



BMVIT – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: ivvs4@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

*Gruppe Infrastrukturverfahren
und Verkehrssicherheit*

GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/IVVS4/2016

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

Wien, am 29.09.2016

**Koralmbahn Graz – Klagenfurt; UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau
Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau; km 92,970 – km 111,979
Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen; km 90,670 – km 111,200**

Änderungsprojekt 2014

VERHANDLUNGSSCHRIFT

aufgenommen am Dienstag, den 27. September 2016 im Veranstaltungszentrum K3, Klopeiner Straße 5, 9122 St. Kanzian am Klopeiner See.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 27. September 2016 um 9:00 Uhr im Veranstaltungszentrum K3, Klopeiner Straße 5, 9122 St. Kanzian am Klopeiner See, und begrüßt die Teilnehmer und insbesondere auch die Vertreter der Gemeinden, der Bürgerinitiativen, die Behördenvertreter, die Sachverständigen sowie die Vertreter der Bauwerberin.

Einleitend legt der Verhandlungsleiter zunächst kurz den Gegenstand der Ortsverhandlung dar und erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der Eisenbahnbehörde einschließlich der beigezogenen Sachverständigen.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass der das gegenständliche Verfahren einleitende (Änderungs-)Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 20. November 2015 im Großverfahren gemäß §§ 44a, 44b und § 44d des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) mittels Edikt vom 25. Mai 2016, GZ. BMVIT-820.284/0011-IV/IVVS4/2016, kundgemacht wurde.

In diesem Edikt sind auch die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren.

Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Mit weiterem Edikt vom 30. August 2016, GZ. BMVIT-820.284/0021-IV/IVVS4/2016, hat die Behörde sodann die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung für den 27. September 2016, Beginn 9:00 Uhr, im Großverfahren und Auflage des Gutachtens der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 31. August 2016 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit sowie des Gutachtens des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 kundgemacht.

In diesem Edikt hat die Behörde weiters bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit vom Donnerstag, den 8. September 2016, bis einschließlich Montag, den 26. September 2016, bei der Behörde sowie bei den Standortgemeinden besteht.

Die beiden Edikte wurden jeweils im redaktionellen Teil der „Kleine Zeitung, Kärnten“, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ sowie auf der Homepage des BMVIT verlautbart.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden ersucht, diese Edikte jeweils umgehend an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die jeweiligen Unterlagen entsprechend aufzulegen und im Anschluss daran die mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Edikte an die Behörde zu retournieren.

Festgehalten wird, dass damit der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 20. November 2015 samt Antragsunterlagen einschließlich des Gutachtens gemäß § 31a EISbG, das Gutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit vom 31. August 2016 und das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 sowohl bei den Standortgemeinden als auch beim BMVIT zur allgemeinen Einsicht aufgelegt sind. Überdies wurden der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 20. November 2015, das Gutachten vom 31. August 2016 der betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit und das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 auch auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass damit alle Behörden, Parteien und Beteiligten ordnungsgemäß geladen wurden.

Er hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 1 AVG öffentlich ist und weist ausdrücklich darauf hin, dass allen Beteiligten das Recht eingeräumt wird, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen bzw. die schriftlich erhobenen Einwendungen zu ergänzen.

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie:

Mag. Erich Simetzberger als Verhandlungsleiter
Mag. Gabriele Fiedler
Mag. Monika Neuhold
Ing. Wilhelm Lampel als Amtssachverständiger für Elektrotechnik

Sachverständige:

Dipl.-Ing. Hans Kordina
Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel
MR Univ.-Prof. Dr. Leopold Weber
Univ.-Prof. DDr. Egon Marth
Ing. Erich Lassnig
Univ.-Prof. Dr. Georg Grabherr
Dr. Gertraud Grabherr
Dipl.-Ing. Günther Lagler
Dipl.-Ing. Franz Piki
Mag. Michael Schatz
Ing. Helfried Sila
MR Dipl.-Ing. Franz König
Dipl.-Ing. Werner Stella
Dipl.-Ing. Othmar Kral
Dipl.-Ing. Peter Herteg sen.
Dipl.-Ing. Peter Herteg jun.

Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 7:

Dipl.-Ing. Hans Schuschnig

Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt:

Mag. Michael Newart

Gemeinde St. Kanzian:

Klaus Mischitz

Marktgemeinde Eberndorf:

Ing. Karl Liesnig

ÖBB-Infrastruktur AG:

Dipl.-Ing. Klaus Berger (Projektleiter)
Ing. Georg Krainer
Mag. Andreas Netzer (URE/VR)
RA Dr. Werner Walch
Katja Priksznik
Elisabeth Hofmann
Ing. Andreas Wascher
Martin Schellander

Projektanten:

Markus Mehlführer (BGG Consult)
Dipl.-Ing. Peter Kastner (Bernard Ingenieure)
Dipl.-Ing. Johannes Benedikt (ILF)
Dipl.-Ing. Jürgen Petutschnig (Umweltbüro Klagenfurt)
Ing. Lucas Artner (iC consulenten/DSK)

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass sich der Vertreter der Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 21. September 2016, GZ. BMASK-754.419/0008-VII/A/VAI/11/2016, von der Teilnahme an der Verhandlung entschuldigt hat und um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides ersucht hat.

Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist er neuerlich darauf, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verlieren.

Im Rahmen der mit Edikt vom 25. Mai 2016 festgelegten Einwendungsfrist vom 8. Juni 2016 bis einschließlich 22. Juli 2016 wurden beim BMVIT folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Stellungnahme des BMASK, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 3.6.2016
- Stellungnahme von Martina Grossbointner vom 20.7.2016
- Stellungnahme von Franz Kowatsch vom 20.7.2016
- Stellungnahme von MMag. Ewald Kapeller MSC vom 20.7.2016
- Stellungnahme von Dkfm. Friederike Leitgeb und Fiamma Gabelli, vertreten durch RA Dr. Peter Kammerlander, vom 21.7.2016
- Stellungnahme von Martha Kuchling-Kapeller und Friedrich Kapeller vom 22.7.2016
- Stellungnahme von Manfred Rossmann vom 21.7.2016
- Stellungnahme der BI Admont – Lassein – Althofen – Lind, vertreten durch Angerer Hochfellner Pontasch Rechtsanwälte, vom 22.7.2016

Im Zuge der Auflage des Gutachtens der betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit vom 31. August 2016 und des Gutachtens des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 mit Edikt vom 30.8.2016 ist beim BMVIT bislang folgende Stellungnahme eingelangt:

- Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 26.9.2016

Danach fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der Ortsverhandlung Nachstehendes aus:

Mit Verordnung der Bundesregierung vom 5. Februar 1994, BGBl. Nr. 83/1994, wurde die Strecke Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit der 597. Verordnung, ausgegeben am 31. August 1995, sowie mit der 306. Verordnung, ausgegeben am 24. August 2001, wurde der damaligen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HLAG) die Koralmbahn Graz – Klagenfurt zur Planung übertragen.

Aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes war für das gegenständliche Vorhaben im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wobei hier anzumerken ist, dass der gegenständliche eisenbahnrechtliche Einreichabschnitt „Mittlern - Althofen“ Teil des UVP-Abschnittes „Aich – Althofen/Drau“ ist.

Nach Abschluss des über Antrag der (damaligen) HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat die HL-AG mit Schreiben vom 11. Jänner 2002 beim BMVIT um Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens und unter gleichzeitiger Vorlage einer Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) samt Projektunterlagen um die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben ersucht.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4. April 2006, BGBl. II Nr. 140/2006, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

Einer Anfechtung der gegenständlichen Trassenverordnung durch die Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See beim Verfassungsgerichtshof wurde durch diesen nicht stattgegeben.

In weiterer Folge hat die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Rahmen der dem Trassenverordnungsverfahren nachfolgenden Genehmigungsverfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 8. April 2008 den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), auf Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung im Sinne des § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) mit dieser und auf Erteilung der Rodungsbewilligung im Sinne des § 185 Abs 6 Forstgesetz 1975 (ForstG) gestellt.

Mit dem nach Aufhebung des Erstbescheides durch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 22. Oktober 2012, ZI 2010/03/0014-9, im 2. Rechtsgang ergangenen Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung und forstrechtlichen Genehmigung rechtskräftig erteilt.

Mit Schreiben vom 20. November 2015 hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die im Bauentwurf dargestellten Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Bauentwurf („Änderungsprojekt 2014“) beantragt.

Dieser Antrag umfasst auch den Antrag auf Erteilung der Bewilligung für die Änderung der im Sinne des § 185 ForstG erteilten Rodungsbewilligung sowie die Änderung der im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG erteilten Bewilligung für die wasserrechtlichen Belange.

Das erforderlich gewordene „Änderungsprojekt 2014“ umfasst insbesondere die Anhebung der Betriebsgeschwindigkeit auf 250 km/h, Änderungen im Bereich von Weichenverbindungen, im Bereich der Regelquerschnitte, bei den Bedienungswegen und Wartungszugängen, bei konstruktiven Ingenieurbauten, bei den wasserbaulichen Maßnahmen, beim Lärmschutz sowie die Anpassung der Eisenbahnsicherungsanlagen und die Errichtung der Oberleitungsanlage.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine eingehende Projektvorstellung in weiterer Folge durch die Vertreter der Bauwerberin erfolgen wird.

Mit dem gegenständlichen **Bauentwurf** hat die ÖBB-Infrastruktur AG auch ein **Sachverständigengutachten gemäß § 31a EisbG 1957** zum Beweis dafür vorgelegt, 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. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957 wird gegebenenfalls zu erläutern oder zu ergänzen sein.

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Darüber hinaus ist auf die sich aus der Bestimmung des § 19 UVP-G 2000 ergebende Parteistellung im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren – insbesondere diejenige der Bürgerinitiativen – hinzuweisen.

Bei der Erfüllung der nachstehenden **Genehmigungsvoraussetzungen gemäß §§ 31 ff 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.

Eine Abweichung vom Stand der Technik ist in Ausnahmefällen zulässig, 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.

Hier ist auf das Anhörungsrecht der Dienststellen der Gebietskörperschaften gemäß § 31d EisbG und die entsprechende Möglichkeit zur Äußerung im Zuge der heutigen Ortsverhandlung hinzuweisen.

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.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die **Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG 1957** für das „**Änderungsprojekt 2014**“ der ÖBB-Infrastruktur AG unter Vorschreibung einer angemessenen Bauausführungsfrist gemäß § 31g EisbG 1957.

Gegenstand des Verfahrens sind weiters die von der Eisenbahnbaubehörde gemäß § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 mit einzubeziehenden **wasserrechtlichen Belange**, welche nicht mit einer Einleitung, Entnahme oder Ausnutzung der motorischen Kraft von öffentlichen Gewässern und obertägigen Privatgewässern verbunden sind.

Gegenstand des Verfahrens ist weiters auch das gemäß § 185 Abs 6 Forstgesetz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft abzuwickelnde **forstrechtliche Verfahren** zur Erteilung der für Eisenbahnzwecke beantragten Rodung von Waldflächen.

Mit Schreiben vom 3. Juni 2016, Zl. BMLFUW-LE.4.1.6/0159-III/3/2016, hat das genannte Bundesministerium sein Einvernehmen unter der Voraussetzung erklärt, dass die vom forstfachlichen Amtssachverständigen für die Erteilung der Rodungsbewilligung vorgeschlagenen und – insbesondere im Hinblick auf § 18 ForstG - gesetzmäßigen Vorschreibungen in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden.

Hiezu wird auf den dazu von der Behörde eingeholten Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 verwiesen.

In diesem eisenbahnrechtlichen Änderungsverfahren sind weiters die **Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend zu berücksichtigen.**

Dieser Anforderung wurde von Seiten der Behörde durch die Einholung eines Gutachtens der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 31. August 2016 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit Rechnung getragen.

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen hat die ÖBB-Infrastruktur AG auch ein **Grundeinlösungsverzeichnis** vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde daher auch im Rahmen des ggst. Änderungsverfahrens kein Enteignungsantrag gestellt.

Hiezu erfolgt der Hinweis des Verhandlungsleiters auf eine auch vom Verfassungsdienst als rechtlich zulässig angesehene Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung, wonach eine Verfahrenskonzentration nur dann in Betracht kommt, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Gerade bei Großprojekten, die in einem Großverfahren gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff AVG 1991 durchgeführt werden, mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von welchen jedoch erfahrungsgemäß nur ein Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als empfehlenswert bzw. zweckmäßig.

Hiezu erfolgt seitens des Verhandlungsleiters eine ergänzende Rechtsbelehrung, wonach seitens der direkt berührten Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren betreffend die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt ist auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen **Immissionen** (z.B. Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d.h. gemäß § 35 Abs 2 EiszG auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d.h. von Amts wegen vorzusehen sind; dies geschieht durch Erteilung entsprechender Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

In diesem Zusammenhang ist weiters auf § 24f UVP-G 2000 in der hier anzuwendenden Fassung hinzuweisen, wonach insbesondere zu prüfen ist, ob Immissionsbelastungen zu schützender Güter möglichst gering gehalten werden und jedenfalls Immissionen vermieden werden, die

- das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn /Nachbarinnen gefährden oder
- erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

- zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs 2 Gewerbeordnung 1994 führen.

Abs 2 dieser Bestimmung besagt, dass bei Eisenbahnbauvorhaben die Zumutbarkeit einer solchen Belästigung nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen ist.

Als besondere Immissionsschutzvorschrift im Hinblick auf Lärmschutz bei Eisenbahnbauvorhaben ist die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) zu nennen.

In diesem Zusammenhang ist allerdings auch auf das - auch für das ggst. Änderungsverfahren unverändert gültige - oben genannte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs zu verweisen, dem dazu zu entnehmen ist, dass das vorangegangene UVP-Verfahren dann seinen Zweck verfehlen würde, wenn die Behörde (im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren) lediglich auf die erfolgte Einhaltung der Grenzwerte nach der SchIV im vorliegenden Projekt hinweist, wenn der medizinische Sachverständige im (vorangegangenen) UVP-Verfahren in bestimmten Fällen lärmschutztechnische Maßnahmen für notwendig erachtet hat, die für das gegenständliche Projekt einen unter den Grenzwerten der SchIV liegenden Lärmschutz bewirken und diese Maßnahmen als „zwingend“ bezeichnet hat.

Weiters wird vom Verhandlungsleiter auch auf die Bestimmung des § 24g UVP-G 2000 verwiesen, die besagt, dass bis zur Erlassung einer Trassenverordnung oder einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz das Vorhaben geändert werden kann, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Zu dieser Frage hat die Behörde ein **Gutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 31. August 2016 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit** eingeholt.

Hierbei handelt es sich – auch im Sinne der Kontinuität der Sachverständigen im UVP-Verfahren und im nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren - um folgende UVP-Sachverständige, die bei der heutigen Verhandlung anwesend sind:

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel	Eisenbahnbautechnik und Eisenbahnbetrieb (Eisenbahnwesen)
MR Univ.-Prof. Dr. Leopold Weber	Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie
Univ.-Prof. DDr. Egon Marth	Hygiene, Umweltmedizin
Ing. Erich Lassnig	Lärm- und Erschütterungsschutz
Univ.-Prof. Dr. Georg Grabherr	Ökologie
Dipl.-Ing. Günther Lagler	Raumplanung und Landschaftsbild
Dipl.-Ing. Franz Piki	Forsttechnik (Forstwesen, Rodung)
Mag. Michael Schatz	Ingenieurgeologie (Bodenmechanik, Hohlraumbau)
Ing. Helfried Sila	Verkehrsplanung
MR Dipl.-Ing. Franz König	Wasserbautechnik
Dipl.-Ing. Hans Kordina	UVP-Koordination
Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS	UVP-Koordination

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

„Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich der vorgelegten Änderungen sind aus Sicht der Fachgebiete plausibel und nachvollziehbar. Aus

fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegten Änderungsunterlagen entsprechen dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften.

Es bestehen Änderungen, diese Änderungen entsprechen aber in allen Bereichen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung 2004.

Unter der Voraussetzung der Berücksichtigung der im Gutachten geforderten zwingenden Maßnahmen des Fachbereiches Geologie und Hydrogeologie und des Fachbereiches Ökologie entstehen KEINE nachteiligen Umweltwirkungen gegenüber der den Genehmigungen zugrundeliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung.“

In ihrem Gutachten kommen die betroffenen UVP-Gutachter sodann zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zum gegenständlichen „Änderungsvorhaben 2014“ der ÖBB-Infrastruktur AG:

„Im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sind aus fachlicher Sicht die Genehmigungsvoraussetzungen für das gegenständlichen Vorhabens gegeben, da die Auswirkungen der Vorhabensänderungen den Vorgaben der UVP 2004 entsprechen.“

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse des Gutachtens der betroffenen UVP-Sachverständigen vom 31. August 2016 mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit in weiterer Folge durch die UVP-Koordination und die UVP-Sachverständigen erfolgen wird.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag samt Antragsunterlagen, das Gutachten der betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit vom 31. August 2016 und das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 mit Edikten der Behörde vom 25. Mai 2016 bzw vom 30. August 2016 im Großverfahren gemäß §§ 44a, 44b und § 44d des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) kundgemacht und damit den betroffenen Beteiligten zugänglich gemacht wurden.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass den von den Änderungen betroffenen Beteiligten gemäß § 19 UVP-G 2000 durch die Auflage des Änderungsprojektes mit Edikt der Behörde vom 25. Mai 2016, durch die Auflage des Gutachtens der betroffenen UVP-Gutachter mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit vom 31. August 2016 und des Gutachtens des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Forsttechnik/Rodung, Dipl.-Ing. Franz Pinkl, vom 4. Mai 2016 mit Edikt der Behörde vom 30. August 2016 Gelegenheit gegeben wurde, ihre Interessen im Rahmen des Änderungsprojektes entsprechend wahrzunehmen.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht. Zum Verfahrensablauf der heutigen Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters eine Belehrung hinsichtlich der Säumnisfolgen im Sinne des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 und die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt berührten Grundeigentümer, dass sie sämtliches (ergänzendes) Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser Ortsverhandlung vorzubringen haben.

Betreffend die Verhandlungsschrift weist der Verhandlungsleiter als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages weiters darauf hin, dass diese gemäß § 44e Abs 3 AVG spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und bei der Gemeinde während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen sein wird.

Im Zuge dieser Niederschrift erfolgt in der Folge die die Zusammenstellung der im Laufe des Verhandlungstages, nach jeweiliger mündlicher Erörterung mit der Bauwerberin und den jeweils betroffenen Sachverständigen, zu Protokoll gegebenen Stellungnahmen sowie die Zusammenstellung der gutachterlichen Stellungnahmen zu den im Rahmen der Ortsverhandlung mündlich ergänzten Einwendungen.

Ergänzende Stellungnahme der UVP-Sachverständigen zur allgemeinen Zusammenfassung des Gutachtens der betroffenen UVP-Sachverständigen mit ergänzenden Aussagen zur Umweltverträglichkeit vom 31. August 2016:

Mit den Projektänderungen können keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein.

Dipl.-Ing. Thomas Setznagel e.h.
 MR Univ.-Prof. Dr. Leopold Weber e.h.
 Univ.-Prof. DDr. Egon Marth e.h.
 Ing. Erich Lassnig e.h.
 Univ.-Prof. Dr. Georg Grabherr e.h.
 Dipl.-Ing. Günther Lagler e.h.
 Dipl.-Ing. Franz Piki e.h.
 Dipl.-Ing. Werner Stella e.h.
 Mag. Michael Schatz e.h.
 Ing. Helfried Sila e.h.
 MR Dipl.-Ing. Franz König e.h.
 Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS e.h.

Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin:

Mit dem im zweiten Rechtsgang ergangenen Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.07.2013, BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß §§ 31ff EISbG unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung und forstrechtlichen Genehmigung für das hier gegenständliche Bauvorhaben erteilt.

Dieser Genehmigung liegt die nach Durchführung des mit Schreiben der damaligen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG vom 11.1.2002 angeregten Trassenverordnungsverfahrens für diese Hochleistungsstrecke samt Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn Graz – Klagenfurt mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 04.04.2006, BGBl II Nr 140/2006, zugrunde.

Im Zuge der Projektrealisierung des Abschnittes Mittlern – Althofen/Drau sind Projektänderungen und -ergänzungen des damals eingereichten und bewilligten Vorhabens erforderlich.

Die wesentlichen Änderungen zum genehmigten Einreichprojekt betreffen:

- Erhöhung der max Betriebsgeschwindigkeit von 200 km/h auf 250 km/h
- Änderung der Trassierung der Gleise 3, 4 und Weichenlagen im Bf Mittlern

- Änderung der Ausrundungsradien bei Neigungswechseln
- Änderung des Regelquerschnittes Bahnkörper
- Änderung bei Wartungsflächen und Wartungszugängen
- Zusammenlegung von Bahntwässerungsabschnitten und Entfall von Rückhalte- und Versickerungsbecken
- Änderung der Lage und Konstruktion von Eisenbahn- und Straßenbrücken
- Entfall der Straßenbrücke MA02b über Globasnitzbach, der Eisenbahnbrücke MA06A Pribelsdorfer Straße und der Straßenbrücke MA09 Roschitz
- Änderung des Querschnittes des Grüntunnels Kühnsdorf MA12
- Verlängerung Tunnel Stein um 50m auf 2.100m
- Druckdichte Innenschale im Tunnel Stein, Tunnel drainage entfällt
- Lärmschutzwände rechts der Bahn auf Draubrücke um 1m auf 4m erhöht
- Änderung der Lage und Größe von Technikgebäuden
- Änderung von Eisenbahnsicherungssystem, Oberleitungs- und Energietechnikanlagen
- Änderung der Trassierung von Landes- und Gemeindestraßen

Durch die geplanten Änderungen wird zusätzlicher Fremdgrund dauernd und vorübergehend beansprucht. Mit den Grundeigentümern wird im Rahmen der teilweise noch laufenden Grundeinlöseverhandlungen eine zivilrechtliche Einigung angestrebt.

Zu den Einwendungen der Bürgerinitiative Admont – Lassein – Althofen – Lind, vertreten durch Angerer Hochfellner Pontasch Rechtsanwälte:

Ein Mitglied der Bürgerinitiative – Dr. Maximilian Nachtigall – hat einen Zivilprozess gegen die ÖBB-Infrastruktur AG initiiert. Hintergrund dieses Zivilprozesses ist, dass die ÖBB-Infrastruktur AG in einem vorhergehenden Verwaltungsverfahren dem Begehren auf Kostenrückerstattung für Lärmschutzfenster auf Grundlage der einschlägigen Förderrichtlinien zugestimmt hat. Bevor die ÖBB-Infrastruktur AG diese Zusage abgegeben hat, wurde das Zutreffen der Voraussetzungen intern beurteilt. Die ÖBB-Infrastruktur AG hält diese Zusage ein, wenn sich Herr Dr. Nachtigall ebenso an die von der Bürgerinitiative formulierten Rahmenvorgaben hält, und die erforderliche(n) Rechnung(en) sowie Formulare vorlegt. Jede Person, die die erforderlichen Nachweise erbringt, erhält die Kosten der Lärmschutzfenster entsprechend der „Richtlinie für die schalltechnische Sanierung der Eisenbahn-Bestandsstrecken der Österreichischen Bundesbahnen“ rückerstattet, wie dies von der Bürgerinitiative gefordert und von der Projektwerberin anerkannt wurde.

Der Projektwerberin ist unklar, wie diese Vorgehensweise zu einer Verletzung subjektiver Rechte der Gegenseite führen kann; ebenso ist der Projektwerberin unklar, in welchem Zusammenhang die Ausführungen eines bereits gerichtsanhängigen Zivilverfahrens mit dem hier zu führenden Genehmigungsverfahren steht.

Die Projektwerberin weist darauf hin, dass andere Mitglieder der Bürgerinitiative die Vereinbarung mit der ÖBB-Infrastruktur AG einhalten und der oben zitierten Richtlinie gemäß handeln.

Ergänzend wird auf die Stellungnahme des lärmschutztechnischen Gutachters gemäß § 31a EISbG im Rahmen der heutigen Verhandlung verwiesen.

Zu den Einwendungen von Frau Dkfm Friederike Leitgeb und Frau Fiamma Gabelli, beide vertreten durch Dr. Peter Kammerlander, Rechtsanwalt:

Die Einwendungen werden, soweit das gegenständliche Eisenbahnbauvorhaben betroffen ist, im Rahmen der betrieblichen Vorgaben nach dem Stand der Technik und den Vorgaben der Behörde Berücksichtigung finden. Dies gilt insbesondere für die Staubentwicklung.

In den erhobenen Einwendungen werden Immissionen angesprochen, die kein subjektiv-öffentliches Recht betreffen (vgl. Catharin/ Gürtlich, Eisenbahngesetz³, 518 ff). Die Gefahr einer

Beeinträchtigung durch Immissionen begründet für sich allein keine Parteistellung (vgl Catharin/ Gürtlich, Eisenbahngesetz³, 513). Unzumutbare Belästigungen oder gar Gesundheitsgefährdungen können für das gegenständliche Vorhaben ausgeschlossen werden. Daher sind diese Einwendungen im eisenbahnbaurechtlichen Verfahren nicht zu behandeln, vielmehr sind die Einwendungen zurück- bzw auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bauentwurf auf lärmschutzfachlichen Untersuchungen basiert, die auch Gegenstand des vorgelegten unabhängigen Gutachtens gem § 31a EisbG sind. Das Vorhaben erfüllt – soweit es um eisenbahnbauliche Maßnahmen geht – die einschlägigen Grenzwerte, Vorgaben und Normen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen im öffentlichen Interesse werden in Abstimmung mit der Straßenverwaltung geprüft und nach Maßgabe der Finanzierbarkeit umgesetzt.

Ergänzend wird auf die Stellungnahme des lärmschutztechnischen Gutachters gemäß § 31a EisbG im Rahmen der heutigen Verhandlung verwiesen.

Zu den Einwendungen von Herrn Franz Kowatsch:

In den erhobenen Einwendungen werden Immissionen angesprochen, die kein subjektiv-öffentliches Recht betreffen (vgl Catharin/ Gürtlich, Eisenbahngesetz³, 518 ff). Die Gefahr einer Beeinträchtigung durch Immissionen begründet für sich allein keine Parteistellung (vgl Catharin/ Gürtlich, Eisenbahngesetz³, 513). Daher sind diese Einwendungen im eisenbahnbaurechtlichen Verfahren nicht zu behandeln, sondern zurück- bzw. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Unabhängig davon weisen wir darauf hin, dass der Bauentwurf auf lärmschutzfachlichen Untersuchungen basiert, die auch Gegenstand des vorgelegten unabhängigen Gutachtens gem § 31a EisbG sind. Das Vorhaben erfüllt – soweit es um eisenbahnbauliche Maßnahmen geht – die einschlägigen Grenzwerte, Vorgaben und Normen. Weitere Lärmschutzmaßnahmen im öffentlichen Interesse werden in Abstimmung mit der Straßenverwaltung geprüft und nach Maßgabe der Finanzierbarkeit umgesetzt.

Es wird auf die Stellungnahmen des lärmschutztechnischen Gutachters und des medizinischen Gutachters gem § 31a EisbG im Rahmen der heutigen Verhandlung verwiesen.

Zu den Einwendungen von Herrn Manfred Rossmann:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen von Herrn Franz Kowatsch.

Zu den Einwendungen von Frau Martha Kuchling-Kapeller und Herrn Friedrich Kapeller:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen von Herrn Franz Kowatsch.

Zu den Einwendungen von Frau Martina Grossbointner:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen von Herrn Franz Kowatsch.

Zu den Einwendungen von Herrn MMag. Ewald Kapeller MSc:

Die ÖBB-Infrastruktur AG verweist auf ihre Stellungnahme zu den Einwendungen von Herrn Franz Kowatsch.

Zur Stellungnahme des Verkehrsarbeitsinspektorates:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und auf das vorliegende – und im Rahmen der Verhandlung durch einzelne Stellungnahmen von Fachgutachtern ergänzte – Gutachten gemäß § 31a EisbG verwiesen.

Schlusserklärung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die verfahrensgegenständlichen Änderungen von den betreffenden Sachverständigen befundet und begutachtet wurden. Nach den vorliegenden ausführlichen Gutachten der UVP-Sachverständigen ist davon auszugehen, dass mit diesen Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können (§24g Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000).

Es wird sohin um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

Die Projektwerberin ersucht höflich um antragsgemäße Erledigung.

Mag. Andreas Netzer e.h.
Dipl. Ing. Klaus Berger e.h.

Schlusserklärung des Verhandlungsleiters:

Der Verhandlungsleiter stellt nach Umfrage fest, dass keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen. Sämtliche Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler der Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Im Hinblick auf die verpflichtende Auflage der Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG bei der Behörde und bei der Standortgemeinde im Ediktalverfahren wird von der Verlesung der Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs 3 AVG auch ohne Verzicht von einer Wiedergabe abgesehen. Zudem wird diese Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG bei der Behörde und bei den Standortgemeinden sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Auf Grund des Verhandlungsergebnisses wird das Ermittlungsverfahren geschlossen.

Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Dauer der öffentlichen Verhandlung:
Beginn: 9:00 Uhr
Ende: 11:00Uhr

Für den Bundesminister:
Der Verhandlungsleiter:
Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Mag. Erich Simetzberger
Tel.: +43 (1) 71162 65 2215
Fax: +431 71162 65 62215
E-mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at

