

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter:in

ERICH.SIMETZBERGER@BMK.GV.AT
+43 1 71162 652215
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: 2024-0.382.835

Wien, 24. Mai 2024

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Koralmbahn-km 32,350 – km 73,800

Änderungsprojekt 2021 betreffend den Koralmtunnel
Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich
wasserrechtlicher Belange

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.2.2022 auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange wie folgt:

BESCHEID

Spruch

A. Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für das „**Änderungsprojekt 2021**“ betreffend den **Koralmtunnel**, Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, **im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä**, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** unter **Mitberücksichtigung der wasserrechtlichen Belange** erteilt.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung (Änderungsprojekt 2021“) bezieht sich insbesondere auf folgende **projektgegenständliche Maßnahmen**:

- BTA – Zusätzliches Leichtes Masse-Feder System/im Bereich KAT 1
- BTA – Zusätzliches Masse-Feder System/ im Bereich KAT 2
- BTA – Drainbeton anstatt Gleisschotter
- BTA – Situierung der Selbstblockstellen
- BTA – Tasterkästen – Änderung Abstand 100 m auf 250 m
- BTA – Elektranten – Änderung Abstand von 100 m auf 250 m
- BTA – Umschaltmöglichkeit zwischen beiden unabhängigen MS-Netzen
- BTA – Betriebsfernsprechanlagen – Entfall
- BTA – Kabelanlagen – Entfall Kupferanlagen in den Fahrtunneln
- BTA – Videoanlagen – Entfall der 2 Kameras je Rettungsstollen
- BTA – Entfall der elektronischen Zutrittskontrollanlage im Tunnel
- BTA – Ersatz der Brandmeldeanlage durch Wärmemelder
- BTA – Infoanlagen – Entfall der Lautsprecher zur akustischen Wegleitung
- BTA - Infoanlagen – Entfall der Sprechstellen zur akustischen Wegleitung
- BTA – Funkanlagen – Strahlerkabel in den Querschlägen
- BTA – Funkanlagen – Antennenanlage/Querschläge
- BTA – Funkanlagen – Betriebliche Basisstationen
- BTA – Funkversorgung mit TETRA BOS Digitalfunk
- BTA – Funkanlagen – Remote Units
- BTA – Axialventilatoren in den Lüftungszentralen
- BTA – Schalldämpfer in den Lüftungszentralen
- BTA – Gebäudegestaltung Lüftungszentralen
- BTA - Betrieb der Schachtbefahrungsanlage
- BTA - Luftwechsel und Wärmeabfuhr in der Nothaltestelle
- BTA – Zeitliche Wirkung der Hauptlüftung im Ereignisfall
- BTA – Instandhaltungslüftung
- BTA - Ereignisbetrieb – Öffnung von Klappen im Bypasskanal
- BTA – Komfortlüftung in der NHS – Wärmefreisetzung/Person
- BTA - Ereignisbetrieb – Beeinflussung der Zugfahrten
- BTA – Leistungsbedarf Axialventilatoren Hauptlüftung
- BTA - Differenzdruck zwischen den beiden Röhren
- BTA - Absperrklappen im Schacht Leibenfeld und Paierdorf
- BTA – Absperrklappen in den beiden Lüftungsbypässen
- BTA – Komfortlüftung in der NHS - Montage Axialventilator
- BTA – Komfortlüftung in der NHS – Schutzgitter Axialventilator
- BTA – Brandschutztechnische Spezifikation Klappen
- BTA – Ereignislüftung – Meteorologie
- BTA – Ereignisfall – Strömungsgeschwindigkeit in Querschlägen
- BTA – Brandabschnitte innerhalb des Querschlages
- BTA – Anpassung der Ventilatoren (LG Paierdorf)
- BTA – Anpassung der Ventilatoren (LG Leibenfeld)
- BTA – Absorbierende Oberfläche „Portal West“
- BTA – Absorbierende Oberfläche „Portal Ost“

- BTA – Portalgebäude „West“
- BTA – Portalgebäude „Ost“
- BTA – Zusätzliche „Masse-Feder-Systeme“ (MFS) im Bereich „KAT3“
- BTA – Änderung Gleisgradiente
- Gewässerschutzanlage (GSA) „Ost“- neu
- Gewässerschutzanlage (GSA) „West“ – neu
- Durchmesser und Lage der Tunnelhauptentwässerung
- Abstand Putzschächte zyklischer und kontinuierlicher Vortrieb
- Anpassung Abstand Erdungsbuchsen
- Änderung Entwässerungsdetails
- Abdichtungsdetails zyklischer und kontinuierlicher Vortrieb
- Änderungen Nothaltestelle (NHS)
- Zusätzliche Technikräume Versinterungsmanagement
- Anpassung Querschläge 1 – 68b an Anforderungen Betrieb
- Anpassung Innenausbau Bereiche einschalig/zweischalig
- Anpassung Betondeckung
- Änderung Baulosgrenzen Rohbaulose
- Änderungen Randwege und Bankette
- Lüftungsschacht Leibenfeld – diverse Anpassungen
- Lüftungsschacht Paierdorf div. Anpassungen
- Optimierung Regelquerschnitt – Offene Bauweise Kastenprofil
- Optimierung Regelquerschnitt – Offene Bauweise Gewölbepprofil
- Offene Bauweise „Ostportal“ - Drainage und Stützmauer
- Optimierung Regelquerschnitt – Geschlossene Bauweise Süd
- Optimierung Regelquerschnitt – Geschlossene Bauweise Nord
- Geschlossene Bauweise
- TuSi – Brandfalllüftung
- TuSi – Evakuierung Folgezug
- TuSi – Anhalten des Güterzugs in der Nothaltestelle
- TuSi – Evakuierung der Flüchtenden aus der sicheren Röhre
- TuSi – Ereignisröhre - Ausfahren vorangegangener Züge
- TuSi – Überwachung der Bypasskanäle in der NHS
- TuSi – HDWNA
- TuSi – (Notruf-)Fernsprecher
- TuSi – Notausgangstüren
- TuSi – Videoinformationssystem
- TuSi – Leuchttaster
- TuSi – Kennzeichnung Notausgang (Farbe der Kennzeichnung)
- TuSi – Kennzeichnung Notausgang (optische Maßnahmen zur Personenlenkung)
- TuSi – Oberleitung und Erdung
- TuSi – Rettungszugstandorte
- TuSi – Ausrüstung (Rettungs-/portalplätze)
- TuSi – Löschwasserversorgung
- TuSi – Steckdosenverteiler
- TuSi – Rettungszug (Zugtyp)/Rettungszug (Löschwasserversorgung)
- TuSi – Schachtbefahrungsanlage
- BTA - MS-Übergabestellen
- BTA - MS-Schutzkonzept
- BTA – Entfall des Brandschutz-Funktionserhalts von 180 min

- BTA - Ausführung der NS-Umschaltung in den QS
- BTA – Versorgungskonzept und Ausführung Orientierungsbeleuchtung
- BTA – Kabelstiche nicht halogenfrei
- BTA – Rauchübertritt - System zur Überwachung der Bypasskanäle
- BTA – Löschwassieranlage
- BTA – BSKen in Wandscheibe Fahrtunnel sowie BSK/Tür in Wandscheibe Feuerwehrzugang /Übergangsbereich
- BTA – Elektranten – Änderung Ausstattung und Leistungsentnahme
- Brauchwasserversorgung für Härtestabilisierung bzw. Drainagespülvorgänge

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

Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur **Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßennetze sowie Wasserläufe**, wie im Projekt dargestellt ist, auf ihre Kosten **verpflichtet** ist.

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

- „Koralmbahn Graz - Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Koralmbahn-km 40,834 – 73,800; Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 – 73,800; Änderungsprojekt 2021 vom Dezember 2021.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH vom 19.12.2021 samt allgemein verständlicher Zusammenfassung.

II. Das Bauvorhaben ist **bis 31.12.2027** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Behörde gestellten Antrag verlängert werden.

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

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

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

1. Alle gegen das Vorhaben erhobene Einwendungen, entgegenstehende Anträge und sonstige Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen

handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entgegen wird, als unbegründet **abgewiesen**.

2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen werden **zurückgewiesen**.

B. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Die **aufschiebende Wirkung** einer Beschwerde gegen diesen Bescheid wird **ausgeschlossen**.

Rechtsgrundlagen

§ 2 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989 (HIG)
§§ 20, 31, 31a, 31f, 31g und 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
§ 127 Abs 1 lit b iVm § 32 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)
§ 13 Abs 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)

Begründung

Zu Spruchpunkt A.:

Zuständigkeit der Behörde

Hinsichtlich der Zuständigkeit der Behörde ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, am 1.4.2002 liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (bzw. nunmehr: Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann.

Als Hauptbahn gelten gemäß § 4 Abs 1 EisbG die Hochleistungsstrecken nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) und die durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie erklärten Strecken.

Gemäß Z 3 der 3. Hochleistungsstrecken - Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994, kundgemacht in BGBl. Nr. 83/1994, wurde die Koralmbahn Graz – Klagenfurt zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Verkehr, Innovation und Technologie für das ggst. Änderungsvorhaben ist daher gegeben.

Antragslegitimation der Bauwerberin

Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr 138/2003) wurde die (damalige) Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmender Gesellschaft verschmolzen. Gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr. 95/2009) wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit 31.12.2008 mit der ÖBB-Infrastruktur AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen, wobei die Verschmelzung spätestens am 30.9.2009 zur Eintragung im Firmenbuch anzumelden war.

Die ÖBB-Infrastruktur AG fungiert somit als Rechtsnachfolgerin der HL-AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Rechtliche Grundlagen

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

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungs-technischen Einrichtungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erforderlich.

Gemäß § 31a EisbG ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag sind ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizulegen. Diese Gutachten dienen dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinausgehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Wird für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet wird.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die in § 31b EisbG angeführten Punkte ersichtlich sein (Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungen; Bau- und Betriebsprogramm; erhebliche Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt; die im § 31e EisbG genannten Liegenschaften

sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten).

Des Weiteren hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit der Verordnung über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen vom 15.4.2008 (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV), BGBl II 128/2008, nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen im Sinne des § 31b Abs 2 EisbG getroffen.

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist gemäß § 31d EisbG den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

Bei der Erfüllung der nachstehenden **Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 31f EisbG** ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen:

1. wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei Abweichungen vom Stand der Technik in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann;
2. wenn vom Bund, den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens der entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht;
3. wenn eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv-öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

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

Für die **Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen** ist die **eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung** gemäß § 34b EisbG erforderlich. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann gemäß § 34a Z 1 EisbG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen verbunden werden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des

Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn keine Bedenken bestehen.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, soweit nicht § 93 ASchG anzuwenden ist.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u.a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Abs 4 Arbeitsinspektionsgesetz 1993- ArbIG, BGBl. Nr. 27/1993 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Partei beizuziehen.

Interoperabilität

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Koralmbahn“ ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

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

Zweck dieser Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall sind die Teilsysteme Infrastruktur (TSI INF), Energie (TSI ENE) und Zugsteuerung/ Zugsicherung und Signalgebung (TSI CCS) relevant. Zum Teilsystem Infrastruktur (TSI INF) gehören auch die beiden Teilbereiche „Personen mit eingeschränkter Mobilität“ (TSI PRM) und „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ (TSI SRT).

Gemäß § 102 Abs 1 EisbG ist für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang IV der Richtlinie (EU) 2016/797 zu entsprechen hat, auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung

auf der Grundlage der in den jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den bereits in den vorangehenden Verfahren im Rahmen von „Zwischenprüfbescheinigungen“ erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle im erforderlichen Ausmaß sowie aus den Bezug habenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH vom 19.12.2021, wonach die Bewertung der Teilsysteme „Infrastruktur“ (INF), „Energie“ (ENE) und „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ (ZZS) anhand von Modul SG durch die Benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH erfolgt und die Bewertung von für die EG-Prüfung relevanten Abweichungen im Zuge der entsprechenden Prüfphasen der einzelnen Teilsysteme („Ausführungsplanung“, „Entwurfprüfung“, etc.) durch diese durchgeführt wird.

Gemäß § 104 EisbG ist für die **Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“** sowie **„streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“** oder erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“ „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ eine **Genehmigung zur Inbetriebnahme** erforderlich.

Gemäß § 105 EisbG ist die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme der vorgenannten Teilsysteme bei der Behörde zu beantragen, wobei dem Antrag die in § 105 Abs 1 EisbG bezeichneten Unterlagen beizulegen sind.

CSM-Verordnung

In Hinblick auf die Einhaltung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 der Kommission vom 30. April 2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken idF der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/1136 enthaltenen Anforderungen hinsichtlich der Entscheidung über die Signifikanz der Änderung ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens gemäß §§ 34b EisbG und des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens gemäß § 105 EisbG die entsprechenden abschließenden Nachweise noch zu führen haben wird.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH vom 19.12.2021 ist dazu zu entnehmen, dass nach Angabe der ÖBB-Infrastruktur AG für das ggst. Projekt ein Risiko-Assessment-Report (RAR) erstellt wurde (vgl. dazu S 18 und 142 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

Unter dem Gesichtspunkt der europarechtlichen Rahmenbedingungen ist somit festzustellen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt werden kann.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH vom 19.12.2021 ist weiters zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters erfolgt ist (vgl. dazu S 59 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

Es ist daher auch von der Einhaltung der in § 6 Abs 4 Z 1 EisbVO enthaltenen Anforderung, wonach insbesondere u.a. bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen der verantwortliche

Betriebsleiter bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, welche die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, anzuhören ist, auszugehen.

Verfahrenshergang

Der Verfahrenshergang stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

I. Mit Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994, BGBl. Nr. 83/1994, wurde die Strecke Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit BGBl. Nr. 405/1989, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 539/1990 und Änderungen mit BGBl. Nr. 597/1995 vom 31.08.1995 und BGBl. II Nr. 306/2001 vom 24.08.2001 wurde die Koralmbahn Graz - Klagenfurt der (damaligen) Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) zur Planung übertragen.

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

Nach Abschluss des über Antrag der (damaligen) HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat diese unter Bezugnahme auf die oben genannte Übertragungsverordnung mit Schreiben vom 21.3.2002 beim (damaligen) Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die Einleitung eines Trassenverordnungsverfahrens und unter gleichzeitiger Vorlage einer Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) samt Projektunterlagen die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens für den UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä ange-regt.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.2.2005, BGBl. II Nr. 47/2005, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä im Zuge der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

Die wesentlichen Gründe für die Entscheidung im Sinne von § 24 Abs 7 in Verbindung mit § 17 Abs 3 bis 5 UVP-G idF BGBl 773/1996 waren hiebei folgende:

„Die gegenständliche Eisenbahnhochleistungsstrecke entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Es ist zu befürchten, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Durch das Trassenverordnungsverfahren samt Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren konnte sichergestellt werden, dass aufgrund der in der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Vorschriften des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergebnisse der

öffentlichen Erörterung, die bei der Detailplanung des Vorhabens und in den nachfolgenden erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau das gegenständliche Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G anzusehen ist.

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den Gemeinden Wettmannstätten, Groß St. Florian, Unterbergla, Frauental an der Laßnitz, Hollenegg, Deutschlandsberg, Schwanberg, Gressenberg, Garanas, Wölfresen, St. Georgen im Lavanttal, St. Andrä und St. Paul im Lavanttal für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.“

II. Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG (als Rechtsnachfolgerin der HL-AG) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den **Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä** von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt erteilt („**Stammbescheid**“).

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass dieser Bescheid im Sinne der gemäß der damals anzuwendenden Bestimmung des § 36 Abs 1 EisbG in der Fassung vor der Novelle 2006 die Genehmigung des Koralmtunnels lediglich „**der Lage nach**“ umfasste.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.12.2007, GZ. BMVIT-820.164/0026-IV/SCH2/2007, wurde der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Sinne der Übergangsbestimmung des § 133a Z 16 EisbG zum Bundesgesetz BGBl I Nr. 125/2006 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG 1957 idF BGBl I 125/2006 für die durch den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid vom 15.11.2006 noch nicht abgedeckten Teile des **Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä** erteilt. Dieser Bescheid umfasste insbesondere auch den „**Kunstabau Koralmtunnel**“ (im Rahmen der so genannten „Differenzgenehmigung“ für das „Detailprojekt Koralmtunnel“).

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 14.6.2012, GZ. BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG als Rechtsnachfolgerin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das „**Einreichprojekt 2011**“ betreffend den (für das ggst. Änderungsprojekt 2021 betreffend den Koralmtunnel nicht unmittelbar relevanten) **Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg**; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834 und den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn km 37,203 bis Koralmbahn-km 39,799 bzw. von GKB-km 23,020 bis GKB-km 26,329 GKB-km 23,020 – km 26,329 erteilt („Differenz- und Änderungsgenehmigung“).

In diesen Bescheiden blieb die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung jeweils einer gesonderten Antragstellung vorbehalten, wobei die Bauausführungsfrist für diese Bauvorhaben über einen entsprechenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG zuletzt mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.8.2019, GZ. BMVIT-820.234/0002-IV/IVVS4/2019, bis 31.12.2027 neuerlich verlängert wurde.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 5.8.2021, GZ. 2021-0.529.207, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG zuletzt

die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange und forstrechtliche Rodungsbewilligung für das „**Änderungsprojekt 2018**“ betreffend den (für das ggst. Änderungsprojekt 2021 betreffend den Koralmtunnel nicht unmittelbar relevanten) **Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg**; Koralmbahn-km 32,350 – km 40,834; und den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark; Koralmbahn km 37,203 – km 39,799; GKB-km 23,020 – km 26,329; unter Festlegung einer Bauausführungsfrist bis 31.12.2027 erteilt.

Mit Schreiben vom 17.2.2022 hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisebG unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gemäß § 32 iVm § 127 Abs 1 lit b WRG für die im Bauentwurf dargestellten Änderungen betreffend den **Koralmtunnel**; Koralmbahn- km 40,834 – km 73,800, beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisebG vorgelegt („**Änderungsprojekt 2021**“).

Das „Änderungsprojekt 2021“ umfasst insbesondere die in den Antragsunterlagen näher dargestellten Abweichungen, Änderungen und Anpassungen (Optimierungen) des Koralmtunnels gegenüber dem mit oben genannten Bescheiden genehmigten Bauvorhaben betreffend Oberbau, Gleisgradienten und Regelquerschnitte, Querschläge, Nothaltestellen, Innenausbau und Betondeckungen, Randwege und Bankette, Lüftungs- und Technikgebäude, Gewässerschutzanlagen, Tunnelhauptentwässerung, Entwässerungsdetails samt Putzschächten sowie Erdungsbuchsen.

Demgemäß sieht das nunmehr verfahrensgegenständliche „Änderungsprojekt 2021“ im Wesentlichen die unter Spruchpunkt A. dargestellten projektgegenständlichen Maßnahmen vor.

Mit Schreiben der Behörde vom 30.3.2022, GZ. 2022-0.238.088, wurde der ggst. Änderungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.2.2022 samt Beilagen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH als Koordinatorin des dem ggst. eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren zugrunde liegenden, im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens mit dem Ersuchen, gemeinsam mit den UVP-Sachverständigen der vom ggst. Änderungsantrag betroffenen Fachgebiete einen Befund und Gutachten in Hinblick auf die erforderliche UVP-rechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der von der ÖBB-Infrastruktur AG beantragten Änderungen im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 unter Zugrundelegung der Ergebnisse der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstatten.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass aufgrund des Umstandes, dass die ursprünglich im Rahmen des ggst. Verfahrens betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz - Klagenfurt tätigen nichtamtlichen Sachverständigen für Wasserbautechnik bzw. für Ökologie für das ggst. Vorhaben nicht mehr zur Verfügung standen, die Bestellung neuer nichtamtlicher Sachverständiger für die Fachbereiche Wasserbautechnik und Gewässerökologie erforderlich wurde.

Nach Vorliegen des erforderlichen Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 („Umweltverträglichkeitsprüfung; ÖBB-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 – 73,800; Gutachterliche Auseinanderset-

zungen“) hat die Behörde mit Edikt vom 15.6.2023, GZ. 2023-0.439.586, zur Wahrung des Parteiengleichs im Sinne des § 45 Abs 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 sodann die Auflage folgender Unterlagen kundgemacht:

- Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.2.2022;
- Bauentwurf samt Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021;
- Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GmbH vom 22.2.2023 („Umweltverträglichkeitsprüfung; ÖBB-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten - St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten - St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 - 73,800; Gutachterliche Auseinandersetzungen“).

In diesem Edikt hat die Behörde unter Anwendung der Bestimmung des § 9 Abs 2 UVP-G 2000 bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit vom 21.6.2023 bis einschließlich 4.8.2023 bei der Behörde sowie bei den Bezirkshauptmannschaften Deutschlandsberg und Wolfsberg sowie bei der Stadtgemeinde Deutschlandsberg und der Marktgemeinde St. Paul im Lavanttal besteht.

Das Edikt wurde jeweils im redaktionellen Teil der Steiermark-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und der „Kleinen Zeitung“, im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, durch Anschlag an der Amtstafel der vorstehend genannten Bezirkshauptmannschaften bzw. Standortgemeinde sowie im Internet auf der Website des BMK verlautbart.

Ergänzend dazu ist die Einbindung der Beteiligten gemäß ArbIG, WRG und UVP-G 2000 mit zusätzlichem Schreiben der Behörde vom 15.6.2023, GZ. 2023-0.439.586, erfolgt.

Dazu sind bei der Behörde folgende schriftliche Stellungnahmen eingelangt:

- Stellungnahme der Umweltschützerin des Landes Steiermark vom 24.7.2023;
- Stellungnahme des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal, vertreten durch Forstdirektor DI Dr. Bernhart Binder, vom 11.7.2023;
- Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 6.7.2023;
- Stellungnahme des Kärntner Naturschutzbeirats als Umweltschützer, Mag. Rudolf Auerig, vom 10.7.2023;
- Stellungnahme von DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen vom 11.7.2023.

Diese Stellungnahmen wurden mit Schreiben der Behörde vom 18.8.2023, GZ. 2023-0.512.604, der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht und dieser Gelegenheit gegeben, sich dazu bis 15.9.2023 zu äußern.

Mit Schreiben vom 15.9.2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG von ihrer Stellungnahmemöglichkeit zu sämtlichen von der Behörde übermittelten Stellungnahmen Gebrauch gemacht.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange für das

„Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel; Koralmbahn- km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 – km 73,800 des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

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

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (Spruchpunkt A.I.) ist Folgendes auszuführen:

Im Spruchpunkt A.I. wurden jene Maßnahmen angeführt, die von der eisenbahnrechtlichen Genehmigung umfasst sind. Der genaue Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Bauentwurfs.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 36 Abs 1 EisbG bei Neu-, Erweiterungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen, zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen, keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung sowie gemäß Z 4 dieser Bestimmung bei Abtragungen jeweils unter der Voraussetzung, dass diese Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 geführten Person ausgeführt und subjektiv-öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z 1 bis 4 dieser Bestimmung angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Par-teistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden, erforderlich ist.

Dazu ist festzuhalten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführt bzw. (weiterhin) ausführen wird.

Allfällige Abtragungsmaßnahmen sind von der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung als genehmigungsfreie Vorhaben gemäß § 36 Abs 1 Z 4 EisbG ebenfalls nicht mit umfasst.

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

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

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

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ist auch zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist (vgl. Seite 59 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN BewertungsgesmbH vom 19.12.2021 werden außerdem mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist gemäß § 31d EisbG den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im eigenen Wirkungsbereich.

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

Des Weiteren kommt gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, dem zuständigen Arbeitsinspektorat, somit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Parteistellung zu.

Gemäß § 31f iVm § 31a EisbG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen, wenn folgende in dieser Bestimmung angeführte Voraussetzungen (**Genehmigungsvoraussetzungen**) erfüllt sind:

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

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt A.I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Eisenbahnbautechnik und Hochbau
- Tunnelbautechnik
- Brandschutz und Smoke Management inkl. Tunnelsicherheit
- Eisenbahnbetrieb
- Leit-, Sicherungs- und Telekommunikationstechnik
- Elektrotechnik 50 Hz

- Haustechnik (HKLS)
- Schachtbefahrungsanlagen
- Geologie und Hydrogeologie
- Grundwasserschutz
- Schalltechnik und Erschütterungen
- Luftschadstoffe

Da das betreffende Vorhaben eine Hauptbahn alleine betrifft, enthält das Gutachten auch eine allgemein verständliche Zusammenfassung.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich, dass die Anforderungen des § 31a Abs 2 EisbG von den Gutachtern erfüllt werden (vgl. S 20 f des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich weiters, dass die Genehmigungsfähigkeit des Projektes für alle projektrelevanten Fachgebiete vollständig geprüft und beurteilt wurde (vgl. S 16 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ist in nachvollziehbarer Weise auch zu entnehmen, dass die Fachgebiete „Brandschutz und Smoke Management inkl. Tunnelsicherheit“, „Haustechnik (HKLS)“ und „Schachtbefahrungsanlagen“ zur besseren Übersichtlichkeit und Beurteilbarkeit einer gesamtheitlichen Begutachtung bzw. Neubegutachtung unterzogen wurden (vgl. ua. S 41 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG).

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 wird unter dessen **Punkt 1.1. Ergebnis der Begutachtung** wie folgt zusammengefasst:

*„Der gegenständliche Bauentwurf **„KORALMTUNNEL (km 40.834 – km 73.800) ÄNDERUNGSEINREICHUNG 2021“** entspricht 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.*

Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Es bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG idgF für das Projekt **„KORALMTUNNEL (km 40.834 – km 73.,800) ÄNDERUNGSEINREICHUNG 2021“** keine Bedenken.“

Das Ergebnis der Begutachtung enthält die Anmerkung, dass die Begriffe „Abweichung, Projektabweichung, Projektänderung, Modifikation“ im Gutachten gemäß § 31a EisbG im Sinne von „Abweichungen der Planung/Ausführung“ in Bezug auf die im Einreichoperat zum Bescheid vom 17.12.2007, GZ. BMVIT-820.164/0026-IV/SCH2/2007, (mit dem die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das Detailprojekt „Kunstbauwerk Koralmtunnel“ im Rahmen

der so genannten „Differenzgenehmigung“ erteilt wurde) dargestellten Bauentwurf bzw. Bauvorhabensbestandteile zu verstehen und diese „ohne Unterschied zu sehen und zu lesen“ (und diese daher Grundlage für die Begutachtung) sind.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 ergibt sich somit, dass das Änderungsprojekt 2021 dem Stand der Technik entspricht sowie, dass keine Abweichungen von Stand der Technik vorliegen.

Seitens der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

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

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

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 ist dazu zusammenfassend zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes der Richtlinie R10 für Eisenbahnanlagen der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde.

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der Aussage der Gutachter gemäß § 31a EisbG auch von der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

Die Gutachter haben in ihrem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 zusammenfassend ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat in seiner Stellungnahme vom 6.7.2023, GZ. 2023-0.448.980, allgemein auf die von der Genehmigungsbehörde zum Schutz der Arbeitnehmer zu berücksichtigenden Rechtsvorschriften hingewiesen und die Unterlagen im Übrigen ohne weitere Beurteilung an die Behörde zurückgestellt.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungs-ges.m.b.H. vom 19.12.2021 und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergeb-nisse ergibt sich für das gegenständliche Bauvorhaben somit, dass es jedenfalls unter Berück-sichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schie-nenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

Im Zuge des für das ggst. Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel; Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralm-bahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt durchgeführten Ermittlungsverfahrens sind keine Stellung-nahmen von Gebietskörperschaften bei der Behörde eingelangt.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das ggst. Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel; Koralmbahn- km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wett-mannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Ab-schnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt durchgeführten Er-mittlungsverfahrens neben der (weiter oben behandelten) Stellungnahme des BMAW-VAI und den (weiter unten behandelten) Stellungnahmen der Umweltanwältin des Landes Steiermark und des Kärntner Naturschutzbeirats als Umweltanwalt als Formalparteien von Seiten des Be-nediktinerstifts St. Paul im Lavanttal, vertreten durch den Forstdirektor DI Dr. Bernhart Binder, und von DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen ab-gegeben wurden.

Allgemein ist hier auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (vgl. z.B. VwGH vom 13.03.1991, Zl. 90/03/0038 und vom 24.04.1991, Zl. 90/03/0237) zu verweisen, wonach die bei der Verwirklichung eines Projektes zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen etc.) sowie Wertminderungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen können und daher auch nicht von der Eisenbahnbehörde umzusetzen sind. Unabhängig davon sind jedoch von der Behörde selbst im Sinne des § 19 Abs 2 EisbG von Amts wegen Ermittlungen anzustellen und Vorschrei-bungen zu treffen, welche dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienen.

Diese Rechtsprechung ist jedoch im Bereich der Anwendung des UVP-G in der anzuwenden- den Fassung insoweit überholt, als § 24h Abs 5 UVP-G in der anzuwendenden Fassung im Sinne der obigen Ausführungen den nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und den im § 19 Abs 1 Z 3 bis 6 UVP-G in der anzuwendenden Fassung angeführten Personen Par-teistellung mit der Berechtigung einräumt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Weiters wird in diesem Zusammenhang auch auf die zusätzlichen, bereits weiter oben angeführten Genehmigungsvoraussetzungen verwie-sen.

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

Das ggst „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel; Koralmbahn- km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 in Hinblick darauf, ob dieses dem Stand der Technik entspricht, einer Überprüfung unterzogen.

Zum anderen ist auf den von der Behörde in Hinblick auf die Vereinbarkeit der beantragten Änderungen mit den Ergebnissen der nach den damals geltenden gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung eingeholten Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GmbH vom 22.2.2023 („Umweltverträglichkeitsprüfung; ÖBB-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten - St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten - St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 - 73,800; Gutachterliche Auseinandersetzungen“) zu verweisen.

Diese Prüfung hat sinngemäß ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel; Koralmbahn- km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt getroffen hat und mit den darin enthaltenen Maßnahmen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Der Vollständigkeit halber ist zu sagen, dass die Zusammenschau dieser Gutachten ergeben hat, dass sich durch die im ggst. „Änderungsprojekt 2021“ enthaltenen Maßnahmen weder maßgebliche Auswirkungen auf die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie Immissionen aufgrund elektromagnetischer Felder noch maßgebliche Auswirkungen auf Gewässer ergeben haben, sodass davon auszugehen ist, dass diese Maßnahmen sowohl dem Stand der Technik als auch den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

Im gegenständlichen Genehmigungsbescheid liegt aber auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen Grundstücke im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Zu den in der **Stellungnahme des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal, vertreten durch Forstdirektor DI Dr. Bernhart Binder, vom 11.7.2023**, enthaltenen Einwendungen ist Folgendes auszuführen:

In seiner Stellungnahme weist das Benediktinerstift St. Paul im Lavanttal auf einen Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg, GZ. WO05-ABA-1414 (007), betreffend Bewilligung zur Einleitung von Niederschlagswässern und Brauchwässern aus dem Zwischenangriff und den Bereichen der Bodenaushubdeponie Mitterpichling sowie aus dem Erkundungstunnel Mitterpichling und Paierdorf über einen Rohrkanal in die bestehende Tunnelndrainage und im Tunnel montierte Transportleitungen über die GSA Westportal in die Lavant (Restwasserstrecke) und die Einleitung von sauberen Bergwässern der Erkundungstollen Mitterpichling und Paierdorf über die GSA Westportal durch einen Rohrkanal in die Lavant (Restwasserstrecke) hin, wobei diesbezüglich eine zwischenzeitig am 31.12.2022 erloschene Vereinbarung vom

16.2.2011 zwischen den Benediktinerstift St. Paul und der ÖBB-Infrastruktur AG abgeschlossen worden sei.

In seiner Stellungnahme geht das Benediktinerstift St. Paul im Lavanttal davon aus, dass im ggst. Änderungsprojekt 2021 betreffend den Koralmtunnel für Einleitungen in die Lavant eine eigenständige wasserrechtliche Genehmigung erforderlich sein werde, wobei *„im gegenständlichen Projekt jedoch bereits Maßnahmen zu setzen (sind), damit eine Schädigung des Lebensraumes Wasser und des Lebensraumes Lavant und der darin lebenden Wassertiere hintangehalten werden kann“*.

In seiner Stellungnahme bezweifelt das Benediktinerstift St. Paul im Lavanttal zusammenfassend die ausreichende Dimensionierung des Zulaufgerinnes und des Rückhaltebeckens im Bereich des Portals West (ca. km 74,2) sowie die Verfahrensanweisung für die Bedienung des händischen Absperrschiebers am Auslass des Rückhaltebeckens im Ereignisfall und fordert als Fischereiberechtigter eine ausreichende Dimensionierung des Rückhaltebeckens beim Portal West sowie eine geeignete Schließung der Absperrereinrichtung.

Hinsichtlich des Fehlens toxischer Effekte der erforderlichen Wirkstoffe für die Härtestabilisierungsanlage und die Brauchwasserversorgung auf Wasserorganismen wird von Seiten des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal weiters zusammenfassend das Fehlen entsprechender Unterlagen bzw. wissenschaftlicher Belege bemängelt.

Dazu ist Folgendes auszuführen:

In ihrer über Aufforderung der Behörde u.a. zu den Einwendungen des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal abgegebenen Stellungnahme vom 15.9.2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG darüber informiert, dass diese bei der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg am 24.7.2023 den Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß den §§ 32 und 40 WRG für die Errichtung und den Betrieb der „Gewässerschutzanlage West – Betriebsphase“ samt Ausleitung der Wässer in den Altarm der Lavant sowie für die Errichtung und den Betrieb der Härtestabilisierungsanlage unter Beischluss der von Seiten des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal geforderten und aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG erforderlichen Detailuntersuchungen und wissenschaftlichen Belege gestellt hat.

Es ist daher davon auszugehen, dass durch die Stellung des ggst. wasserrechtlichen Genehmigungsantrags bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde (Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg) unter Vorlage diesbezüglich für das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren erforderlicher, vertiefender Unterlagen bzw. Nachweise – vorbehaltlich des von dieser noch durchzuführenden wasserrechtlichen Verfahrens - der diesbezüglichen Forderung des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal Rechnung getragen wurde.

Bezüglich der Forderung des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal nach einer ausreichenden Dimensionierung des Rückhaltebeckens sowie hinsichtlich der geäußerten Bedenken hinsichtlich der Bedienung des Absperrschiebers ist zum einen auf den Bezug habenden, gemäß den Ausführungen in der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG am 27.11.2008, GZ. WO5-ABA-1317 (055), erteilten Bewilligungsbescheid der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg und die darin enthaltenen Vorgaben sowie auf den vorstehend genannten Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24.7.2023 auf Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß den §§ 32 und 40 WRG für die Errichtung und den Betrieb der „Gewässerschutzanlage West – Betriebsphase“

samt Ausleitung der Wässer in den Altarm der Lavant sowie für die Errichtung und den Betrieb der Härtestabilisierungsanlage zu verweisen.

Ergänzend ist diesbezüglich auch noch einmal auf die Ergebnisse des ggst. Änderungsverfahrens und die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges,m,b.H. vom 19.12.2021, aus dem sich zusammenfassend die Einhaltung des Standes der Technik auch durch das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ ergibt, sowie auf die entsprechenden Ausführungen in Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit, aus dem sich zusammenfassend die Einhaltung der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit durch das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ ergibt, sowie – zur Vermeidung von Wiederholungen - auf die Bezug habende Begründung weiter unten im Detail unter dem Punkt „wasserrechtliche Belange“ zu verweisen.

Daraus ergibt sich auch, dass die von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Unterlagen sowohl von den jeweils betroffenen Gutachtern gemäß § 31a EisbG als auch von den betroffenen UVP-Gutachtern im Rahmen des Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit für eine Begutachtung im Rahmen des ggst. Änderungsverfahrens als ausreichend erachtet wurden.

Die Bezug habenden Einwendungen des Benediktinerstifts St. Paul im Lavanttal waren daher als unbegründet abzuweisen.

Zu den in der **Stellungnahme von DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen vom 11.7.2023**, enthaltenen Einwendungen ist Folgendes auszuführen:

In dieser Stellungnahme wird zusammenfassend vorgebracht, dass sich die Befürchtungen hinsichtlich einer Veränderung der Wasserversorgung von Grund, Boden und Fischereigewässern *„nach einem Wassereinbruch im Jahr 2010, wo ca. 100 l/s aus dem Tunnel in die Lavant ausflossen, leider bestätigt“* hätten. Jetzt flößen noch immer 80 l/s aus dem Tunnel, *„allerdings leider nicht in den Wald, die Teiche und den Werdenbach“* und seien die Pachtvereinbarungen gekündigt worden.

In dieser Stellungnahme wird weiters der Erwartung Ausdruck verliehen, dass von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG zur Vermeidung von Schmälerungen des Besitzstandes entsprechende Maßnahmen hinsichtlich der Versorgung von Wasser für die Fischgewässer und den Wald in die Wege geleitet würden.

Der Stellungnahme wurde weiters ein vom Ersteller der Stellungnahme verfasstes Gutachten (Berechnungen) vom 3.9.2020 über die zu erwartenden Einkommens- und Vermögensverluste durch den Bau und Betrieb des Koralmtunnels beigegeben.

Zu dieser Stellungnahme ist festzuhalten, dass die ggst. Einwendungen von DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen keinen Bezug zum ggst. „Änderungsprojekt 2021“ erkennen lassen, sondern sich diese Einwendungen vielmehr offenbar auf den bereits mit „Stammbescheid“ des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, eisenbahnrechtlich baugenehmigten Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt (der auch die Genehmigung des Koralmtunnels „der Lage nach“ umfasste) sowie auf die mit Bescheid des Bundesministers für

Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.12.2007, GZ. BMVIT-820.164/0026-IV/SCH2/2007, vom vorstehenden Bescheid noch nicht abgedeckten, eisenbahnrechtlich baugenehmigten Teile des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä (der insbesondere auch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Detailgenehmigung für das „Koralmtunnel umfasste) – somit auf das mit diesen Bescheiden bereits genehmigte (und bereits errichtete) Tunnelbauwerk „Koralmtunnel“ selbst bzw. dessen allenfalls nicht genehmigungsgerechte Ausführung beziehen.

Die ggst. Einwendungen von DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen waren daher als im ggst. Änderungsverfahren 2021 nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen bzw. als unbegründet abzuweisen bzw. – soweit mit diesen zivilrechtliche Forderungen geltend gemacht werden - auf den Zivilrechtsweg zu verweisen, wobei zu bemerken ist, dass die Einhaltung der sich aus den für das ggst. Bauvorhaben erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden ergebenden Vorgaben nach Fertigstellung des Bauvorhabens im Zuge des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens bzw. weiterer, nach anderen materiell-rechtlichen Bestimmungen durchzuführender Verfahren, einer abschließenden Überprüfung zu unterziehen sein wird.

Der Vollständigkeit halber ist ergänzend auch hier noch einmal auf die Ergebnisse des ggst. Änderungsverfahrens und die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EibG der Bahn Consult TEN Bewertungsges,m,b.H. vom 19.12.2021, aus dem sich zusammenfassend die Einhaltung des Standes der Technik auch durch das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ ergibt, sowie auf die entsprechenden Ausführungen in Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit, aus dem sich zusammenfassend die Einhaltung der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit durch das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ ergibt, hinzuweisen.

Ergänzend dazu ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in ihrer über Aufforderung der Behörde zu den eingelangten Stellungnahmen erstatteten Stellungnahme vom 15.9.2023 den Ausführungen in der Stellungnahme von DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen vom 11.7.2023 betreffend die „Herleitung der Wasserverluste aus fachlicher Sicht widersprochen“ und dazu weiter wie folgt ausgeführt hat:

„Aus den Ergebnissen des seitens der ÖBB-Infrastruktur AG beauftragten hydrogeologischen Dauermessprogramms sind keine Anzeichen für allfällige Wasserverluste durch die Tunnelbaumaßnahmen in den gegenständlichen Gerinnen, Teichanlagen und Waldböden zu erkennen. Demnach ist infolge der Baumaßnahmen am Koralmtunnel kein Einfluss auf das Wasserdargebot im Werdenbach und in den Fischteichen Wetenhart sowie in den umliegenden Waldgebieten herauslesbar.“

Der Vollständigkeit halber ist – wenn auch nicht Gegenstand des ggst. Änderungsverfahrens 2021 - weiters festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in ihrer über Aufforderung der Behörde zu den eingelangten Stellungnahmen erstatteten Stellungnahme vom 15.9.2023 zum Gutachten (Berechnungen) des Einwenders vom 3.9.2020 über die zu erwartenden Einkommens- und Vermögensverluste durch den Bau und Betrieb des Koralmtunnels folgende Auffassung vertreten hat:

„Die Berechnungen der Wasserverluste weisen fachliche Mängel wie auch Fehler auf. Wiederholt werden willkürliche Zahlenwerte angesetzt und aus hydrogeologischer Sicht

nicht fundierte bzw. unzutreffende Berechnungsannahmen getroffen, um geeignete Berechnungsergebnisse herbeizuführen. Die vorgenommenen Ermittlungen führen zu falschen Ergebnissen bzw. Schlussfolgerungen.“

Zu den Einwendungen ist abschließend allgemein noch einmal darauf hinzuweisen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen (beispielsweise nach dem WRG) für das ggst. Bauvorhaben erforderlich sein können.

zu Spruchpunkt A.IV. (öffentliches Interesse)

Aus der Zusammenschau der weiter oben im einzelnen dargestellten Notwendigkeit und Verpflichtung der Bauwerberin zur Verbesserung der gegenständlichen Infrastrukturen und der tatsächlichen subjektiv öffentlich-rechtlichen Betroffenheit von Einzelnen beziehungsweise der tatsächlichen Betroffenheit von Gebietskörperschaften unter Berücksichtigung auch der Ergebnisse der Würdigung der eingelangten Einwendungen beziehungsweise Stellungnahmen ergibt sich, dass der durch die Verwirklichung des gegenständlichen Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als zum einen der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst und zum anderen auch größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung der Interessen der vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen erwächst.

Wie den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Gutachten gemäß § 31a EISbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben (Änderungsprojekt 2021) insbesondere um die für die weiter oben dargelegten Projektänderungen gegenüber dem mit oben genanntem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.12.2007, GZ. BMVIT-820.164/0026-IV/SCH2/2007, für das „Detailprojekt Koralmtunnel“ im Rahmen der so genannten „Differenzgenehmigung“ erteilten Genehmigungen bzw. Bewilligungen, die für die Verwirklichung des ggst. Bauvorhabens zwingend erforderlich sind.

Bauausführungsfrist

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

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wurden die für die einzelnen Einreichabschnitte der „Koralmbahn“ – ua. auch für den ggst. Einreichabschnitt der „Koralmbahn“ - festgelegten Bauausführungsfristen zuletzt bis 31.12.2027 verlängert, sodass die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid genehmigten Baumaßnahmen gemäß Spruchpunkt II. des gegenständlichen Bescheides ebenso mit dem 31.12.2027 zu bestimmen war.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Die Erteilung der **eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung** wurde nicht beantragt.

In diesem Zusammenhang ist noch einmal auf die Bestimmungen des EisbG, insbesondere auch auf die Bestimmungen der §§ 102 ff EisbG, wonach für ein Teilsystem des österreichischen Eisenbahnsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber eine EG-Prüferklärung auszustellen ist, sowie auf das **Erfordernis eines Antrags gemäß § 104 EisbG auf Genehmigung der Inbetriebnahme der strukturellen Teilsysteme** zu verweisen.

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den bereits in den vorangehenden Verfahren im Rahmen von „Zwischenprüfbescheinigungen“ erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle im erforderlichen Ausmaß sowie aus den Bezug habenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021, wonach die Bewertung der Teilsysteme „Infrastruktur“ (INF), „Energie“ (ENE) und „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ (ZZS) anhand von Modul SG durch die Benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH erfolgt und die Bewertung von für die EG-Prüfung relevanten Abweichungen im Zuge der entsprechenden Prüfphasen der einzelnen Teilsystem („Ausführungsplanung“, „Entwurfsprüfung“, etc.) durch diese Benannte Stelle durchgeführt wird.

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

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch die materiell-rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden, soweit sie nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnützung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken.

In diesem Sinne umfasst die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung für das gegenständliche Projekt.

Diesbezüglich wird auf das ggst. Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel, Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt, auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG der Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. vom 19.12.2021 und im Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GmbH vom 22.2.2023 („Umweltverträglichkeitsprüfung; ÖBB-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten - St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten - St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 - 73,800; Gutachterliche Auseinandersetzungen“), sowie auf die im Zuge der Kundmachung mittels Edikt mit Schreiben der Behörde vom 15.6.2023, GZ. 2023-0.439.586, erfolgte Beiziehung der zuständigen Wasserrechtsbehörden (Bezirkshauptmannschaften Deutschlandsberg und Wolfsberg) als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG sowie der wasserwirtschaftlichen Planungsorgane der Länder Steiermark und Kärnten verwiesen.

In Anhang A des Gutachtens gemäß § 31a EisbG (S 206 ff) ist in Befund und Gutachten der Sachverständigen für Grundwasserschutz im Detail in Hinsicht auf die „**Gewässerschutzanlage (GSA) „Ost“ neu**“ folgende Beschreibung der Änderung enthalten:

„BESCHREIBUNG DER ÄNDERUNG

Gewässerschutzanlage (GSA) am Ostportal für die Bauphase wurde in der Lage (ursprünglich mittig auf der Trasse bei km 40+250 liegend) in den Bereich des Lärmschutzdammes (ca. bei km 39+800) verschoben.

Begründung der Änderung

Entsprechend den Annahmen hinsichtlich Bauablauf des Gesamtprojektes ging der AG im EISENBAHNRECHTLICHE EINREICHUNG (EB) 2007 davon aus, dass die Trasse der Koralmbahn in diesem Bereich während der Bauarbeiten von KAT 1 bzw. KAT 2 noch nicht benötigt wird.

Im Zuge von bauzeitlichen Anpassungen des Gesamtprojektes wurde die Lage der GSA während der Ausführungsplanung KAT 1 geändert, da die GSA noch im Betrieb sein muss, wenn der Oberbau in diesem Bauabschnitt hergestellt wird.

Außerdem ist bei dieser Lösung im Betriebsfall kein Pumpen der Bergwässer erforderlich.

Die für die Bauphase errichtete GSA am Ostportal liegt bei ca. Bahn-km 39+800 r.d.B. im Gemeindegebiet Frauental an der Laßnitz, ca. 800 m östlich des Ostportals und weist 3 Absetzbecken (1 bis 3 von links nach rechts in Fließrichtung) mit den entsprechenden Zuleitungen und Ableitungen über ein Neutralisationsbecken auf.

Im Zuge der Bahntechnischen Ausstattung erfolgt der Umbau der bestehenden, für die Bauphase projektierten GSA Ost in eine, für die Betriebsphase des Koralmtunnels geeignete GSA zur Absetzung von Feststoffen aus den Bergwasserdrainagespülungen und optional zur Neutralisation von Bergwässern.

Das Erfordernis einer Bergwasserneutralisation wird erst nach Beenden der Rohbauarbeiten auf Basis von Messungen des anfallenden Bergwassers festgestellt.

Die anfallenden Mengen von absetzbaren Stoffen sind weitaus geringer als während des Baus, sodass ein Bestandsbecken für den zukünftigen Zweck ausreicht.

Die beiden bestehenden Zuleitungen vom Ostportalbereich des Koralmtunnels und die Ableitung in Richtung Laßnitz werden auch für die Betriebsphase genützt.

Die Anlage wird für die Betriebsphase mit neuen Geräten und Anlagenteilen ausgestattet.

Der Lärmschutzwall wird nach Errichtung der Stützmauern bahnseitig geschlossen und begrünt.

Die Brauchwasserversorgung für die Härtestabilisierung ist auch für diesen Änderungspunkt relevant und wird auch in Punkt 139 abgehandelt.“

Der Bezug habende Befund und Gutachten der Sachverständigen für Grundwasserschutz lautet wie folgt:

„BEFUND

Die Situierung der Gewässerschutzanlage wurde aufgrund bauzeitlicher Änderungen des Projekts verändert.

Ursprünglich war die GSA bei Trassen km 40+250 projektiert worden, die neue Lage befindet sich bei km 39+800 r.d.B.

Infolge der Neusituierung der GSA kann der Zulauf mit Freispiegleitung erfolgen.

Die für die Bauphase projektierte Gewässerschutzanlage wird für die Betriebsphase adaptiert, sodass Sedimentation und Neutralisation der Bergwässer beibehalten werden können.

Aufgrund der vorliegenden pH-Werte der anfallenden Bergwässer ist das Vorsehen eine Neutralisation für die Betriebsphase notwendig.

Das Bestandsbecken wird für die Sedimentation absetzbarer Stoffe beibehalten, ebenso die bestehenden Zu- und Ableitungen.

Die Ausstattung der GSA wird dem Bedarf angepasst und erneuert.

GUTACHTEN

Seitens des Fachgebietes „GRUNDWASSERSCHUTZ“ wird die Anpassung der Gewässerschutzanlage hinsichtlich der Anforderungen an die Reinigung der Bergwässer befürwortet.

Die Neusituierung der GSA stellt aufgrund der Zuleitung im Freispiegelgefälle eine Verbesserung dar.

Deshalb ist aus Sicht des oben genannten Fachgebietes kein nachteiliger Effekt aufgrund der beschriebenen Abweichung (Modifikation) ableitbar.“

In Anhang A des Gutachtens gemäß § 31a EisbG (S 209 ff) ist in Befund und Gutachten der Sachverständigen für Grundwasserschutz im Detail in Hinsicht auf die „**Gewässerschutzanlage (GSA) „West“ neu**“ folgende Beschreibung der Änderung enthalten:

„BESCHREIBUNG DER ÄNDERUNG

Im Zuge der Bahntechnischen Ausstattung erfolgt die Neuerrichtung der

Gewässerschutzanlage (GSA) West am Westportal für die Betriebsphase zur Absetzung von Feststoffen aus den Bergwasserdrainagespülungen und optional zur Neutralisation von Bergwässern aus der Bergwasserdrainage.

Die bestehende GSA Westportal liegt bei ca. km 73,799 r.d.B. unmittelbar im Bereich des Portalgebäudes West.

Sie besteht aus 4 Becken (1 bis 4 von links nach rechts in Fließrichtung) mit trapezförmigen Querschnitten in Spritzbetonbauweise mit Foliendichtung sowie den entsprechenden Zuleitungen und Ableitungen über ein Neutralisationsbecken.

Die GSA war nur für die Bauphase geplant und liegt in einem Bereich, der teilweise für permanente Einrichtungen benötigt wird.

Das Erfordernis einer Bergwasserneutralisation wird erst nach Beenden der Rohbauarbeiten auf Basis von Messungen des anfallenden Bergwassers festgestellt.

Für die Betriebsphase wird ein neues Rechteck - Stahlbetonbecken sowie ein neues Neutralisationsbecken hergestellt und mit den Bergwasserdrainageleitungen am Westportal sowie der Ableitung Richtung Lavant verbunden.

Die anfallenden Mengen von absetzbaren Stoffen sind weitaus geringer als während des Baus, sodass ein Bestandsbecken für den zukünftigen Zweck ausreicht.

Die Anlage wird für die Betriebsphase mit neuen Geräten und Anlagenteilen ausgestattet.

Die Steuerung der Anlagenteile wird im Portalgebäude West untergebracht.

Die Brauchwasserversorgung für die Härtestabilisierung ist auch für diesen Änderungspunkt relevant und wird auch in Punkt 139 abgehandelt.“

Der Bezug habende Befund und Gutachten der Sachverständigen für Grundwasserschutz lautet wie folgt:

„BEFUND

Im Zuge der während der Bauphase durchgeführten Analytik der anfallenden Bergwässer wurden die Erfordernisse für eine Weiterführung der Neutralisation während der Betriebsphase deutlich.

Aus diesem Grund wird im Bereich des Westportals eine neue Gewässerschutzanlage bestehend aus Absetz- und Neutralisationsbecken errichtet.

Die Anlage wird entsprechend den messtechnischen Erfordernissen ausgerüstet.

Die GSA wird von der Bergwasserdrainageleitung gespeist, die Ableitung erfolgt in Richtung Lavant.

Im Weiteren wird die GSA zur Aufnahme der bei der Tunnelreinigung anfallenden Wässer herangezogen.

GUTACHTEN

Aus Sicht des Fachgebietes „GRUNDWASSERSCHUTZ“ wird die Errichtung der Gewässerschutzanlage mit vorgesehener Neutralisation der Bergwässer vor der Ableitung und Übergabe an den Vorfluter als positiv erachtet, weshalb kein Einwand hinsichtlich der Abweichungen (Modifikationen) vorliegt.“

In Anhang A des Gutachtens gemäß § 31a EisbG (S 398 ff) ist in Befund und Gutachten der Sachverständigen für Grundwasserschutz im Detail in Hinsicht auf die „**Brauchwasserversorgung für Härtestabilisierung bzw. Drainagespülvorgänge**“ folgende Beschreibung der Änderung enthalten:

„BESCHREIBUNG DER ÄNDERUNG

Zur Gewährleistung der ausreichenden Brauchwasserversorgung für Härtestabilisierung bzw. Drainagespülvorgänge werden an den Schachtköpfen Leibefeld und Paierdorf Hochbehälter unter den Lüftergebäuden installiert.

Das Brauchwasser wird in vertikalen Versorgungsleitungen in die Fahrtunnelröhre Süd zu entsprechenden Entnahmestellen eingebracht.

Das Brauchwasser für die Befüllung der Hochbehälter wird aus den beiden Gewässerschutzanlagen an den Portalen entnommen.

Zur Befüllung des Hochbehälters am Schachtkopf Leibefeld soll von der GSA Ostportal eine Druckwasserleitung (Freistrecke bis Portal DN80, PN25, DA 130 mm, im Tunnel Stahlleitung "auf Putz" (außen epoxid-, innen zementbeschichtet)) erst zum Portal und weiter am Nordulm der Südröhre bis zum Lüftungsschacht Leibefeld verlegt werden.

Die Leitungsverlegung im Bereich der Freien Strecke erfolgt im Abschnitt km 39,80 bis km 39,92 rechts der Bahn im Randbereich des Unterbaus von Gleis 2.

Bei ca. km 39,92 quert die Druckwasserleitung parallel zur bestehenden Transportleitung die Gleistrasse und verläuft anschließend bis km 40,825 im Bereich des bestehenden Bedienweg links der Bahn.

Über den bestehenden Schacht bei ca. km 40,825 wird die Druckwasserleitung in die aufgelassenen Bautransportleitung, die geführt, in der sie bis Block 25 der offenen Bauweise verläuft.

In Block 25 Süd wird die Leitung mittels Kernbohrung Richtung Nordulm hochgeführt.

Am Westportal wird die Druckwasserleitung zum Schachtkopf Paierdorf von einem im Technikgebäude West situierten Pumpenraum der Gewässerschutzanlage Westportal ebenfalls an den Nordulm der Südröhre geführt.

Die Druckwasserleitung quert in ca. km 73,83 von der Gewässerschutzanlage rechts der Bahn kommend die Gleistrasse und wird parallel zur bestehenden Störfalleitung bis zum Randweg am Nordulm der Südröhre.

Bis Querschlag 68b wird die Druckrohrleitung im Randweg geführt.

Die Brauchwasserversorgung für die Härtestabilisierung ist auch für die Änderungspunkte 072, 076, 077 sowie 092 und 093 relevant und wird dort berücksichtigt.“

Der Bezug habende Befund und Gutachten der Sachverständigen für Grundwasserschutz lautet wie folgt:

„BEFUND

Die Bergwasserbeschaffenheit in Teilbereichen des Koralmtunnels kann zu Versinterungen im Entwässerungssystem führen, weshalb ungünstige Auswirkungen auf die Funktionstüchtigkeit der Leitungen nicht ausgeschlossen werden können.

Dies betrifft vor allem die Noppenfolien im Ulmenbereich, welche das Bergwasser sammeln und über systematische Bohrungen der Sohldrainage zuführen.

Deshalb ist eine Aussinterung im Bereich der Noppenfolie zu vermeiden, was zur Errichtung einer Härtestabilisierung führt.

Die Drainagen werden folglich mit wirkstoffdotiertem Wasser, Polyasparaginsäure, im Hauptbetriebsfall 1 gespült, wodurch die Ablagerungen aufgeweicht werden.

Im Hauptbetriebsfall 2 werden diese Aufweichungen mit reinem Wasser ausgespült.

Das gesammelte Wasser aus beiden Betriebsfällen wird gemeinsam mit dem restlichen Bergwasser samt nachfolgender Kanäle über die Drainagen in die Gewässerschutzanlagen an den Tunnelportalen zugeführt.

Dabei wird das vorhandenen Wirkstoffgemisch mit dem Bergwasser gemischt, was eine weitere Konzentrationsabnahme des Wirkstoffes in der Rückführung mit sich bringt.

Hinsichtlich ökologischer Verträglichkeit weisen Tests auf einen Wirkstoffabbau von ca. 80 % nach 30 Tagen hin.

Eine gute biologische Abbaubarkeit wird dargelegt und eine anhaltende Akkumulation in der Umwelt wird faktisch ausgeschlossen.

Der Wirkstoff wird der Wassergefährdungsklasse 1, WGK1, schwach wassergefährdend, in seiner konzentrierten Form zugeordnet.

Als Gemisch im Drainagewasser wird er der WGK0, nicht wassergefährdend, zugeteilt.

Die detaillierte Dokumentation zur Härtestabilisierung ist im Technischen Bericht

Härtestabilisierungsanlage (HSA) - BT-KAT-EB-1400AL-00-0051-E00 ersichtlich.

An den beiden Tunnelportalen sind die Gewässerschutzanlagen situiert, aus deren Neutralisationsbecken das Bergwasser für die Hochbehälter bereitgestellt wird, welche dieses im Bedarfsfall zur Härtestabilisierungsanlage fördern.

Die schematische Darstellung der Brauchwasserversorgung, der Härtestabilisierungsanlage und der Brauchwasserleitung ist unter Schema Brauchwasserversorgung, HSA und Brauchwasserleitung - BT-KAT-EB-0103MT-23-0051-E00 ersichtlich.

Messeinrichtungen kontrollieren pH-Wert, Leitfähigkeit, Fluoreszenz und geben Alarm bei Überschreiten definierter Grenzwerte.

Weiters werden Temperaturfühler in den Versorgungsleitungen installiert, sodass bei Frostgefahr Wasser im letzten Querschlag abgelassen wird, um ein Einfrieren zu vermeiden.

Drucksensoren ermitteln den Füllstand und geben Alarm bei Unterschreitung.

Die maschinelle Ausrüstung ist in den Unterlagen Maschinelle Ausrüstung Hochbehälter Leibenfeld HSA und Brauchwasserleitung - BT-KAT-EB-0300MT-15-8075-E00, Maschinelle Ausrüstung Hochbehälter Paierdorf HSA und Brauchwasserleitung - BT-KAT-EB-0300MT-15-8076-E00, Maschinelle Ausrüstung GSA OST, HSA und Brauchwasserleitung - BT-KAT-EB-0300MT-15-8077-E00 und Maschinelle Ausrüstung GSA WEST, HSA und Brauchwasserleitung - BT-KAT-EB-0300MT-15-8078-E00 dokumentiert.

GUTACHTEN

Aus Sicht des Fachgebietes „GRUNDWASSERSCHUTZ“ liegen gegen die Errichtung einer Härtestabilisierungsanlage keine Einwände vor.

Die Wiederverwendung des Bergwassers aus den Gewässerschutzanlagen nach der Neutralisation und Nutzung als Brauchwassers wird befürwortet.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des eingesetzten Wirkstoffes Polyasparaginsäure bestehen aufgrund der Einstufung in seiner konzentrierten Form in die Wassergefährdungsklasse, WGK1, und als Gemisch in die Wassergefährdungsklasse, WGK0, keine Bedenken.

Die Rückführung der genutzten Wässer in die Gewässerschutzanlagen wird seitens des Fachgebietes befürwortet.

Messeinrichtungen dienen als Noteinrichtungen und geben Alarm bei Über- bzw. Unterschreitung definierter Grenzwerte.“

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ergibt sich zusammenfassend somit im Detail hinsichtlich der „Gewässerschutzanlage (GSA) „Ost“ neu“, und der „Gewässerschutzanlage (GSA) „West“ neu“ zusammenfassend, dass diese eine Verbesserung darstellen bzw. als positiv erachtet werden sowie hinsichtlich der „Brauchwasserversorgung für Härtestabilisierung bzw.

Drainagespülvorgänge“, dass gegen deren Errichtung und hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des eingesetzten Wirkstoffs Polyasparaginsäure in der vorgesehenen Form keine Bedenken bestehen.

Ergänzend dazu ist hinsichtlich der Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung im ggst. eisenbahnrechtlichen Änderungsverfahren gemäß § 24g UVP-G allgemein auch auf das von der Behörde eingeholte Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Umweltverträglichkeitsprüfung; ÖBB-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten - St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten - St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 - 73,800; Gutachterliche Auseinandersetzungen“) und die diesbezüglichen Ausführungen weiter unten unter der Überschrift „Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung“ und die darin enthaltene Gesamtschlussfolgerung zu verweisen.

Was die im ggst. „Änderungsprojekt 2021“ enthaltenen, geänderten Gewässerschutzanlagen (GSA) „Ost“ – neu und „West“ – neu betrifft, hat der UVP-Sachverständige für Wasserbautechnik (unter dessen Punkt 2.1.1.6) gutachterlich jeweils Folgendes festgestellt:

„Aus Sicht des Fachgebietes „Wasserbautechnik“ wird der Umbau der Gewässerschutzanlage mit vorgesehener Neutralisation der Bergwässer vor der Ableitung und Übergabe an den Vorfluter positiv bewertet.

Die Abänderungen in der Geometrie und Lage der Gewässerschutzanlage sind hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser als gering bis vernachlässigbar zu beurteilen.

Bei den gesetzten Maßnahmen handelt es sich aus fachlicher Sicht um geringfügige Maßnahmen und eine Ergänzung der Maßnahmen bzw. (ist) eine Änderung der Maßnahmen nicht erforderlich, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter zu begrenzen.“

Was die im ggst. „Änderungsprojekt 2021“ enthaltenen, geänderten Gewässerschutzanlagen (GSA) „Ost“ – neu und „West“ – neu betrifft, hat der UVP-Sachverständige für Gewässerökologie (unter dessen Punkt 2.1.1.7) unter ausführlicher Beschreibung der angewandten Untersuchungsmethode gutachterlich zusammenfassend Folgendes festgestellt:

„Die Errichtung der Gewässerschutzanlagen mit vorgesehener Neutralisation der Bergwässer vor der Ableitung und Übergabe an den Vorfluter wird aus gewässerökologischer Sicht positiv bewertet. Die Abänderungen in der Geometrie und Lage der Gewässerschutzanlage sind hinsichtlich der gewässerökologischen Auswirkungen als gering bis vernachlässigbar zu beurteilen.“

Hinsichtlich der im ggst. „Änderungsprojekt 2021“ enthaltenen Brauchwasserversorgung für Härtestabilisierung bzw. Drainagespülvorgänge hat der UVP-Sachverständige für Gewässerökologie festgehalten, dass der Einbau der Härtestabilisierungsanlage (HSA) keine gewässerökologischen Auswirkungen zur Folge hat und weiters darauf hingewiesen, dass die immisionsseitigen Auswirkungen durch die Härtestabilisierungsanlagen erst bei der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Einreichunterla-

gen (bzw. der Ergebnisse des wasserrechtlichen Verfahrens) abschließend beurteilt und eventuell (im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren ergänzend) notwendige umweltrechtliche Auflagen gutachterlich formuliert werden.

Hinsichtlich dieser Empfehlung des UVP-Sachverständigen für Gewässerökologie ist zum einen auf den von der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß den Ausführungen in ihrer Stellungnahme vom 15.9.2023 zwischenzeitig am 24.7.2023 bei der Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg als zuständiger Wasserrechtsbehörde ua. für die Errichtung und den Betrieb der Härtestabilisierungsanlage gestellten Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung sowie auf das nach Fertigstellung des Bauvorhabens noch durchzuführende eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligungsverfahren bzw. auf die in weiterer Folge gemäß den Bestimmungen des UVP-G 2000 noch durchzuführende Nachkontrolle des Bauvorhabens zu verweisen, in dem diese Fragestellung einer abschließenden Überprüfung zu unterziehen sein wird.

Zusammenfassend ergibt sich somit insbesondere aus diesen beiden gutachterlichen Stellungnahmen, dass durch das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ auch den wasserrechtlichen Vorgaben im erforderlichen Umfang Rechnung getragen wird.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

Im ggst. eisenbahnrechtlichen Änderungsverfahren waren weiters gemäß § 24g UVP-G 2000 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend zu berücksichtigen.

Dieser Anforderung wurde von Seiten der Behörde - wie bereits weiter oben ausgeführt - durch die Einholung eines Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit („Umweltverträglichkeitsprüfung; ÖBB-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Wettmannstätten - St. Andrä; Einreichabschnitt Wettmannstätten - St. Andrä (Koralmtunnel); Koralmbahn-km 40,834 - 73,800; Gutachterliche Auseinandersetzungen“) Rechnung getragen.

Dem Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GmbH vom 22.2.2023 ist zu entnehmen, dass von den (neu zu bestellenden) UVP-Sachverständigen für Wasserbautechnik und Gewässerökologie am 28.6.2022 ein Ortsaugenschein durchgeführt wurde.

Das Gutachten vom 22.2.2023 enthält unter dessen Punkt 2.5 Gesamtschlussfolgerung folgendes Begutachtungsergebnis:

„Die Sachverständigen sowie die Koordination in ihrer integrativen Betrachtung kommen zu dem Schluss, dass

- *die Projektabweichungen (Projektänderungen) nicht im Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung in ihren Umweltwirkungen stehen und*
- *es sich bei den gesetzten Maßnahmen aus fachlicher Sicht um geringfügige Maßnahmen handelt.*
- *Eine Ergänzung bzw. eine Änderung der Maßnahmen ist nicht erforderlich, um die Auswirkungen auf die Schutzgüter zu begrenzen.*

- *Die Wirkungen sind unverändert und bereits in den vorangehenden Behördenverfahren berücksichtigt.“*

Es ergaben sich somit auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im „ggst Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel, Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt enthaltenen Maßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen gestanden wären, insbesondere zumal es sich bei den Maßnahmen des Vorhabens im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung um geringfügige Maßnahmen handelt und die Wirkungen unverändert sind.

Das Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 22.2.2023 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit des „Änderungsprojekts 2021“ wird von der Behörde als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit dieses Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Auch aus den von Seiten der Umweltschützerin des Landes Steiermark bzw. von Seiten des Kärntner Naturschutzbeirats als Umweltschützer abgegebenen Stellungnahmen vom 24.7.2023 bzw. vom 10.7.2023 ergibt sich sinngemäß, dass die von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Unterlagen als grundsätzlich nachvollziehbar bewertet werden und gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das „Änderungsprojekt 2021“ bei bescheid- und projektgemäßer Umsetzung kein Einwand erhoben wird.

In der Stellungnahme der Umweltschützerin des Landes Steiermark vom 24.7.2023 ist allerdings der Hinweis enthalten, wonach diese *„seit etwa einem Jahr verstärkt von Betroffenen aus dem Bereich der Stadt Deutschlandsberg und der Marktgemeinde Frauental a.d.L. kontaktiert werde, die über massive Belästigungen durch Infraschall und Brummtöne Beschwerde führen“*. In der Stellungnahme wird weiter ausgeführt, dass sämtliche Beschwerden aus dem Bereich nördlich der Tunnelbaustelle kämen und von mehreren Beschwerdeführern die Tunnelbaustelle konkret als mögliche Belästigungsursache genannt werde, und wird bemängelt, dass in den Auseinandersetzungen jener Änderungen, die eine mögliche Betroffenheit der Fachgebiete Lärm- und Erschütterung behandeln, die Beschwerden jedoch nicht erwähnt würden, weshalb das Gutachten unvollständig sei. Aus Sicht der Umweltschützerin des Landes Steiermark sei es daher – um die Umweltverträglichkeit der durchgeführten Änderungen abschließend beurteilen zu können - dringend erforderlich, die Beschwerden dahin zu überprüfen, ob der Koralmtunnel, die nunmehr beantragten Änderungen bzw. die aktuellen Bauarbeiten ursächlich für die Beschwerdeflut sein könnten.

Dazu ist zu sagen, dass der Behörde weder derartige konkrete Beschwerden (in denen ein Zusammenhang dieser Auswirkungen zudem offenbar mit der Art und Weise der Bauausführung des „Koralmtunnels“ vermutet wird) bekannt sind bzw. vorgelegt wurden noch derartige Beschwerden bzw. darauf bezogene Einwendungen bzw. Stellungnahmen im Zuge der öffentlichen Auflage des ggst. „Änderungsprojekts 2021“ erhoben wurden.

Eine Auseinandersetzung mit derartigen Einwendungen bzw. Stellungnahmen durch die Gutachter gemäß § 31a EISbG bzw. durch die UVP-Sachverständigen im Rahmen des ggst. Änderungsverfahrens war daher nicht möglich. Eine diesbezügliche Unvollständigkeit des bzw. der Gutachten kann daher nicht erkannt werden.

Dem gemäß war daher auch der Behörde eine Auseinandersetzung mit derartigen „Beschwerden“ im Rahmen des ggst. Änderungsverfahrens nicht möglich.

Zur Stellungnahme der Umweltanwältin des Landes Steiermark vom 14.7.2023 hat die ÖBB-Infrastruktur im Rahmen der über Aufforderung der Behörde zu den eingelangten Stellungnahmen abgegebenen Stellungnahme vom 15.9.2023 Folgendes ausgeführt:

„Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurden am 28. und 29. November sowie am 6. und 7. Dezember 2022 24-Stunden-Lärmkontrollmessungen im Bereich des Ostportals vom Koralmtunnel durchgeführt, um die aktuell in Umsetzung befindliche Bauphase der bahntechnischen Ausstattung des Koralmtunnels messtechnisch zu begleiten bzw. zu überwachen. Im Zuge dieser Messungen wurden auch die Frequenzen aufgezeichnet. Diese ergaben jedoch keinerlei Hinweis auf eine allfällige Beeinträchtigung durch Infra-schall bzw. Brummtöne in diesem Umfeld. Seit dem Zeitpunkt der Lärm-Frequenzmessungen wurden die Bautätigkeiten fortgeführt und in ihren Grundsätzen (u.a. Baustellenlüftung/Ventilation) nicht verändert.“

In der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG wurde dazu weiter ausgeführt, dass diese zu diesem Thema auch mit dem zuständigen Sachverständigen des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Abt. 15, Referat Lärm- und Strahlenschutz, in Kontakt stehe und sich die Vermutung, dass diese Beeinträchtigungen von der aktuell vorhandenen Baustelleneinrichtung des Koralmtunnels verursacht würden, nicht erhärtet habe.

Zu Spruchpunkt B.:

Gemäß Spruchpunkt B. des Bescheides wurde die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid ausgeschlossen.

Die Bezug habenden Rechtsvorschriften finden sich in § 13 VwGVG betreffend aufschiebende Wirkung:

§ 13 Abs 1 VwGVG legt fest, dass einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG aufschiebende Wirkung zukommt.

Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG kann die Behörde die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Gemäß § 13 Abs 4 VwGVG kommt einer Beschwerde gegen einen Bescheid gemäß Abs 2 keine aufschiebende Wirkung zu.

Zuständige Behörde gemäß § 13 Abs 2 VwGVG für die Entscheidung über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG ist jene Behörde, die den angefochtenen Bescheid erlassen hat.

Bei ihrer Entscheidung ist die Behörde von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Die Zuständigkeit zur Entscheidung über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG gegen den ggst. eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid betreffend das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel, Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt obliegt der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als für das ggst. eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren zuständiger Behörde.

Gemäß § 13 Abs 2 zweiter Satz VwGVG hat die Behörde den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Demgemäß hatte die Entscheidung über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Rahmen des ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides gemäß Spruchpunkt B. zu erfolgen.

§ 13 Abs 2 erster Satz VwGVG ermächtigt die Behörde, die mit einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Berufung ansonsten ex lege eintretende aufschiebende Wirkung auszuschließen, wenn die vorzeitige Vollstreckung nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen der anderen Parteien durch die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

Beim öffentlichen Interesse iSd § 13 Abs 2 erster Satz VwGVG muss es sich um ein besonderes öffentliches Interesse handeln, aus dem wegen der „triftigen Gründe“ des konkreten Falles die vorzeitige Vollstreckung des Bescheides „sachlich geboten“ ist (Hengstschläger, ÖJZ 1973, 539; vgl auch VfSlg 11.196/1986; 16.460/2002; 17.346/2004).

Für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde genügt es jedoch nicht, dass ein öffentliches Interesse an der vorzeitigen „Vollstreckung“ des Bescheides besteht, sondern es muss darüber hinaus noch die Umsetzung des Bescheides in die Wirklichkeit wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sein. „Gefahr im Verzug“ bedeutet, dass bei Aufschub der „Vollstreckung“ des Bescheides ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl entsteht (vgl. Hengstschläger/Leeb zu § 64 AVG, Rz 31).

Bei der Prüfung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels im Anlagenehmigungsverfahren sind die öffentlichen Interessen den privaten Interessen gegenüberzustellen. Überwiegen die öffentlichen Interessen, ist die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels gerechtfertigt.

Mit dem ggst. Bescheid wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die erforderliche Änderungsgenehmigung für das bereits mit folgendem, einleitend genannten „Stammbescheid“ bzw. folgenden weiteren ergänzenden Bescheiden genehmigten Eisenbahnbauvorhaben erteilt:

- Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.11.2006, GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006, betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt („Stammbescheid“);
- Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.12.2007, GZ. BMVIT-820.164/0026-IV/SCH2/2007, betreffend die durch den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid vom 15.11.2006 noch nicht abgedeckten Teile des Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä (insbesondere den „Koralm-tunnel“);
- Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 14.6.2012, GZ. BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012, für das „Einreichprojekt 2011“ betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg und den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark („Differenz- und Änderungsgenehmigung“);
- Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 5.8.2021, GZ. 2021-0.529.207, für das „Änderungsprojekt 2018“ betreffend den Einreichabschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg und den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark.

Ergänzend festzuhalten ist, dass der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 7.12.2023, GZ. 2023-0.881.362, die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die „Betriebsaufnahme 2023“ auf der "Kärntner Seite" der Koralmbahn (Abschnitte Bf. Lavanttal; St. Paul – Aich; Aich – Mittlern; Mittlern – Althofen/Drau; Althofen/Drau – Klagenfurt; Frachtenbahnhof Klagenfurt; Bleiburger Schleife, Maßnahmenpaket III sowie Bestandsattraktivierung Lavanttalbahn) erteilt wurde und die Betriebsaufnahme auf der „Kärntner Seite“ der Koralmbahn bereits mit Fahrplanwechsel 2023 erfolgt ist.

§ 13 Abs 2 erster Satz VwGVG ermächtigt die Behörde, die mit einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde ansonsten ex lege eintretende aufschiebende Wirkung auszuschießen, wenn die vorzeitige Vollstreckung nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen der anderen Parteien durch die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

Unabhängig davon ist von Seiten der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einerseits gemäß der gesetzlichen Vorgabe des § 13 Abs 2 zweiter Satz VwGVG, einen allfälligen Ausschluss der aufschiebenden Wirkung tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen sowie andererseits die Frage der Notwendigkeit bzw. Zulässigkeit eines allfälligen Ausspruchs über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde gegen den ggst. Bescheid zu prüfen.

Zum grundsätzlichen öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens wird grundsätzlich auf die Bezug habenden Ausführungen zu den innerstaatlichen und europarechtlichen

Vorgaben in den jeweiligen Begründungen der oben genannten „Stammbescheide“ verwiesen.

Das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel, Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt bezieht sich auf den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä der „Koralmbahn“.

Die „Koralmbahn“ ist gemäß der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1994, Bestandteil der Hochleistungsstrecke „Wien - Eisenstadt - Oberwart - Graz - Klagenfurt - Villach - Staatsgrenze Österreich/Italien“ sowie als Teil der „Baltisch – Adriatischen Achse“ Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V).

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass § 1 Abs 1 des Hochleistungsstreckengesetzes 1989, BGBl Nr. 135/1989 (HIG), für die Erklärung einer Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke durch Verordnung der Bundesregierung jedenfalls zwingend voraussetzt, dass den geplanten Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteilen) eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt (VfGH vom 19. Dezember 2013, 2011/03/0160).

Insofern ist bereits dadurch das Vorliegen des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung (auch) des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä im Zuge des Ausbaus der Eisenbahnachse „Koralmbahn Graz - Klagenfurt“ - und damit auch des hier ggst., sich auf diesen Einreichabschnitt beziehenden „Änderungsprojekts 2021“ - entsprechend rechtlich dokumentiert.

In diesem Zusammenhang ist besonders hervorzuheben, dass die Planung und Umsetzung des ggst. „Änderungsprojekts 2021“ zum einen in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit den bereits mit oben genannten „Stammbescheiden“ genehmigten (und derzeit noch in Bau befindlichen) Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä von Koralmbahn-km 32,350 bis Koralmbahn-km 73,800 der Koralmbahn Graz – Klagenfurt steht.

Zum anderen steht der vorgenannte Einreichabschnitt, auf den sich das ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel bezieht, auch in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit den übrigen Einreichabschnitten der Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt.

Eine zeitlich aufeinander abgestimmte Ausführung sämtlicher dieser Einreichabschnitte der Koralmbahn unter Berücksichtigung der sich jeweils als erforderlich erwiesenen Änderungen ist zwingend für den Eintritt der beabsichtigten Wirkungen der Verkehrswirksamkeit, insbesondere der Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten für die zu erwartende Nachfrage im Güter- und Personenverkehr, und zur Vermeidung negativer (insbesondere eisenbahnbetrieblicher) Auswirkungen auf weite Teile insbesondere des ostösterreichischen Eisenbahn-Hochleistungsstreckennetzes durch eine verspätete Betriebsaufnahmen auf der Koralmbahn erforderlich.

Unabhängig davon ist die zeitgerechte Ausführung der Koralmbahn in den jeweiligen Abschnitten auch zur Umsetzung der von den jeweils betroffenen Bundesländern vorgesehenen

Verdichtung des Nahverkehrsangebots für den Personenverkehr („S-Bahn-Verkehr“) erforderlich.

Unabhängig davon steht nach Auffassung der Behörde jedenfalls auch fest, dass das ggst. Vorhaben Koralmbahn in seiner Gesamtheit durch die verstärkte Verlagerung von Gütertransporten auf die Eisenbahn und die mit einer vermehrten Inanspruchnahme des Personennah- und -fernverkehrs verbundene Verlagerung von (motorisiertem) Straßenverkehr auf die Eisenbahn einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens und zur Erfüllung der Staatszielbestimmung betreffend die Nachhaltigkeit und den Umweltschutz leisten wird.

Darüber hinaus ist damit auch die Vermeidung ökonomischer Schäden einschließlich potenziell drohender Strafzahlungen infolge des Nicht-Ereichens der europäischen Ziele betreffend den Klimaschutz sowie eines allfälligen Erfordernisses des Zukaufs von CO₂-Zertifikaten verbunden.

Zu den sich im Bereich des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä als erforderlich erwiesenen Änderungen, die im ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel ihren Niederschlag gefunden haben, ist ergänzend auszuführen, dass diese unter anderem insbesondere auch sich zwischenzeitig gegenüber den aus dem Jahr 2006 und 2007 stammenden Bescheiden als erforderlich erwiesenen eisenbahntechnischen Anforderungen bzw. Anpassungen umfassen. In Hinblick auf die Anforderungen an einen sicheren und ordnungsgemäßen Eisenbahnbetrieb und –verkehr auf den Gleisanlagen im Sinne des EisbG sind hier insbesondere die auf tunnelsicherheitstechnische Aspekte zurückzuführende Anpassungen an den aktuellen Stand hervorzuheben.

Es ist somit insgesamt von einer dringend erforderlichen zeitgerechten Fertigstellung der Eisenbahnstrecke im ggst. Abschnitt unter Berücksichtigung der Inhalte des ggst. Änderungsprojekts gemäß den oben stehenden Ausführungen auszugehen.

Durch die Verzögerung der Ausführung von Infrastrukturvorhaben dieser Größe droht außerdem die Gefahr eines hohen volkswirtschaftlichen Schadens sowohl durch die in der Regel erforderlichen höheren finanziellen Aufwendungen für den Bau, die Sicherung und die verzögerte Errichtung, als auch insgesamt durch die verspätete Inbetriebnahme und die Auswirkungen auf den regionalen und überregionalen Eisenbahnverkehr bzw. den dadurch verspäteten Nutzen für die Allgemeinheit.

Es ist daher davon auszugehen, dass die plangemäße Ausführung bzw. Fertigstellung (auch) des ggst. Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn unter Berücksichtigung des hier ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel aufgrund der vorstehend dargelegten öffentlichen Interessen dringend geboten ist.

Es war daher vom Vorliegen entsprechender „triftiger Gründe“ im Sinne der Judikatur und damit des Tatbestandes „Gefahr im Verzug“ gemäß § 13 Abs 2 VwGVG auszugehen.

Dem gegenüber stehen die Interessen anderer Parteien im Sinne des § 13 Abs 2 VwGVG, wobei mit dem ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel vergleichsweise geringe bzw. vernachlässigbare (zusätzliche) Eingriffe in Rechte Dritter verbunden sind.

Das Ermittlungsverfahren hat weiters ergeben, dass diese Eingriffe zudem mit keinen Nachteilen für die Umwelt, die in Widerspruch zu den Ergebnissen der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung stehen würden, verbunden sind.

Die Behörde kommt daher nach der erforderlichen Interessensabwägung zu dem Schluss, dass das öffentliche Interesse an der raschen Realisierung bzw. Fertigstellung (auch) des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä unter Berücksichtigung des ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel die Interessen der anderen Parteien im Sinne des § 13 Abs 2 VwGVG überwiegt.

Für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde genügt es jedoch nicht, dass ein Interesse einer Partei oder des öffentlichen Wohles an der vorzeitigen Inanspruchnahme des Bescheides besteht, sondern es muss darüber hinaus noch die Umsetzung des Bescheides in die Wirklichkeit wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sein.

„Gefahr im Verzug“ iSd im Wesentlichen gleichlautenden § 64 Abs 2 AVG bedeutet, dass bei Aufschub der „Vollstreckung“ des Bescheides ein erheblicher Nachteil für die Partei oder ein „gravierender Nachteil“ für das öffentliche Wohl droht (VwGH 4. 5. 1992, 89/07/0117; 3. 7. 2003, 2002/20/0078; 7. 9. 2004, 2001/18/0019).

Dringend geboten ist die vorzeitige Vollstreckung im Sinne des § 64 AVG und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur dann, wenn die fachliche Beurteilung des festgestellten Sachverhalts durch die Behörde zum Ergebnis führt, dass die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens konkret besteht (VwGH vom 22.3. 1988, 87/07/0108).

Durch eine allenfalls gegen den ggst. Bescheid erhobene Beschwerde und durch die dadurch bedingte verspätete Realisierung bzw. Fertigstellung des Vorhabens würden die – im Zusammenhang insbesondere auch mit den weiteren Einreichabschnitten der Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt zu betrachtenden – rechtzeitig zum Fahrplanwechsel 2025 auf dem ggst. Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä sowie auf den übrigen Einreichabschnitten auf der „steirischen Seite“ der Koralmbahn geplanten Betriebsaufnahmen und damit auch die „Gesamtinbetriebnahme“ der Koralmbahn von Graz bis Klagenfurt verunmöglicht.

In diesem Fall könnten auch die mit der Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn auf der Gesamtstrecke von Graz nach Klagenfurt zu diesen Zeitpunkten geplanten, insbesondere im öffentlichen Interesse gelegenen Verbesserungen für den Eisenbahnverkehr nicht verwirklicht werden.

Neben diesen gravierenden Nachteilen für das öffentliche Wohl sind sowohl mit einer verzögerten Realisierung des Vorhabens als auch mit einer verzögerten Betriebsaufnahme auf der „Steirischen Seite“ der Koralmbahn sowie auf der Gesamtstrecke der Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt – neben einer Verzögerung bei der Erreichung der Ziele zum Schutz des Klimas – darüber hinaus sowohl für die Bauwerberin als auch für die öffentliche Hand (unmittelbare und mittelbare) gravierende finanzielle Nachteile zu erwarten.

Nach Abwägung der öffentlichen Interessen und der Interessen der anderen Parteien im Sinne des § 13 Abs 2 VwGVG war daher von der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen des § 13 Abs 2 VwGVG auszugehen.

Zur Abwendung eines schweren volkswirtschaftlichen Schadens war daher die vorzeitige Ausübung der der Bauwerberin gemäß Spruchpunkt B. des ggst. Bescheides eingeräumten Berechtigung hinsichtlich des „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel wegen Gefahr im Verzug dringend geboten.

Weitere Ermittlungen zur fachlichen Beurteilung der Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung waren aus Sicht der Behörde nicht erforderlich.

Nachdem aus Sicht der Behörde daher vom Vorliegen der Voraussetzungen des § 13 Abs 2 VwGVG auszugehen war, war der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Bescheidbeschwerden gegen Spruchpunkte A. des ggst. Bescheides auszusprechen.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem ggst. „Änderungsprojekt 2021“ betreffend den Koralmtunnel, Koralmbahn-km 40,834 – km 73,800, im Zuge des Einreichabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä, Koralmbahn-km 32,350 - Koralmbahn-km 73,800, des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä der Koralmbahn Graz – Klagenfurt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführten Genehmigungen zu erteilen waren. 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 Bauentwurfs den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hierbei wurde auf die obzitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalt samt den diesem zugrunde liegenden Projektunterlagen, dem § 31a-Gutachten sowie den sonstigen Vorbringen.

Auch in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. „Änderungsprojekt 2021“ enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit keine Bedenken ergeben, zumal sich daraus zusammenfassend ergibt, dass mit den Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

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

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

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.

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, sowie die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Beschwerde kann in **jeder technisch möglichen Form übermittelt** werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmk.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Hinweis

Gemäß BVwG-Eingabengebührverordnung –VwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine **Pauschalgebühr** von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

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

ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3, 1020 Wien

vorweg mit E-Mail an: elisabeth.gruber@oebb.at;

2. ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Koralmbahn 1
Europaplatz 2/2, 8020 Graz

vorweg mit E-Mail an: klaus.schneider@oebb.at;

unter Beischluss der mit dem Bescheidstempel versehenen **Bauentwurfsunterlagen (Parien A und C)**;

3. Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Taborstraße 1-3, 1020 Wien

vorweg mit E-Mail an: ii11@bmaw.gv.at;

zum do. Schreiben vom 6.7.2023, GZ. 2023-0.448.980;

4. Landeshauptmann von Steiermark
pA. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 14 - Wasserwirtschaft, Ressourcen und Nachhaltigkeit
Wartingergasse 43, 8010 Graz

vorweg mit E-Mail an: post@stmk.gv.at und abteilung14@stmk.gv.at;

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan;

5. Landeshauptmann von Kärnten
pA. Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 12 – Wasserwirtschaft
Flatschacher Straße 70, 9020 Klagenfurt am Wörthersee,

vorweg mit E-Mail an: Abt12.post@ktn.gv.at;

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan;

6. Umweltschutzbehörde Steiermark
zH Frau HR MMag. Ute Pöllinger
Stempfergasse 7, 8010 Graz

vorweg mit E-Mail an: umweltanwalt@stmk.gv.at;

7. Kärntner Naturschutzbeirat/Umweltanwalt
pA. Amt der Kärntner Landesregierung
Abteilung 8 – Umwelt, Energie und Naturschutz
9021 Klagenfurt am Wörthersee, Flatschacher Straße 70

vorweg mit E-Mail an: kaernten.umweltanwalt@ktn.gv.at;

8. Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg
Kirchengasse 12, 8530 Deutschlandsberg

vorweg mit E-Mail an: bhdl@stmk.gv.at;

als Kommissionsmitglied im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG;

9. Bezirkshauptmannschaft Wolfsberg
Am Weiher 5/6, 9400 Wolfsberg

vorweg mit E-Mail an: post.bhwo@ktn.gv.atmailto:post.bhvk@ktn.gv.at;

als Kommissionsmitglied im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG;

10. Wirtschaftskammer Steiermark
Körblergasse 111-113, 8010 Graz

vorweg mit E-Mail an: standortanwalt@wkstmk.at;

als Standortanwalt;

11. Wirtschaftskammer Kärnten
Europaplatz 1, 9020 Klagenfurt am Wörthersee

vorweg mit E-Mail an: standortanwalt@wkk.or.at;

als Standortanwalt;

12. Benediktinerstift St. Paul im Lavanttal
Hauptstraße 1, 9470 St. Paul im Lavanttal

13. DI Dr. Ulrich Habsburg-Lothringen
Klagenfurterstraße 1, 9400 Wolfsberg

Für die Bundesministerin:
Mag. Erich Simetzberger

