wasserrechtliche Bewilligung anzusuchen. Bei der Errichtung des RW-Ableitungskanals kurz vor der Mündung in die Breitsach sei zudem auf bestehende Kanalhausanschlussleitungen Rücksicht zu nehmen.

Die Projektwerberin gab dazu in der mündlichen Verhandlung folgende Stellungnahme (vgl. Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, S. 14) ab:

„ad Stellungnahme 1.:

Der Kanal vom Bahnmeistergebäude zur öffentlichen Kanalisation wird neu errichtet. Der bestehende Kanal im Zuge der Baumaßnahmen an den Gleisen und der Straße „Wegleiten“ wird abgetragen und neu errichtet.

Die im Vorplatz anfallenden Oberflächenwässer werden in das neue Filterbecken km 21,100 und in weiterer Folge rentiert in die Breitsach eingeleitet. Lediglich ein Teil der Dachwässer des Bahnmeistergebäudes wird in den bestehenden bahnparallelen Graben eingeleitet.

Ad Stellungnahme 2.:

Die erforderliche Zustimmung des Kanalbetreibers für die Einleitungen in den Regenwasserkanal wird noch eingeholt.“

Die Projektwerberin erhob trotz inhaltlicher Replik auf die Stellungnahmen des Reinhaltverbandes Ried i.I. den Einwand, das nach Ihrer Rechtsansicht die Parteistellung des Reinhaltverbandes präkludiert sei, zumal dieser keine schriftliche Stellungnahme innerhalb der im Edikt festgelegten Einwendungsfrist, sondern erst eine mündliche Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung erhob.

Abgesehen von der Tatsache, dass die Stellungnahmen des Reinhaltverbandes am Tag vor der mündlichen Verhandlung direkt der Projektwerberin übermittelt wurden und diese die Weiterleitung an die zuständige Behörde verabsäumt hat, wird zur vorgebrachten Präklusion Folgendes festgehalten:

Gemäß § 44a AVG kann die Behörde den Antrag oder die Anträge durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Es liegt somit im Ermessen der Behörde die

Regelungen der §§ 44a ff AVG anzuwenden. Die Durchführung eines Großverfahrens wurde ferner von der Projektwerberin im Antrag vom 4. April 2024 angeregt.

Hat sich die Behörde für die Durchführung eines Großverfahrens entschieden und den verfahrenseinleitenden Antrag durch Edikt gemäß § 44a AVG kundgemacht, ist sie nicht gezwungen, das weitere Verfahren nach den für das Großverfahren maßgeblichen Bestimmungen abzuwickeln (Kolonovits/Muzak/Stöger¹¹ Rz 304/2). Sie kann die mündliche Verhandlung anstatt nach §§ 44d und 44e nach §§ 40 ff AVG anberaumen und abwickeln (Kolonovits/Muzak/Stöger¹¹ § 44d Rz 1). Jedoch sind die auf Grund der Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags durch Edikt gemäß § 44b Abs 1 AVG eingetretenen Präklusionswirkungen für das weitere, „traditionell“ durchgeführte Verfahren bindend (siehe Hengstschläger/Leeb, AVG § 44a Rz 8). § 44a Abs 2 AVG umschreibt den Mindestinhalt des Edikts, der die Aufnahme zusätzlicher Angaben nicht ausschließt (vgl VwGH 27.09.2018, Ra 2016/06/0061).

Die Regelungen der §§ 44a ff AVG stellen somit aus Sicht der ho. Behörde eine Möglichkeit der Verfahrenserleichterung dar und regeln die Voraussetzungen für die Präklusion von Parteien, wobei die Anwendung des § 42 Abs 3 AVG in § 44b Abs 1 AVG ausdrücklich genannt wird. Ein Verbot der Anwendung des § 42 Abs 1 AVG lässt sich weder dem Gesetz, noch den oben genannten Kommentaren entnehmen.

Im verfahrensgegenständlichen Edikt vom 22. Mai 2024, GZ 2024-0.269.192, wurde Folgendes festgehalten: *„Zum Vorhaben können zu den Amtsstunden bis spätestens einen Tag vor der mündlichen Verhandlung beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung IV/E2, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, schriftlich Einwendungen erhoben werden. Es besteht die Möglichkeit diese per E-Mail an e2@bmk.gv.at zu übermitteln. Einwendungen können auch im Zuge der mündlichen Verhandlung abgegeben werden.“*

Aus dem kundgemachten Edikt ergibt sich sohin eindeutig, dass die wirksame Erhebung von Einwendungen ausdrücklich auf die mündliche Verhandlung erstreckt ist, sodass sich daraus zweifelsfrei ergibt, dass sämtliche Einwendungen, welche im Zuge der mündlichen Verhandlung vorgebracht werden - wie jene des Reinhaltverbandes Ried im Innkreis u.U. - innerhalb der im Edikt festgelegten Einwendungsfrist erfolgen.

Da der Behörde seitens des Gesetzgebers hinsichtlich der Anwendung der Großverfahrensregelungen der §§ 44a ff AVG ein Ermessen eingeräumt wird, die diesbezüglichen Regelungen lediglich die Mindestanforderungen an den Eintritt der Präklusionswirkungen festlegen und auch nach herrschender Literatur insbesondere die Möglichkeit seitens der Behörde besteht, die Abwicklung der weiteren Verfahrensschritte außerhalb der Großverfahrensregelungen durchzuführen, muss umso mehr die gleichzeitige Anwendung des § 42 Abs 1 AVG mit den Großverfahrensregelungen, wenn dies von der Behörde ausdrücklich, wie fallgegenständlich, gewollt ist, möglich sein. Die Erstreckung der Einwendungsfrist auf Vorbringen in der mündlichen Verhandlung stand somit im Ermessen der Behörde und war rechtmäßig.

Sollte die Projektwerberin der Ansicht sein, dass eine Erstreckung der Einwendungsfrist auf vorgebrachte Einwendungen in der mündlichen Verhandlung durch die Behörde nicht rechtmäßig im Sinne des AVG ist, so wäre die Parteistellung des Reinhaltverbandes trotzdem nicht

präkludiert. Durch den klaren und unmissverständlichen Passus im verfahrensgegenständlichen Edikt „*Einwendungen können auch im Zuge der mündlichen Verhandlung abgegeben werden.*“ kommt der Grundsatz von Treu und Glauben zu tragen, sodass die Parteien auf die Angaben im Edikt vertrauen durften.

Sofern die Projektwerberin auf die geforderte Schriftlichkeit der Einwendungen iSd § 44b Abs 1 AVG abstellt, so wird festgehalten, dass die Einwendungen im Zuge der mündlichen Verhandlung von der Behörde protokolliert und zur Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, GZ 2024-0.390.649, genommen wurden.

Wurde während der von der Behörde im Edikt festgelegten Frist eine mündliche Einwendung erhoben und ist die Behörde ihrer Verpflichtung, die mitbeteiligte Partei gemäß § 13a AVG über die Notwendigkeit der Schriftform zu belehren, nicht nachgekommen, kann dies eine „Quasi-Wiedereinsetzung“ nach § 44b Abs 1 letzter Satz iVm § 42 Abs 3 AVG (Rz 7) rechtfertigen (vgl Grabenwarter, ZfV 2000, 724). Zur Frage, welche Wirkungen mündliche Einwendungen haben, die von der Behörde zu Protokoll genommen werden, hat der VwGH im Erk Slg 16.356 A/2004, verstärkter Senat, Stellung genommen. Er hat betont, dass der einzige Zweck der Regelung des § 13 Abs 2 AVG, nach der unter anderem Rechtsmittel schriftlich einzubringen sind, darin liegt, die Behörde vom Aufwand zu entlasten, der mit der Dokumentation eines mündlichen Anbringens im Zuge einer besonderen Amtshandlung, bei der Amtorgan und Partei zusammenwirken müssen, verbunden ist. Nichts Anderes kann für Einwendungen im Großverfahren gelten. Das Schriftlichkeitsgebot dient hier ebenfalls ausschließlich der Entlastung der Behörde, deren Aufwand gerade wegen der großen Anzahl von Parteien ein enormes Ausmaß erreichen könnte. Hat die Behörde, ohne dazu gehalten zu sein, eine Einwendung niederschriftlich aufgenommen, ist die Einwendung im Hinblick auf den Eintritt der Präklusionsfolgen wirksam (siehe Hengstschläger/Leeb, AVG § 44b Rz 4).

Zusammenfassend ergibt sich aus den oben angeführten Erwägungen, dass die Parteistellung des Reinhalteverband Ried im Innkreis u.U. nicht präkludiert ist, da die Einwendungen innerhalb der im Edikt von der Behörde festgelegten Frist, welche die Erhebung von Einwendungen innerhalb der mündlichen Verhandlung umfasste, erhoben wurden.

Betreffend die Einwendungen ist festzuhalten, dass Eisenbahnanlagen nach ständiger Rechtsprechung der Höchstgerichte vom Geltungsbereich der Kanalisationsgesetze der Länder ausgenommen sind (vgl. VfSlg 17.424-17.493; VwSlg 10.462 A/1981). Im Verfahren ist allerdings zu überprüfen, ob die im Bauentwurf vorgesehene Art der Abwasserbeseitigung den Anforderungen entspricht.

Diesbezüglich wird auf den Technischen Bericht Hochbau Verkehrsstation, ON 03.01.01. S. 15 verwiesen. Im § 31a Gutachten wird diesbezüglich ausgeführt, dass die anfallenden Abwässer über eine Hebeanlage an das öffentliche Kanalnetz der Stadtgemeinde Ried im Innkreis abgeführt würden und die Maßnahme schlüssig und klar im Technischer Bericht Hochbau, ON 03.01.01 erläutert worden sei.

Betreffend etwaiger zivilrechtlicher Ansprüche wird festgehalten, dass diese nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind.

Zur Stellungnahme von Herrn Thomas Brachtl, 4910 Ried im Innkreis, Hoher Markt 8 vom 12. Juli 2024:

Als Mitglied des Gemeinderates und des Verkehrsausschusses und somit als Vertreter der Rieder BürgerInnengemeinde ersuchte Hr. Brachtl die Projektwerberin um Beantwortung der Fragen, ob der Schienenersatzverkehr die gesamte Strecke Ried – Braunau oder lediglich Teilbereiche wie z.B. Gurten – Braunau betreffe sowie ob im Zuge des Einsatzes des Schienenersatzverkehrs eine Haltestelle direkt im Stadtgebiet errichtet werden könne.

Die Projektwerberin kam dem Auskunftersuchen nach und führte dazu in der mündlichen Verhandlung Folgendes aus (vgl. Verhandlungsschrift vom 12. Juli 2024, Seite 15):

„In den Sommerferien 2027 und 2028 wird die gesamte Innkreisbahn von Neumarkt-Kallham bis Braunau am Inn und die Hausruckbahn von Attnang Puchheim – Schärding vsl im Schienenersatzverkehr geführt. Von Februar 2026 bis Ende April 2026 wird die Innkreisbahn von Neumarkt-Kallham bis Ried im Innkreis vsl im Schienenersatzverkehr geführt und die Hausruckbahn von Attnang Puchheim bis Ried vsl im Schienenersatzverkehr geführt.

Die Routenführung betreffend den Schienenersatzverkehr wird nicht durch den Projektwerber festgelegt. Wir werden den Wunsch an den Besteller des Schienenersatzverkehrs weitergeben, der den Bedarf prüfen wird.“

Auch betreffend das Auskunftersuchen des Hrn. Brachtl führte die Projektwerberin aus, dass die Parteistellung mangels schriftlicher Stellungnahme innerhalb der im Edikt festgelegten Einwendungsfrist präkludiert sei.

Dazu ist festzuhalten, dass Herr Brachtl zu keinem Zeitpunkt behauptete Partei iSd § 31e EiszBVG iVm § 8 AVG zu sein. Diesbezüglich war weder inhaltlich auf die Stellungnahme, noch auf die von der Projektwerberin vorgebrachte Präklusion einzugehen.

Feststellung des öffentlichen Interesses (Spruchpunkt V.):

Allgemein ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, von der Bauwerberin gesondert zu erwirkende Genehmigungen für das gegenständliche Bauvorhaben erforderlich sein können (beispielsweise nach wasserrechtlichen oder straßenrechtlichen Vorschriften).

Bezüglich der Wiederherstellung von Verkehrsanlagen und Wasserläufen, die durch den Bau der Eisenbahnanlage gestört oder unbenutzbar werden, ist allgemein auf § 20 EiszBVG und die sich daraus für die Bauwerberin aufgrund dieser gesetzlichen Vorschrift ergebenden Verpflichtungen hinzuweisen.

Mit der Realisierung des Projekts sollen die genannten Projektziele, etwa die Modernisierung der sicherungstechnischen Anlagen gemäß Stand der Technik, die Attraktivierung und Verbesserung des Kundenkomforts im Personenverkehr, die Errichtung barrierefreier Zugänge zu den neuen Inselbahnsteigen, kurze Umsteigewege zum nichtschienengebundenen öffentlichen Verkehr, die Adaptierung der Gleisanlagen für eine Optimierung der Betriebsabwicklung (Güter- und Personenverkehr), die Sicherstellung der Lademöglichkeiten im Güterverkehr durch die Errichtung von Abstellgleisen, die Berücksichtigung einer nachfolgenden Elektrifizierung, die Optimierung der VzG-Geschwindigkeiten sowie die Anhebung der Streckenklasse von D2 auf E5, erreicht werden.

Weiters wird durch die Realisierung dieses Projekts die Attraktivierung des Bahnhofs Ried im Innkreis und somit die Mobilität der Bewohner der Anliegergemeinden aufgewertet, da es insbesondere zu Fahrplanverbesserungen kommt.

Durch die Umsetzung ergeben sich Vorteile für die Bevölkerung, insbesondere kommt es zu einer barrierefreien Erschließung der Bahnsteige durch eine moderne Infrastruktur sowie zu einer höhenfreien Querung des Bahnhofes mit der Durchbindung des neuen Personendurchgangs. Ferner kommt es zu einer Attraktivierung des Schienenverkehrs durch Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen sowie durch die bauliche Adaptierung des Busterminals in der Anbindung an das öffentliche Straßennetz. Es kommt auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid liegt somit die Feststellung inne, dass ein öffentliches Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens „Bahnhofsumbau Ried im Innkreis“ gemäß dem aktuellen Stand der Technik, welche eine Verbesserung des Bestandes darstellt, insbesondere an der Herstellung der Barrierefreiheit, besteht und somit der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

Verletzungen der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen durch das gegenständliche Bauvorhaben wurde nicht vorgebracht und traten auch im Ermittlungsverfahren keinerlei Gründe zum Vorschein, die auf Verletzungen der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen hingewiesen hätten. Da ebenfalls keine Verletzung von subjektiv öffentlichen Rechten von Parteien eingewendet wurden, konnte eine detailliert durchgeführte Interessenabwägung gemäß § 31f Abs 1 Z 2 und 3 EisbG unterbleiben.

Es war daher - unter Berücksichtigung obiger Ausführungen - spruchgemäß zu entscheiden.

Bauausführungsfrist und Betriebsbewilligung:

Gemäß § 31g EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb welcher der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist. Im Hinblick auf die Größe und den Umfang des Bauvorhabens wird die im Spruch angeordnete Bauausführungsfrist seitens der Behörde als angemessen angesehen. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §§ 34 ff EisbG für das gegenständliche Bauvorhaben hat die Bauwerberin nicht angesucht, weshalb hierfür ein gesonderter Antrag bei der zuständigen Behörde einzubringen ist.

Interoperabilität:

Da es sich bei den betroffenen Streckenteilen der Eisenbahnstrecke Neumarkt-Kallham - Staatsgrenze nächst Braunau am Inn um eine Hauptbahn und bei der Eisenbahnstrecke Stainach-Irdning - Schärding um eine vernetzte Nebenbahn handelt, sind die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) betreffend Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnnetzes anzuwenden.

Zweck dieser Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Geltungsbe-
reich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge gemäß § 87 EISbG.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Verordnungen der Europäischen Kom-
mission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) herangezogen.

Das Europäische Parlament und der Rat hat am 11. Mai 2016 die Richtlinie (EU) 2016/797 über
die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union erlassen. Österreich
machte von der in Art 57 Abs 2 der RL (EU) 2016/797 vorgesehenen Möglichkeit der Verlänge-
rung des Übergangszeitraumes um ein Jahr Gebrauch. Die Richtlinie (EU) 2016/797 wurde in-
zwischen hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums durch die Richtlinie (EU)
2020/700 vom 25. Mai 2020 geändert und der Übergangszeitpunkt erneut verlängert. Die in-
nerstaatliche Umsetzung der RL (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsys-
tems in der Europäischen Union erfolgte durch die Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 mit
BGBl. I Nr. 143/2020 am 22. Dezember 2020.

Mit dieser Richtlinie werden die Bedingungen festgelegt, die für die Verwirklichung der In-
teroperabilität des Eisenbahnsystems in der Union im Einklang mit der Richtlinie (EU)
2016/798 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsi-
cherheit erfüllt sein müssen, um ein optimales Maß an technischer Harmonisierung festzule-
gen, es zu ermöglichen, Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu er-
leichtern, zu verbessern und zu entwickeln und zur Verwirklichung des einheitlichen europäi-
schen Eisenbahnraums und zur schrittweisen Vollendung des Binnenmarkts beizutragen. Diese
Bedingungen betreffen die Planung, den Bau, die Inbetriebnahme, die Aufrüstung, die Erneue-
rung, den Betrieb und die Instandhaltung von Bestandteilen dieses Systems und darüber hin-
aus die Qualifikationen sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug auf das
für seinen Betrieb und seine Instandhaltung eingesetzte Personal.

Diese Richtlinie enthält für jedes Teilsystem die Bestimmungen über Interoperabilitätskompo-
nenten, Schnittstellen und Verfahren sowie die Bedingungen für die Gesamtkohärenz des Ei-
senbahnsystems der Union, die zur Verwirklichung der Interoperabilität erforderlich sind.

Das Eisenbahnsystem der Union, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten ein-
schließlich der Schnittstellen müssen den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen ent-
sprechen.

Gemäß § 99 Abs 1 EISbG versteht man unter Teilsystemen die in Anhang II der RL (EU)
2016/797 angeführten strukturellen und funktionalen Teile des Eisenbahnsystems.

Die Teilsysteme des Eisenbahnsystems der Union sind einem Prüfverfahren zu unterziehen.
Diese Prüfung sollte den für die Inbetriebnahme oder das Inverkehrbringen zuständigen Stel-
len die Gewähr bieten, dass die Ergebnisse auf der Planungs-, Bau- und Inbetriebnahmestufe
den geltenden ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Vorschriften entsprechen.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über
die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Zum Teilsystem Infra-
struktur (TSI INF) gehört auch der Teilbereich „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI
PRM). Beide Teilsysteme sind für das gegenständliche Bauvorhaben relevant und finden An-
wendung.

Die Projektwerberin führte in ihrem verfahrensleitenden Antrag vom 4. April 2024 zur Interoperabilität Folgendes aus:

„Die Bestimmungen des 8. Teils (Interoperabilität) des EisbG gelten für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen. Da es sich bei der Strecke Neumarkt-Kallham - Staatsgrenze n. Braunau um eine Hauptbahn und bei der Strecke Stainach-Irdning - Schärding um eine vernetzte Nebenbahn handelt, sind die Vorgaben des 8. Teils anzuwenden.

In diesem Zusammenhang wurde seitens der Antragstellerin die benannte Stelle BCT – Bahn Consult TEN Bewertungs GmbH, Untere Viaduktgasse 2, 1030 Wien zur Durchführung einer EG-Prüfung hinsichtlich dem relevanten Teilsystem Infrastruktur beauftragt.

Der Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung gemäß § 104 EisbG erfolgt bei Fertigstellung der Arbeiten.“

Mit den Einreichunterlagen des gegenständlichen Bauvorhabens wurde eine Zwischenprüfbescheinigung, Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2024/INF/DEEN/233069/INF001/V01, Teilsystem Infrastruktur TSI Infrastruktur und TSI PRM, Modul SG, Phase Einreichplanung der benannten Stelle der BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 3. April 2024 vorgelegt.

In der Zusammenfassung der Zwischenprüfbescheinigung wird Folgendes ausgeführt: *„Der Bewertungsgegenstand (siehe Abschnitt 3) wurde hinsichtlich seiner Konformität mit den angewandten TSI und den damit verbundenen detaillierten Konformitätsbewertungsanforderungen (siehe Abschnitt 2.6 und 4) sowie unter Berücksichtigung etwaiger Einsatzbedingungen und -beschränkungen (siehe Abschnitt 5.2.) evaluiert.“*

Aus der vorgelegten Zwischenprüfbescheinigung ergibt sich, dass betreffend die Phase Einreichplanung von der Einhaltung der Vorschriften für die Teilsysteme Infrastruktur ausgegangen werden kann.

Gemäß § 104 EisbG ist für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufrüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ eine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich. Für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ dann keine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich, wenn die Behörde gemäß § 107 entschieden hat, dass eine solche nicht erforderlich ist.

Da keine Entscheidung gemäß § 107 EisbG von der zuständigen Behörde vorliegt, ist ein gesonderter Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung gemäß §§ 104ff EisbG bei der Obersten Eisenbahnbehörde einzubringen.

CMS-Verordnung:

Hinsichtlich der Einhaltung der in der Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Be-

wertung von Risiken idF der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 enthaltenen Anforderungen hinsichtlich der Entscheidung über die Signifikanz der Änderung, ist festzuhalten, dass ein diesbezüglicher Nachweis spätestens im Zuge des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens von der Projektwerberin zu führen sein wird.

Die entsprechenden Nachweise werden seitens der Projektwerberin im Rahmen des Betriebsbewilligungsverfahrens zu erbringen sein.

Anzumerken ist, dass dem Einreichoperat gemäß § 6 Abs 4 EisbVO ein Nachweis über die Anhörung des zuständigen Betriebsleiters vom 12. März 2024 beigefügt wurde, in welcher dieser bestätigte, dass die Anhörung erfolgt sei und gegen das Vorhaben keine Einwände bestehen würden.

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

Zu den wasserrechtlichen Belangen:

Die Projektwerberin hat mit ihrem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 4. April 2024 den Antrag auf wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 127 Abs 1 lit b iVm § 40 WRG 1959 verbunden.

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden und die betroffenen Bauten 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.

Es wird darauf hingewiesen, dass für die geplante Einleitung der Niederschlagsgewässer in die Breitsach eine gesonderte wasserrechtliche Bewilligung bei der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis als zuständige Wasserrechtsbehörde zu beantragen ist. Weiters wird auf die Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis vom 11. Juli 2024 und 12. Juli 2024 verwiesen.

Gemäß § 40 Abs 1 WRG 1959 bedürfen Entwässerungsanlagen der wasserrechtlichen Bewilligung, sofern es sich um eine zusammenhängende Fläche von mehr als 3 ha handelt oder eine nachteilige Beeinflussung der Grundwasserverhältnisse des Vorfluters oder fremder Rechte zu befürchten ist.

Entwässern iSd § 40 Abs 1 WRG 1959 bedeutet die künstlich zu bewirkende Herabsetzung des Wassergehaltes eines wasserreichen Gebietes. Bezeichnend für eine Entwässerungsanlage ist somit ein Eingriff in den bestehenden Feuchtigkeitshaushalt einer Landschaft (VwGH 29.06.1970, 1027/68). Entwässerungsanlagen sind daher weder Grundwassererschließungen iSd § 10 WRG 1959 noch Abwassereinleitungen, sondern vielmehr Anlagen, mit denen der Wasserhaushalt iSd Wegleitung von Wasser beeinflusst werden soll. Beispielsweise ist die Entwässerung der Straßenoberfläche keine Maßnahme iSd § 40 (VwGH 14.03.1995, 92/07/01629) auch nicht die „Stadtentwässerung“ (dh Sammlung und Ableitung von Niederschlags- und Abwässern), sie stellt ggf. eine bewilligungspflichtige Maßnahme nach § 32 Abs 2 lit a WRG 1959 und nicht nach § 40 leg cit dar (vgl. Lindner in Oberleitner/Berger WRG-ON^{4.02} § 40 Rz 2).

Nach ständiger Rechtsprechung sind Entwässerungsanlagen nach § 40 Abs 1 leg cit solche Herstellungen, die der Veränderung des bisherigen Wasserhaushaltes eines Gebietes zugunsten der Herabsetzung seines Wassergehaltes zu dienen bestimmt sind. Entwässern im Sinne von § 40 Abs 1 leg cit bedeutet die künstliche - weil erst durch eine Anlage (etwa eine Drainage) zu bewirkende - Herabsetzung des Wassergehaltes eines wasserreichen Gebietes. Bezeichnend für eine solche Anlage ist somit der Eingriff in den bestehenden Feuchtigkeitshaushalt einer Landschaft (VwGH 16.11.2017, Ro 2016/07/0004, mH auf 24.10.2013, 2013/07/0058 und 14.03.1995, 92/07/0162).

Entwässerungsanlagen von Bauobjekten sind keine Wasseranlagen iSd § 40 WRG 1959 (VwGH 19.03.1959, 792/55).

Demnach handelt sich bei den projektierten Entwässerungsanlagen, insbesondere dem Retentionsbecken mit nachgeschaltetem Filterbecken in km 21,075 l.d.B, nicht um Entwässerungsanlagen gemäß § 40 Abs 1 WRG, da damit lediglich die Niederschlagswässer abgeleitet werden sollen und diese Entwässerungsanlagen nicht der Veränderung des bisherigen Wasserhaushaltes eines Gebietes zugunsten der Herabsetzung seines Wassergehaltes zu dienen bestimmt sind.

Es wird auf die Stellungnahme der Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis als zuständiger Wasserrechtsbehörde vom 11. Juli 2024 verwiesen, wonach die Rechtsansicht der Antragstellerin geteilt werde, dass die Wasserhaltungsmaßnahmen für die Erschließung und Benutzung von Grundwasser auf Bahngrund für Bau- und Betriebszwecke in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben unter § 40 WRG 1959 zu subsumieren und somit nach § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 von der Eisenbahnbehörde im gegenständlichen Verfahren mitabzuhandeln seien.

Zur Grundwassersituation wird im § 31a Gutachten in Punkt B7.6.2 Folgendes ausgeführt:

„Der Grundwasserspiegel wird infolge der topographischen Verhältnisse als nicht seicht eingeschätzt.

Mit dem Vorliegen von lokalen Stauwasser-Ansammlungen unter dem Schotterbett bzw. in der Übergangszone, und eventuell schichtwasserführenden Horizonten ist zu rechnen, die durch rasche Versickerung über Schotterbett und Übergangszone gebildet werden.

Schichtwasserhorizonte werden voraussichtlich in Richtung Norden bis Nordosten entwässern.

Im anstehenden Schlier wird kein geschlossener Grundwasserspiegel erwartet, die topografischen Verhältnisse weisen nicht auf anstehendes Grundwasser hin.

Zutritte von Oberflächenwässern bzw. verstärkter Schichtwasserbildung kann bei langen Regenwetterperioden nicht ausgeschlossen werden.

Der Andrang wird aus Richtung Süden und Südwesten erfolgen, darauf deutet der teils bestehende Bahngraben links der Gleisanlagen hin.

Etwaige Schichtwasserhorizonte entwässern ebenfalls in die oben genannte Richtung.

Für weitere Grundwasserinformationen ist das geografische Informationssystem DORIS des Landes Oberösterreich herangezogen worden, in welchem allerdings für den Bahnhofsbereich

Ried keine detaillierten Grundwasserangaben zum Zeitpunkt der Abfrage ausgewiesen worden sind.

Betreffend Tiefengrundwasser und gespanntem Grundwasser sind keine Aussagen getroffen worden.“

Unter Punkt B7.8.2.3 Baugrund des § 31a Gutachtens wird Folgendes ausgeführt:

„Gemäß den Ausführungen der Gründungstechnische Beurteilung Unterführung km 21,233, ON 06.01.04, wird der vorliegende Baugrund als generell gut tragfähig beurteilt und eine Flachgründung als möglich erachtet.

Der Untergrund wird als nicht versickerungsfähig eingestuft, sodass die Ausbildung des Durchganges als ‚Weiße Wanne‘ vorgesehen wird.

Von einem maßgeblichen Grundwasserzutritt wird nicht ausgegangen.

Die anfallenden Niederschlagswässer werden nach Möglichkeit an der Oberfläche gefasst und an die Streckenentwässerung abgegeben.“

Unter Punkt B7.8.2.4 Baugrubensicherung und Wasserhaltung wird Folgendes ausgeführt:

„Für den Bauzustand ist eine Baugrubensicherung mit Spundwänden vorgesehen, diese wird entsprechend der Dammlage U-förmig angeordnet sind.

Die anfallenden Wässer werden z.B. mit seichten Drainagen, Spitzgräben o.ä. zu Schachtbrunnen abgeleitet.

Auf eine geeignete Vorreinigung, wie Sedimentation von absetzbaren Stoffen oder Neutralisation bei pH-Wert Erhöhung, etc. wird geachtet. Je nach Art der Vorflut wird das Einvernehmen über das Maß der Einleitung mit der zuständigen Behörde oder dem Betreiber gesucht.

Für die Bodenkennwerte zur Ausführung der Spundwände wird auf das geotechnische Gutachten verwiesen.

Die Dimensionierung der Spundwände und ihre Verankerung wird im Zuge der Detailplanung festgelegt.“

Dem § 31a Gutachten lässt sich auf Seite 239 zur Grundwassersituation entnehmen, dass *„die im Projektgebiet zu erwartenden Grundwasserverhältnisse im Gutachten und der Allgemeinen erdbautechnischen Beurteilung, ON 06.01.02, schlüssig und verständlich beschrieben sind.“*

Weiters kommt die § 31a Gutachterin für das Fachgebiet Geotechnik und Wasserbau auf Seite 242 des Gutachtens zu folgendem Schluss: *„Zur Sicherung der Baugruben sind umfassende und schlüssige Angaben im Gutachten zur Gründungstechnische Beurteilung Unterführung km 21,233, ON 06.01.04, enthalten.“*

Unter die allgemeine Definition von Entwässerungsanlagen (künstliche Herabsetzung des Wassergehaltes eines wasserreichen Gebietes) fällt auch die Entwässerung von Bauobjekten durch eine Auftriebsbegrenzungsdrainage. Das gezielte Absenken des örtlichen Grundwasserspiegels zur Erleichterung von Baumaßnahmen zB durch Absenkbrunnen und Hebewerke fällt - va bei Beeinträchtigung fremder Rechte - unter § 40 Abs 1 WRG (VwGH 16.11.2017, Ro 2016/07/0004; 24.10.2013, 2013/07/0058).

Da der Grundwasserspiegel infolge der topographischen Verhältnisse als nicht seicht eingeschätzt wurde und auch von einem maßgeblichen Grundwasserzutritt nicht ausgegangen wird, was seitens der § 31a EisbG Gutachterin für Geotechnik und Wasserbau als schlüssig bestätigt wurde, kommt es zu keiner gezielten Herabsetzung des Wassergehaltes bzw. des örtlichen Grundwasserspiegels zur Erleichterung von Baumaßnahmen. Auch sind keine speziellen Baumaßnahmen zur Entwässerung, wie etwa ein Absenkbrunnen oder Hebewerke geplant.

Sohin wird festgestellt, dass die im vorliegenden Projekt geplanten Wasserhaltungsmaßnahmen für die Erschließung und Benutzung von Grundwasser auf Bahngrund für Bau- und Betriebszwecke in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben nicht unter die allgemeine Definition von Entwässerungsanlagen gemäß § 40 WRG fallen und daher keiner Bewilligung gemäß § 40 Abs 1 WRG bedürfen.

Festzuhalten ist jedoch, dass im geotechnischen Gutachten, Gründungstechnische Beurteilung Unterführung km 21,233, ON 06.01.04, Gründungstechnische Beurteilung Unterführung km 21,580, ON 06.01.03, und Allgemeine Erdbautechnische Beurteilung, ON 06.01.02, weiterführende Maßnahmen und Baukontrollen angeführt sind, die aus bodenmechanisch-gründungstechnischer Sicht als erforderlich erachtet werden. Angeführt wird unter anderem die Baubegleitende bodenmechanischen Betreuung der Bauausführung mit Dokumentation zu den tatsächlich angetroffenen Baugrund- und Grundwasserverhältnissen sowie die Planung von Tragschichtaufbau und Drainage- bzw. Entwässerungsmaßnahmen.

Sollten aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse der Grundwassersituation doch ein Absenken des örtlichen Grundwasserspiegels zur Erleichterung von Baumaßnahmen erforderlich sein, müsste eine gesonderte Bewilligung beantragt und die Voraussetzungen des § 40 Abs 1 WRG erneut geprüft werden.

Weitere wasserbautechnische Maßnahmen wurden nicht beantragt.

Zusammenfassende Würdigung:

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

Die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfes den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hierbei wurde auf die oben zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und es sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalt samt den dem Vorhaben zugrundeliegenden Projektunterlagen, dem Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie dem sonstigen Vorbringen. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde von der Behörde als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar beurteilt.

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

Mögliche durch die Ausführung des Bauvorhabens entstehende entstehenden Nachteile wurden weder seitens einer betroffenen Gebietskörperschaft noch von einer sonstigen Partei des Verfahrens geltend gemacht, sodass auch festgestellt werden konnte, 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.

Zur Kostenvorschreibung (Spruchpunkt VII.):

Die Entscheidung über die Kommissionsgebühren stützt sich auf die im Spruch genannten gesetzlichen Bestimmungen.

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

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid gegen den sie sich richtet und 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 unter <https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html> bekanntgemacht. Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Hinweis zur Gebührenpflicht:

Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (VwG-Eingabengebührverordnung - VwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, idF BGBl. II Nr. 273/2023, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG

Geschäftsbereich Projekte Neu- und Ausbau
Projektleitung Oberösterreich 2
Bahnhofstraße 3, 4020 Linz

per E-Mail an: thomas.fruhmann@oebb.at; gerhard.neundlinger@oebb.at;
christina.roll@oebb.at und andreas.netzer@oebb.at

2. Bürgermeister der Stadtgemeinde Ried im Innkreis

zHd. Herrn Bgm. Mag. (FH) Bernhard Zwiehner
Rathaus, Hauptplatz 12, 4910 Ried im Innkreis

vorab per E-Mail an: office@ried.gv.at und bgm@ried.gv.at

3. Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis

zHd. Frau Mag.^a Angela Stoffner
Parkgasse 1, 4910 Ried im Innkreis
als Wasserrechtsbehörde gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG 1959

per E-Mail an: bh-ri.post@ooe.gv.at

4. Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft

Sektion II/C/11
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1, 1010 Wien

vorab per E-Mail an: ii11@bmaw.gv.at

5. Landeshauptmann von Oberösterreich

Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz

per E-Mail an: pl.ww.post@ooe.gv.at

Für die Bundesministerin:

Mag. Simon Ebner-Bachmann

