



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

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013 DVR:0000175

Wien, am 31.07.2013

**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
fortgesetztes Verfahren**

**eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren einschließlich
wasserrechtlicher Belange und forstrechtliches Verfahren**

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG (nunmehr: ÖBB-Infrastruktur AG) vom 8.4.2008 sowie über deren im fortgesetzten Verfahren gestellten ergänzenden Antrag vom 26.2.2013 betreffend eisenbahnrechtlicher Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange sowie forstrechtliches Verfahren im fortgesetzten Verfahren wie folgt:

BESCHEID

Spruch

A. Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Maßgabe des Ergebnisses der am 27. und 28.1.2009 beziehungsweise der im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens am 5.6.2013 durchgeführten Ortsverhandlungen, festgehalten in den beigeschlossenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschriften, GZ. BMVIT-820.284/0008-IV/SCH2/2009, bzw. GZ. BMVIT-820.284/0022-IV/SCH2/2013, unter Zugrundelegung des von ihr vorgelegten Bauentwurfs die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** und die **wasserrechtliche Bewilligung** für den Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau von km 92,970 – km 111,979 der HL-Strecke

Koralmbahn Graz – Klagenfurt und der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen von km 90,670 – km 111,200 des UVP-Abschnittes Aich – Althofen/Drau erteilt.

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

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgender Bauentwurf zugrunde:

- Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Geschäftsbereich Neu- und Ausbau, „Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Einreichprojekt 2008, UVP-Abschnitt: Aich – Althofen a.d. Drau, Einreichabschnitt: Mittlern – Althofen, km 92.970 – km 111.979, Planverfasser: DSK Koralmbahn, ARGE-Depisch/Seib/Kärnten einschließlich ergänzender Lärmschutzplanung im fortgesetzten Verfahren (Mappe 12/4).

Für den Bauentwurf gelten die in den eisenbahnrechtlichen Bauverhandlungen erfolgten Klarstellungen, Korrekturen, Ergänzungen und Änderungen durch die Antragstellerin.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgendes, dem Bauentwurf beigegebene und somit einen integrierenden Bestandteil desselben bildende **Gutachten gemäß § 31a EisbG** zugrunde:

- Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3. Juli 2008 samt ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013, jeweils inklusive allgemein verständlicher Zusammenfassung.

Die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** bezieht sich insbesondere auf folgende Einzelbaumaßnahmen:

- Neuerrichtung einer 2-gleisigen HL-Strecke mit den Gleisen GI 1 und GI 2 von Projekt-km 92,90 bis Projekt-km 111,979 mit einer beantragten Geschwindigkeit von 200 km/h und einer Ausbaureserve von 25 %
- Errichtung eines Verbindungsgleises von der HL-Strecke zur Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen
- Neuerrichtung der Gleisanlagen, Park&Ride-Anlage samt Zufahrt, Bahnsteige und Bahnhofsgebäude im Bahnhof Kühnsdorf
- Neuerrichtung der Haltestelle Mittlern samt P&R-Anlage mit Zufahrt
- Neuerrichtung des Überholbahnhofs Mittlern
- Errichtung von Lärmschutzwänden beziehungsweise Lärmschutzwällen
- Errichtung von Zuwegen und Zufahrten
- Errichtung von Wartungszufahrten, Wartungsplätzen und Rampen
- Errichtung von Entwässerungsanlagen
- Errichtung von Tunnelrettungsplätzen
- Errichtung von Steinsätzen
- Errichtung von Brücken und Sonderbauwerken (Tunnel, Stützmauern)
- Errichtung von Hochbauten für SFE, Technikanlagen sowie einer Wartekoje für die Haltestelle Mittlern

Nicht Gegenstand dieser Einreichung sind gemäß § 10 EisbG eisenbahntechnische Einrichtungen, die keine eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen sind (z.B. maschinelle Anlagen wie Kräne, Ventilatoren und Heizungen).

Die im Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren mitzubehandelnden und von der Genehmigung mit umfassten **wasserrechtlichen Belange** beziehen sich insbesondere auf die durch die gegenständlichen Baumaßnahmen notwendig werdenden, nachstehenden wasserbautechnischen Maßnahmen:

- Verlegung von Gerinnen
- Versickerung von Oberflächenwässern im gesamten Projektbereich
- Querung von Gewässern
- Errichtung von Rückhalteammern, Auffangammern, Rückhaltebecken, Versickerungsbecken, Hochwasserrückhaltebecken

Es wird festgestellt, dass die Antragstellerin als Eisenbahnunternehmen grundsätzlich zur **Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßenverbindungen und Wasserläufe**, wie im Projekt dargestellt, auf ihre Kosten verpflichtet ist.

II. Nebenbestimmungen

Mit der Genehmigung wird der Antragstellerin ergänzend die Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend angeführten Nebenbestimmungen (Auflagen und Bedingungen) vorgeschrieben:

II.2. Vorschriften aus umweltmedizinischer Sicht betreffend die Bauphase im Abschnitt Peratschitzen:

- III.2.1. Wenn Arbeiten während des Tages ein LA_{eq} von 60 dB kontinuierlich überschreiten, ist die Nachtruhe von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr morgens streng einzuhalten. Dort, wo es ökonomisch machbar ist, ist der von der WHO als „Abend“ neu definierte Bereich der regenerierenden Ruhe, der in der Zeit von 20 bis 22 Uhr reicht, als zusätzliche Ruhezeit zu berücksichtigen, in dem Lärmpegel von maximal $LA_{eq} \leq 45$ dB zumutbar sind.
- II.2.2. Die Dauerbelastung soll grundsätzlich den Schallpegel von $LA_{eq} = 55$ dB nicht überschreiten, wobei Überschreitungen dieses Grenzwertes um maximal 1 dB im Rahmen der gesamten Prognosegenauigkeit liegen und zu tolerieren und Abweichungen > 1 dB zu kompensieren sind.
- II.2.4. Ergeben die Prognoseberechnungen trotzdem einen höheren Wert, so ist in diesem Bereich eine regelmäßige schalltechnische Kontrolle nötig. Bei längerfristigen (ab vier Wochen) Überschreitungen des o.a. Grenzwertes um bis zu 5 dB sollen zum Schutz der Bevölkerung mindestens das Wochenende keine lärmproduzierenden Arbeiten getätigt werden. Die Schallpegel sollten für diese Zeit (Wochenende) $LA_{eq} \leq 55$ dB für den Tag und $LA_{eq} \leq 45$ dB für die Nacht betragen.

II.2.5. Es sind regelmäßig Kontrollmessungen durchzuführen und zu protokollieren. Vertretern der Bürgerinitiativen, der betroffenen Gemeinden oder anderer Vereinigungen betroffener Bürger ist die Möglichkeit zu geben, dieses Protokoll einzusehen.

II.3. Vorschreibung aus ökologischer Sicht:

Zusätzlich zur Ausgleichsmaßnahmenplanung im Rahmen der Projektänderung ist eine Amphibien- und Kleintierleiteinrichtung zu errichten. Dazu ist zwischen Straßenkilometer 0,375 und 0,575 beidseitig eine Leitwand gemäß RVS mit Durchlässen im Abstand von ca. 30 m zu errichten. Eine genaue lagemäßige Anpassung hat im Zuge der Detailplanung zu erfolgen.

II.4. Vorschreibung aus der Sicht der Raumplanung mit Landschaftsbild:

II.4.1. Zur Minimierung der Auswirkungen auf das Ortsbild von Peratschitzen für die Bauphase ist die Grünbrücke schnellstmöglich fertigzustellen.

II.4.2. Für die Bepflanzungsmaßnahme bei der Grünbrücke ist ein Bepflanzungskonzept mit Angabe von Mindestgrößen der Pflanzen auszuarbeiten, damit gewährleistet wird, dass nach einer Anwuchszeit von zwei Jahren der visuelle Effekt einer intakten Landschaft erzielt wird.

II.5. Vorschreibungen aus verkehrsplanerischer Sicht:

II.5.1. Die die HL-Strecke querenden Verbindungswege dürfen erst dann unterbrochen werden, wenn für alle Verkehrsteilnehmer während der Bauphase ein zumutbarer, verkehrssicherer und verkehrswirksamer Ersatz gegeben ist (Provisorium der Peratschitzenstraße im Baufeld vom Abschnitt 9).

II.5.2. In der Errichtungsphase sind alle Verkehrsrelationen aufrecht zu erhalten. Die die Trasse der Koralmbahn querenden Straßen und Wege dürfen erst dann unterbrochen werden, wenn auf die Dauer der Bauphase ein für alle Verkehrsmittel gerechter Ersatz (LKW, PKW, Fußgeher, Radfahrer) verkehrswirksam ist.

II.5.3. Für Maßnahmen betreffend Verkehrseinrichtungen sind die notwendigen Bewilligungen nach den geltenden rechtlichen Bestimmungen einzuholen.

II.5.4. In der Bauphase sind alle Verkehrsbeziehungen aufrecht zu erhalten.

II.5.5. Sämtliche, die HL-Strecke querenden bestehenden Verkehrsverbindungen dürfen erst nach Verkehrswirksamkeit eines vertretbaren und verkehrssicheren Ersatzes (Provisorium im Baufeld Abschnitt 9) unterbrochen werden.

III. Das gegenständliche Bauvorhaben ist bis **spätestens 22.12.2019** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Oberste Eisenbahnbaubehörde gestellten Antrag verlängert werden.

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

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

VI. Es wird festgestellt, dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung der Interessen der vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst sowie dass der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

VII. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Bewilligung zur **dauernden Einstellung des Betriebs** der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen von Bestands-km 90,670 bis Bestands-km 110,200 erteilt.

Rechtsgrundlagen:

- § 2 Hochleistungsstreckengesetz 1989 (HIG)
- § 20 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- § 29 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- §§ 31, 31a, 31f und 31g Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- §§ 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- § 127 Abs 1 lit b iVm §§ 10, 32, 38, 40, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG)
- §§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- § 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG)

B. forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren:

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen auf den in den gemäß § 19 Abs 3 ForstG vorgelegten Unterlagen angeführten Waldflächen – vorbehaltlich des endgültigen, erst bei Vermessung feststehenden genauen Ausmaßes – unter dem Vorbehalt der zivilrechtlichen Verfügungsbefugnis über die erforderlichen Grundstücke und Rechte - die **Rodungsbewilligung** erteilt.

Nachstehende Waldflächen sind davon betroffen:

Rodungsflächen

KG WÖLFNITZ

Gst.Nr.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dauernd	befristet	gesamt	EZ	Name	Anschrift
428/11	Wald	71		71	82	Orsini-Rosenberg Huberta u. Mathias Ing.	9121 Gut Höhenbergen
580/2	Wald	782	433	1.215	3	Nastran Stefan	9131 Althofen 3
581	Wald	303	106	409	20	Flora Egon	9121 Lind 4
582	Wald	609	105	714	20	Flora Egon	9121 Lind 4
660/4	Wald	88		88	154	Flora Egon	9121 Lind 4
660/5	Wald	1.678	866	2.544	154	Flora Egon	9121 Lind 4
667	Wald	1.278		1.278	156	Flora Egon	9121 Lind 4
679	Wald	386		386	20	Flora Egon	9121 Lind 4
812/1	Bahnanlage	10.798	274	11.072	7213	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	9500 10. Oktoberstr. 20
812/2	Wald	3.913		3.913	44	Kogler Herwig	9210 Töschling 32
812/4	Bahnanlage	1.889		1.889	7213	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	9500 10. Oktoberstr. 20
877	LN	536		536	20	Flora Egon	9121 Lind 4
878	LN	103		103	20	Flora Egon	9121 Lind 4
SUMME KG:		22.434	1.784	24.218			

KG St. MICHAEL

Gst.Nr.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dauernd	befristet	gesamt	EZ	Name	Anschrift
578/1	Wald	118		118	49	Komar Franz	9143 Tscherberg 1
578/2	Wald	45	370	415	49	Komar Franz	9143 Tscherberg 1
579/1	Wald	230		230	53	Sumnik Valentin	9143 Tscherberg 5
579/2	Wald	12	323	335	53	Sumnik Valentin	9143 Tscherberg 5
	Wald					Sumnik Zitta	9143 Tscherberg 5

580/2	Wald	16	270	286	51	Flödl Friedrich	9143 Tscherberg 3
581/1	Wald	350		350	51	Flödl Friedrich	9143 Tscherberg 3
1282	Wald	34		34	317	Verhnjak Paul	9143 Hof 23
1283	Wald	2.199		2.199	317	Verhnjak Paul	9143 Hof 23
1404/ 1	Wald	181		181	269	Krewalder Peter	9143 Traundorf 2
1405	Wald	686		686	2	Lach Manfred	9125 Seebach 16
1406	Wald	8		8	2	Lach Manfred	9125 Seebach 16
1407	Wald	436		436	278	Lamprecht Erhard	9143 Traundorf 11
1408/ 1	Wald	548		548	278	Lamprecht Erhard	9143 Traundorf 11
1408/ 2	Wald	204		204	278	Lamprecht Erhard	9143 Traundorf 11
1409	Wald	883	45	928	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1410	Wald	77	292	369	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1411	Wald	226	7	233	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1412	Wald	1.026	127	1.153	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1413	Wald	1.104		1.104	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1414	Wald	346		346	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1415	Wald	512		512	235	David Silvia	9150 Rinkolach 11
1416	Wald	962		962	235	David Silvia	9150 Rinkolach 11
1417	Wald	1.034		1.034	284	Pollanz Johann	9143 Traundorf 17
1418	Wald	469		469	284	Pollanz Johann	9143 Traundorf 17
1419	Wald	256		256	96	Petjak Alfred	9143 Gonowetz 1
1421	Wald	5.018	3.493	8.511	289	Krajger Peter	9143 Traundorf 22
1422	Wald	3.207		3.207	276	Golavcnik Michael u. Elisabeth	9142 Jaunstein 9
1423	Wald	4.386		4.386	276	Golavcnik Michael u. Elisabeth	9142 Jaunstein 9
1424	Wald	8.536	1.648	10.18 4	271	Lamprecht Stefan	9143 Traundorf 7
1425	Wald	12.293	101	12.39 4	285	Frutig Hilde	9143 Traundorf 18
1433	Wald	192		192	284	Pollanz Johann	9143 Traundorf 17
1434	Wald	1.950		1.950	284	Pollanz Johann	9143 Traundorf 17
1435	Wald	5.891	121	6.012	284	Pollanz Johann	9143 Traundorf 17
1478	Wald	375		375	96	Petjak Alfred	9143 Gonowetz 1
1479	Wald	0	243	243	96	Petjak Alfred	9143 Gonowetz 1
1480	Wald	391		391	274	Tomaschej Franz	9143 Traundorf 8
1481	Wald	677		677	274	Tomaschej Franz	9143 Traundorf 8
1482	Wald	557		557	286	Werkl Siegfried	9143 Traundorf 19
1483	Wald	264		264	286	Werkl Siegfried	9143 Traundorf 19
1484	Wald	630		630	288	Konetschnig Rosemarie	9143 Traundorf 21
1485	Wald	202		202	288	Konetschnig Rosemarie	9143 Traundorf 21
1491	Wald	5.291		5.291	278	Lamprecht Erhard	9143 Traundorf 11

1492	Wald	824		824	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1493	Wald	1.241		1.241	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1494	Wald	2.798		2.798	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1495	Wald	2.458		2.458	283	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
1502	Wald	4.082		4.082	271	Lamprecht Stefan	9143 Traundorf 7
1503	Wald	6.447		6.447	271	Lamprecht Stefan	9143 Traundorf 7
1505	Wald	166		166	271	Lamprecht Stefan	9143 Traundorf 7
1509	Wald	3.262		3.262	285	Frutig Hilde	9143 Traundorf 18
1516	Wald	3.853		3.853	273	Lamprecht Stefan	9143 Traundorf 7
1517	Wald	3.663		3.663	288	Konetschnig Rosemarie	9143 Traundorf 21
1524	Wald	2.607		2.607	279	Obrietan Katharina	9143 Traundorf 12
1525	Wald	2.878		2.878	288	Konetschnig Rosemarie	9143 Traundorf 21
1533	Wald	3.311		3.311	280	Obrietan Katharina	9143 Traundorf 12
1535	Wald	2.410		2.410	271	Lamprecht Stefan	9143 Traundorf 7
1542	Wald	2.565		2.565	270	Bricman Peter	9143 Traundorf 3
1543	Wald	2.833		2.833	269	Krewalder Peter	9143 Traundorf 2
1551	Wald	2.917		2.917	289	Krajger Peter	9143 Traundorf 22
1553	Wald	2.751		2.751	282	Tomaschej Wilhelm	9143 Traundorf 15
1560	Wald	2.258		2.258	286	Werkl Siegfried	9143 Traundorf 19
1561	Wald	1.883	2	1.885	2	Lach Manfred	9125 Seebach 16
1568	Wald	923	5	928	6	Ramus Hilda	9143 Traundorf 66
1570	Wald	501		501	275	Tomaschej Wilhelm	9143 Traundorf 15
1573	Wald	513	166	679	275	Tomaschej Wilhelm	9143 Traundorf 15
1581	Wald	891	292	1.183	231	Riepl Herbert Josef	9142 St. Stefan 2
1583	Wald	981	301	1.282	232	Jammer Franz Johann	9142 Wackendorf 18
1590	Wald	488	150	638	224	Sadjak Josefa	9143 St. Michael 37
1593	Wald	1	44	45	96	Petjak Alfred	9143 Gonowitz 1
1595	Wald	451	516	967	286	Werkl Siegfried	9143 Traundorf 19
1596	Wald	818	220	1.038	288	Konetschnig Rosemarie	9143 Traundorf 21
SUMME KG:		122.596	8.736	131.332			

KG GABLERN

Gst.N r.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dauernd	befristet	gesamt	EZ	Name	Anschrift
332	Wald	9.412	796	10.208	34	Kolier Johann	9141 Gablern 67
333	Wald	15		15	22	Jessernig Jutta	9141 Gablern 23
2451	Wald	24		24	472	Jauntaler Kies Ges.m.b.H.	9100 Münzgasse 21-23
2452	Wald	326		326	12	Miklau Franz	9125 Priebelsdorf 23
	Wald					Miklau Paula	9125 Priebelsdorf 23
2453	Wald	5.456		5.456	21	Jager Ewald	9125 Priebelsdorf 8

2454	Wald	5.350		5.350	29	Lipnik Maria	9125 Priebelsdorf 5
2455	Wald	129		129	34	Policar Mario	9125 Priebelsdorf 47
2469	Wald	1.271		1.271	12	Miklau Franz und Paula	9125 Priebelsdorf 23
2473	Wald	940	131	1.071	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
2482	Wald	174	467	641	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
2483	Wald	2.473		2.473	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
2484	Wald	6.534	295	6.829	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
2485	Wald	3.294	172	3.466	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
2486	Wald	46		46	29	Lipnik Maria	9125 Priebelsdorf 5
2487	Wald	8.000	1.419	9.419	29	Lipnik Maria	9125 Priebelsdorf 5
2488	Wald	6.905	935	7.840	21	Jager Ewald	9125 Priebelsdorf 8
2491	Wald	1.789	735	2.524	577	Jauntaler Kies Ges.m.b.H.	9100 Münzgasse 21-23
2512/ 8	Wald	1	49	50	34	Kolier Johann	9141 Gablern 67
2512/ 9	Wald	783	486	1.269	263	Rohrmeister Gerald	9141 Bahnstraße 23
2512/ 10	Wald	363		363	31	Logar Michael	9125 Priebelsdorf 15
2512/ 11	Wald	475		475	30	Andrej Franz	9125 Priebelsdorf 14
2512/ 12	Wald	1.105		1.105	185	Butej Carmen	9125 Kühnsdorf-Mitte 76/5
2518	Wald	14.863		14.863	25	Guetz Siegfried	9125 Sertschach 4
2519	Wald	487		487	45	Plautz Leopold	9141 Köcking 5
2520	Wald	3.428		3.428	45	Plautz Leopold	9141 Köcking 5
2523	Wald	3.639	160	3.799	448	Hanscho Michael u. Ka- tharina	9142 Köcking 2
2525	Wald	2.151	183	2.334	425	Siencnik Mario	9141 Gablern 55
2526	Wald	4.218	390	4.608	18	Andrej Lukas	9125 Priebelsdorf 3
2527	Wald	3.841	493	4.334	17	Stein Waltraud	8044 Teichhofweg 4
2531	Wald	4.401		4.401	52	Gojer Adolf	9125 Kohldorf 34-36
2533	Wald	1.109		1.109	501	Gojer Adolf	9141 Kreuzberglw. 3
2534/ 1	Wald	6.606	621	7.227	25	Gomernik Josef	9141 Gablern 26
2537/ 3	Wald	280		280	434	Kostmann Verwaltungs GesmbH	9433 Burgstall 44
SUMME KG:		99.888	7.332	107.220			

KG Kühnsdorf

Gst.N	Kulturart	Rodungsfläche m ²	Eigentümer
-------	-----------	------------------------------	------------

r.		dau- ernd	befris- tet	ge- samt	EZ	Name	Anschrift
497	Wald		40	40	28	Colazzo Fernando u. Liselotte	9125 Seebach 27
1238	Wald	47		47	70	Funder Industrie Ges.m.b.H	9300 Klagenfurter Straße 87
1242	Baufl. Begr.	70		70	71	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
1278	Weg		733	733	889	Marktgemeinde Ebern- dorf	9141 Kirchplatz 1
1297	Wald	1.274		1.274	70	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
1304	Wald	724		724	73	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
1306	Wald	365	47	412	73	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter 9300 Klage 87
SUMME KG:		2.480	820	3.300			

KG MITTLERN

Gst.N r.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dau- ernd	befris- tet	ge- samt	EZ	Name	Anschrift
255	Wald	512		512	24	Nachbar Albine und Rudolf	9125 Mittlern 14
258	Wald	1.320		1.320	33	Komar Klaudia	9143 Tscherberg 1
260/1	Wald	1.830		1.830	33	Komar Klaudia	9143 Tscherberg 1
260/2	Wald	4.857		4.857	95	Ambrosch Franz	9143 Traundorf 14
261	Wald	35		35	95	Ambrosch Franz	9143 Traundorf 14
262	Wald	2.504		2.504	21	Schuschou Hubert	9125 Humtschach 3
273	Wald	1.907		1.907	82	Jahn Inge	9020 Pfarrplatz 15
274	Wald	1.347		1.347	82	Jahn Inge	9020 Pfarrplatz 15
286	Wald	9		9	21	Schuschou Hubert	9125 Humtschach 3
287	Wald	419		419	44	Knas Angela	9142 Globasnitz 68
288	Wald	769		769	44	Knas Angela	9142 Globasnitz 68
291	Wald	1.899	1	1.900	68	Neubersch Heinrich	9142 St. Stefan 35
292	Wald	212	60	272	68	Neubersch Heinrich	9142 St. Stefan 35
293	Wald		12	12	188	Riepl Ferdinand	9112 Griffen 106
295	Wald	570	64	634	188	Riepl Ferdinand	9112 Griffen 106
296	Wald	2.535		2.535	188	Riepl Ferdinand	9112 Griffen 106
300	Wald	3.789		3.789	16	Duller Josef	9125 Priebelsdorf 1
303	Wald	3.774		3.774	8	Kröpl Paul	9125 Hauptstr. 21
305	Wald	4.296		4.296	495	Gojer Adolf	9125 Kühnsdorf-Mitte 5
308	Wald	1.767		1.767	20	Schumnik Johann	9125 Priebelsdorf 38
309	Wald	27		27	8	Kröpl Paul	9125 Hauptstr. 21
350	Wald	472		472	8	Kröpl Paul	9125 Hauptstr. 21

354	Wald	12.851		12.851	8	Kröpl Paul	9125 Hauptstr. 21
355/1	Wald	934		934	9	Kröpl Roswita	9125 Hauptstr. 21
363	Wald	1.612		1.612	24	Nachbar Albine und Rudolf	9125 Mittlern 14
364	Wald	6.613		6.613	24	Nachbar Albine und Rudolf	9125 Mittlern 14
368/1	Wald	1.383		1.383	24	Nachbar Albine und Rudolf	9125 Mittlern 14
369	Wald	6.102		6.102	205	Hobel Michael	9150 Rinkenberg 8
370	Wald	12		12	495	Gojer Adolf	9125 Kühnsdorf-Mitte 5
371	Wald	4.756		4.756	495	Gojer Adolf	9125 Kühnsdorf-Mitte 5
373	Wald	660		660	14	Andrej Alfred	9125 Kirchenweg 10
374/1	Wald	8.796		8.796	14	Andrej Alfred	9125 Kirchenweg 10
382/1	Wald	1.196		1.196	30	Wastl Jakob	9125 Mittlern 19
382/2	Wald	69		69	3	Merkac Franc Dr.	9020 Brateläckerstraße 8
386	Wald	680		680	8	Kröpl Paul	9125 Hauptstr. 21
387	Wald	87		87	8	Kröpl Paul	9125 Hauptstr. 21
388	Wald	2.388		2.388	157	Opietnik Helene	9125 Mittlern 41
389	Wald	730		730	157	Opietnik Helene	9125 Mittlern 41
390	Wald	133		133	495	Gojer Adolf	9125 Kühnsdorf-Mitte 5
391	Wald	1.240		1.240	495	Gojer Adolf	9125 Kühnsdorf-Mitte 5
393	Wald	3.664	183	3.847	116	Rosenzopf Johann	9143 Pirkdorf 2
394	Wald	3.651	618	4.269	217	Hobel Michael	9150 Rinkenberg 8
395	Wald	3.392	716	4.108	2	Lach Manfred	9125 Seebach 16
397	Wald	4.125	2.114	6.239	337	Weitzer Franz	9143 Traundorf 16
399	Wald	1.301		1.301	17	Butej Josef	9143 St. Michael ob Bleiburg
400/2	Wald	24		24	286	Werhnyak Maria	9150 Hof 23
401	Wald	192		192	40	Agrargemeinschaft Mittlern	9125 Kühnsdorf
402/2	Wald	1.354		1.354	40	Agrargemeinschaft Mittlern	9125 Kühnsdorf
403/2	Wald	196		196	569	Hober Erich	9125 St. Michaeler Straße 4
949	Wald	3.428	742	4.170	45	Lipnik Günther	9125 Edling 12
950	Wald	1.230	33	1.263	489	Podretschnig Valentin	9125 Edling 14
951	Wald	5.926	18.862	24.788	489	Podretschnig Valentin	9125 Edling 14
953	Wald	6.442	4.661	11.103	21	Gregoric Alois	9142 Kleindorf 1
954	Wald	8		8	60	Boschitz Lorenz	9125 Edling 10
957	Wald	16		16	46	Schumnik Johann	9125 Edling 11
958	Wald	10.108	9.202	19.310	46	Schumnik Johann	9125 Edling 11
959	Wald		4.435	4.435	46	Schumnik Johann	9125 Edling 11
960	Wald		165	165	46	Schumnik Johann	9125 Edling 11

963	Wald		494	494	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
964	Wald	1.740	9	1.749	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
965	Wald	166		166	92	Kusej Johann	9143 St. Michael 1
981/2	Wald		12	12	54	Falej Siegfried	9125 Edling 4
982	Wald		557	557	41	Fister Erhard	9125 Edling 5
983/3	Wald		88	88	41	Fister Erhard	9125 Edling 5
SUMME KG:		132.055	43.028	175.083			

KG Priebelsdorf

Gst.Nr.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		Anschrift
		dauernd	befris-tet	ge-samt	EZ	Name	
408	Wald	80		80	11	Zikulnig Gerald Dipl.-Ing.	9125 Waldebene 24
450/2	Wald		263	263	18	Andrej Lukas	9125 Priebelsdorf 3
451	Wald	23	40	63	18	Andrej Lukas	9125 Priebelsdorf 3
465	Wald	832	1.005	1.837	37	Agrargemeinschaft Priebelsdorf	9141 Priebelsdorf
663	Wald	8.671	850	9.521	11	Zikulnig Gerald Dipl.-Ing.	9125 Waldebene 24
664	Wald	119	196	315	43	Ferlin Egon	I-35100 Via G Furlanetto
666	Wald	10.459	588	11.047	200	Jager Ludmilla	9125 Priebelsdorf 8
675	Wald	7		7	20	Stefanz Matthäus	9125 Priebelsdorf 4
676	Wald	67		67	20	Stefanz Matthäus	9125 Priebelsdorf 4
677/1	Wald	5.354	720	6.074	62	Katschnig Franz	9141 Bleiburgerstraße 35
677/2	Wald	2.347	460	2.807	129	Zechne Thomas	9125 Waldhöhe 17
678	Wald	6.297	667	6.964	17	Sadnek Gottfried	9125 Priebelsdorf 2
680	Wald	3.666		3.666	35	Grilz Annemarie	9125 Priebelsdorf 19
683	Wald	280		280	35	Grilz Annemarie	9125 Priebelsdorf 19
684	Wald	4.911	269	5.180	23	Orasch Karl u. Waltraud	9125 Seebach 4
693/12	Wald	130		130	10	Cajcman Annemarie	9125 Priebelsdorf 25
693/13	Wald	241		241	35	Grilz Annemarie	9125 Priebelsdorf 19
693/14	Wald	2.355		2.355	18	Andrej Lukas	9125 Priebelsdorf 3
693/15	Wald	620		620	73	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
693/16	Wald	1.048		1.048	60	Leitgeb Friederike Dkfm.	9113 Ruden 1
719/1	Wald	118		118	36	Messner Anton	9125 Kühnsdorf-Mitte 22
733	Wald	1.321		1.321	56	Skoff Walter	9125 Kühnsdorf-Mitte 62
734	Wald	3.340	88	3.428	48	Cesar Robert	9125 Kühnsdorf-Mitte 13
736	Wald	3.183	224	3.407	49	Kügler Felix	9125 Kühnsdorf-Mitte 10
737	Wald	3.065	244	3.309	50	Pressl Maria u. Günter	9125 Kühnsdorf-Mitte 12

744	Wald	3.352	278	3.630	44	Sumnitsch Franz u. Katharina	9125 Kühnsdorf-Mitte 39
745	Wald	3.261	333	3.594	56	Skoff Walter	9125 Kühnsdorf-Mitte 62
756	Wald	2.674	270	2.944	45	Cesar Robert	9125 Kühnsdorf-Mitte 13
757	Wald	3.489	340	3.829	34	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
758	Wald	73		73	34	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
761	Wald	1.453		1.453	73	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
762	Wald	1.505	284	1.789	73	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
763	Wald	150	116	266	32	Zveza Bank*	9020 Paulitschgasse 5-7
764	Wald	3.406		3.406	32	Zveza Bank*	9020 Paulitschgasse 5-7
770	Wald	8		8	40	Popodi Martha	9141 Buchalm 3
771	Wald	3.390		3.390	40	Popodi Martha	9141 Buchalm 3
774	Wald	2.456		2.456	41	Guetz Florian	9125 Kühnsdorf-Mitte 40
775	Wald	2.413		2.413	41	Guetz Florian	9125 Kühnsdorf-Mitte 40
782	Wald	5.452		5.452	39	Gabelli Fiamma Leitgeb Friederike Dkfm.	9113 Ruden 1 9113 Ruden 1
787	Wald	1.003		1.003	51	Kurnig Ernst	9125 Kühnsdorf-Mitte 11
791	Wald	205		205	49	Kügler Felix	9125 Kühnsdorf-Mitte 10
794	Wald	4.188		4.188	39	Gabelli Fiamma Leitgeb Friederike Dkfm.	9113 Ruden 1 9113 Ruden 1
795	Wald	841		841	39	Gabelli Fiamma Leitgeb Friederike Dkfm.	9113 Ruden 1 9113 Ruden 1
796	Wald	2.608		2.608	47	Skoff Horst	9125 St. Lorenzen 21
797	Wald	2.532		2.532	73	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
798	Wald	1.649		1.649	56	Skoff Walter	9125 Kühnsdorf-Mitte 62
799	Wald	7		7	51	Kurnig Ernst	9125 Kühnsdorf-Mitte 11
803/1	Wald	935	70	1.005	820	Koreschnig Rolanda	9141 Buchbrunn 14
803/2	Wald	866	60	926	820	Koreschnig Rolanda	9141 Buchbrunn 14
803/3	Wald	1.092		1.092	43	Ferlin Egon	I-35100 Via G
803/4	Wald	877		877	30	Colazzo Lieselotte	9125 Seebach 27
803/5	Wald	535		535	36	Messner Anton	9125 Kühnsdorf-Mitte 22
803/6	Wald	108		108	32	Zveza Bank*	9020 Paulitschgasse 5-7
803/7	LN		36	36	30	Colazzo Lieselotte	9125 Seebach 27
803/9	LN		49	49	43	Ferlin Egon	I-35100 Via G Furlanetto 1a
804/1	Wald	801	576	1.377	42	Skoff Walter	9125 Kühnsdorf-Mitte 62
804/2	Wald	1.115		1.115	861	Fasching Hubert	6850 Heinzenbeer-
804/3	Wald	694	100	794	34	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
804/4	Wald	231	389	620	45	Cesar Robert	9125 Kühnsdorf-Mitte 13
804/5	Wald		241	241	35	Leschnig Erika	9125 Kühnsdorf-Mitte 24

804/6	Wald		112	112	49	Kügler Felix	9125 Kühnsdorf-Mitte 10
805	Wald	4.115	16.525	20.640	35	Leschnig Erika	9125 Kühnsdorf-Mitte 24
813	Wald	5.884	16.230	22.114	47	Skoff Horst	9125 St. Lorenzen 21
814	Wald	6.276	20.584	26.860	40	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
815	Wald	0	97	97	40	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
819	Wald	0	159	159	634	Drobesch Lorenz	9125 Kühnsdorf-Mitte 25
820	Wald		48	48	634	Drobesch Lorenz	9125 Kühnsdorf-Mitte 25
821	Wald	3.028	73	3.101	634	Drobesch Lorenz	9125 Kühnsdorf-Mitte 25
822	Wald	1.192	869	2.061	820	Koreschnig Rolanda	9141 Buchbrunn 14
827/1	Wald		132	132	40	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
906/1	Wald	3.565	2.519	6.084	157	Jager Blasius	9125 Pribelsdorf 8
913	Wald	3.748	25	3.773	44	Sumnitsch Franz u. Katharina	9125 Kühnsdorf-Mitte 39
914	Wald	123		123	48	Cesar Robert	9125 Kühnsdorf-Mitte 13
1128	Wald	185		185	104	Boschitz Lukas	9125 Seebach 11
1129	Wald	963		963	27	Maierhofer Fridrun	9100 Obersielach 11
1142	Wald	2.465		2.465	104	Boschitz Lukas	9125 Seebach 11
1144	Wald	15.759	19.842	35.601	73	Funder Industrie Ges.m.b.H:	9300 Klagenfurter Straße 87
1147	Wald	17.299	8.617	25.916	167	Kügler Eduard und Anna	9125 Seebach 2
1150	Wald	734	75	809	22	Serno Christine	9125 Seebach 3
1151	Wald	1.951		1.951	23	Orasch Karl und Waltraud	9125 Seebach 4
1152	Wald	188		188	23	Orasch Karl und Waltraud	9125 Seebach 4
1153	Wald	14	93	107	20	Wintschnig Friedrich	9125 Seebach 1
1155	Wald	2.637	1.009	3.646	23	Orasch Karl und Waltraud	9125 Seebach 4
1138/2	Wald	32		32	25	Rogatsch Hermann	9125 St. Marxen 19
1140/2	Wald		172	172	22	Serno Christine	9125 Seebach 3
1141/1	Wald	11.272	618	11.890	22	Serno Christine	9125 Seebach 3
1141/2	Wald	21.220	2.117	23.337	156	Jahn Inge	9020 Pfarrplatz 15
1149/1	Wald	13.746	253	13.999	22	Serno Christine	9125 Seebach 3
SUMME KG:		228.299	98.925	327.224			

KG ST. KANZIAN

Gst.N r.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		Anschrift
		dau- ernd	befris- tet	ge- samt	EZ	Name	
172/1	Bahnan- lage		1.517	1.517	721 0	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	9500 10. Oktoberstr. 20
234	Wald	34		34	20	Katz Friedrich	9122 Untersammelsdorf 3
235	Wald	363		363	20	Katz Friedrich	9122 Untersammelsdorf 3
237	Wald	162		162	772	Jernej Blasius	9123 St. Veit im Jauntal 44
261	Wald	242		242	20	Katz Friedrich	9122 Untersammelsdorf 3
263	Wald		20	20	4	Toplitsch Richard	9122 Horzach I/5
264	Wald		149	149	4	Toplitsch Richard	9122 Horzach I/5
265	Wald	212		212	18	Krainz Thomas	9122 Untersammelsdorf 13
270	Wald	36	1.103	1.139	18	Krainz Thomas	9122 Untersammelsdorf 13-
273	Wald	1.533	3.356	4.889	18	Krainz Thomas	9122 Untersammelsdorf 13
278/1	Wald	46	702	748	20	Katz Friedrich	9122 Untersammelsdorf 3
278/2	Wald	74	108	182	20	Katz Friedrich	9122 Untersammelsdorf 3
279/1	Wald	7		7	20	Katz Friedrich	9122 Untersammelsdorf 3
325/1	Wald		4.373	4.373	17	Jernej Justine	9122 Untersammelsdorf 6
335/1	Wald	78	430	508	16	Katschnig Michael	9122 Untersammelsdorf 2
335/4	Wald	2.059	1.847	3.906	16	Katschnig Michael	9122 Untersammelsdorf 2
520/2	Wald		3.700	3.700	23	Richler Thomas	9122 Schulstr. 3
529	LN	32	267	299	23	Richler Thomas	9122 Schulstr. 3
531/2	Wald		443	443	22	Adamek Andrea	1020 Novaragasse 21/1/2
561	Wald	200		200	44	Diexer Siegfried	9122 Piskertschach 4
564/2	Wald	29		29	13	Povoden Johann	9122 Schreckendorf 4
565	LN	383	569	952	2	Müller Willibald und So- phie	9122 Brenndorf 4
567	Wald	236		236	1	Müller Willibald und So- phie	9122 Brenndorf 4
568	Wald	118		118	1	Müller Willibald und So- phie	9122 Brenndorf 4
575	Wald	2.219	3.203	5.422	24	Drobesch Helene	9122 Kleindorf I 3
591/4	Wald	347		347	548	Petek Friedrich	8052 Jakob Gschiel- Allee 12
591/5	Wald	228		228	485	Gemeinde St. Kanzian	9122 Gemeindeamt
592/1	Wald	1.793		1.793	1	Müller Willibald und So- phie	9122 Brenndorf 4
592/3	Wald	396		396	549	Prantner Elmar	8010 Waltendorfer Hauptstra
593/1	Wald	85		85	171	Egger Alfons	9020 Waidmannsdorferstr. 13
594/1	Wald	211		211	718	Schöffauer Manfred	9020 Wurmbstraße 21/I
595/1	Wald	2.074	914	2.988	1	Müller Willibald und So- phie	9122 Brenndorf 4
596/1	Wald	790		790	666	Krainz Ingeborg	9122 Weitendorf 11
596/2	Wald	171		171	10	Pruntsch Vinzenz	9122 Schreckendorf 7

605	Wald	62	1.406	1.468	10	Pruntsch Vinzenz	9122 Schreckendorf 7
607	Wald	92	3	95	12	Pruntsch Vinzenz	9122 Schreckendorf 7
613	LN	72	232	304	12	Pruntsch Vinzenz	9122 Schreckendorf 7
615	Wald	2.690	277	2.967	12	Pruntsch Vinzenz	9122 Schreckendorf 7
617/1	Wald	158	120	278	15	Tributsch Franz	9122 Schreckendorf 13
631/1	Wald		2.046	2.046	10	Pruntsch Vinzenz	9122 Schreckendorf 7
634/1	Wald		1.706	1.706	299	Janesch Elisabeth	9121 Dullach 1
634/2	Wald	43		43	299	Janesch Elisabeth	9121 Dullach 1
640	Wald		2.703	2.703	13	Povoden Johann	9122 Schreckendorf 4
1271/ 2	Wald	54		54	16	Diexer Josef	9121 Seidendorf 6
1391	Wald		67	67	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
1468	Wald		367	367	2	Schweitzer Margarete Dr.	9122 Horzach I/3
1469	Wald		272	272	22	Adamek Andrea	1020 Novaragasse 21/1/2
SUMME KG:		17.329	31.900	49.229			

KG ST. MARXEN

Gst.N r.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		Anschrift
		dau- ernd	befris- tet	ge- samt	EZ	Name	
141/1	Wald	13		13	320	Balodis Ilse	8044 Wagnesweg 14
347/3	Wald	162		162	71	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
367	Wald	1.949	186	2.135	17	Stein Waltraud	8044 Teichhofweg 4
368/1	Wald	13		13	71	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
368/2	LN	144		144	71	Funder Industrie Ges.m.b.H.	9300 Klagenfurter Straße 87
368/3	LN	379		379	69	Jernej Josef	9125 Peratschitzen
371	Wald	2.736	41	2.777	350	Stein-Smola Bettina	8010 Heinrichstr. 64 a
372	Wald	109	3	112	10	Preinig Matthäus	9125 Peratschitzen 10
373	Schotter- grube	1.651		1.651	10	Preinig Matthäus	9125 Peratschitzen 10
374	Wald	63	32	95	326	Kostmann Verwaltungs GesmbH	9433 Burgstall 44
375/1	Wald	1.964	1.065	3.029	326	Kostmann Verwaltungs GesmbH	9433 Burgstall 44
375/3	Wald	117	31	148	99	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
376	Wald	10	4	14	79	Hoisl Josef	9100 Kreuzbergsiedlung 66
377	Wald	1.302	191	1.493	79	Hoisl Josef	9100 Kreuzbergsiedlung 66
378	Wald	251	41	292	79	Hoisl Josef	9100 Kreuzbergsiedlung 66
421/3	Wald		225	225	343	Gemeinde St. Kanzian	9122 Klopeiner Str. 5
438/5	Wald	378	253	631	71	Funder Industrie	9300 Klagenfurter Straße 87

					Ges.m.b.H.	
SUMME KG:	11.241	2.072	13.313			

KG SREJACH

Gst.Nr.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dauernd	befristet	gesamt	EZ	Name	Anschrift
167/3	Wald	867		867	863	Stein Waltraud	9125 Peratschitzen 12
167/4	Wald	24		24	350	Stein-Smola Bettina	8010 Heinrichstr. 64 a
174	Wald	567		567	15	Silan Johann	9122 Srejach 12
177	Wald	471		471	11	Fister Johann	9122 Srejach Ort 8
178	Wald	676	307	983	11	Fister Johann	9122 Srejach Ort 8
179	Wald	954	7	961	11	Fister Johann	9122 Srejach Ort 8
192/2	Wald	390		390	21	Mohor Franz	9122 Srejach 1
195/2	Wald	150	148	298	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
197	Wald	380		380	469	Orasch Herbert	9122 Srejach 56
199/2	Wald	354		354	469	Orasch Herbert	9122 Srejach 56
234/1	Wald	1.043		1.043	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
258	Wald	1.973		1.973	6	Starc Manfred	9122 Srejach 14
260	Wald	405		405	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
261	Wald	2.928		2.928	70	Schweitzer Margarete Dr.	9122 Horzach I/3
264/1	Wald	2.518	0	2.518	2	Schweitzer Margarete Dr.	9122 Horzach I/3
264/2	Wald	56		56	70	Schweitzer Margarete Dr.	9122 Horzach I/3
264/3	Wald	4.824	653	5.477	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
264/4	Wald	82	201	283	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
267/1	Wald	1.630	18	1.648	4	Toplitsch Richard	9122 Horzach I/5
269	Wald		1.153	1.153	6	Starc Manfred	9122 Srejach 14
270	Wald	494	2.128	2.622	6	Starc Manfred	9122 Srejach 14
324/2	Wald	67		67	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
327	Wald		267	267	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
328	Wald		3	3	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
330	Wald	56		56	3	Hanzmann Peter	9122 Horzach I/8
332	Wald	2.192		2.192	70	Schweitzer Margarete Dr.	9122 Horzach I/3
361/1	Wald	5.722	4.728	10.450	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
361/2	Wald	478		478	9	Vrbinc Sofie	9122 Srejach 64
363	Wald	2.048		2.048	15	Silan Johann	9122 Srejach 12
364	Wald	1.064		1.064	12	Katschnig Heinz	9122 Srejach 9
365	Wald	421		421	11	Fister Johann	9122 Srejach Ort 8
366	Wald	98		98	21	Mohor Franz	9122 Srejach 1

368	Wald	3		3	15	Silan Johann	9122 Srejach 12
369	Wald	11		11	12	Katschnig Heinz	9122 Srejach 9
373	Wald	215		215	12	Katschnig Heinz	9122 Srejach 9
394/1	Wald		1.178	1.178	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
395/1	Wald		2.454	2.454	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
395/2	Wald		664	664	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
396	Wald		115	115	13	Hoisl Josef	9100 Hauptplatz 32
507/3	Wald	1.148		1.148	28	Agrargemeinschaft Sertschach	9125 Kühnsdorf
512	Wald	1.218		1.218	25	Guetz Siegfried	9122 Sertschach 4
513/1	Wald	1.671		1.671	222	Schicher Irmtraud	9125 Kohldorf 31
513/2	Wald	1.077		1.077	222	Schicher Irmtraud	9125 Kohldorf 31
517	Wald	1.055		1.055	17	Stein Waltraud	8044 Teichhofweg 4
518	LN	391		391	222	Schicher Irmtraud	9125 Kohldorf 31
519/2	Wald	2.680	107	2.787	369	Krassnig Heinrich	9125 Peratschitzen 49
519/4	Wald	388	132	520	369	Krassnig Heinrich	9125 Peratschitzen 49
519/5	Wald	497		497	368	Krautberger Gabriel	9125 Peratschitzen 30
522/1	Wald	2.611		2.611	222	Schicher Irmtraud	9125 Kohldorf 31
522/2	Wald	118		118	222	Schicher Irmtraud	9125 Kohldorf 31
523/1	Wald	5.022		5.022	222	Schicher Irmtraud	9125 Kohldorf 31
523/2	Wald	1.159		1.159	28	Agrargemeinschaft	9125 Kühnsdorf
SUMME KG:		52.196	14.263	66.459			

KG STEIN

Gst.N r.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dauernd	befristet	gesamt	EZ	Name	Anschrift
15/2	Wald	120		120	721	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	9500 10. Oktoberstr. 20
126/1	Wald	1.678		1.678	10	Pfarrpfründe Stein	9122 St. Kanzian
158/1	Wald	1.520	264	1.784	7	Mischitz Melanie	9122 Alt-Stein 8
180/1	Wald	516		516	13	Povoden Johann	9121 Stein im Jauntal 17
265	Wald	695		695	17	Waschnig Stefan	9122 Oberseidendorf 4
268	Wald	1.010		1.010	18	Haubitz Josef	9122 Oberseidendorf 3
269	Wald	389	0	389	19	Otto Josef	9122 Oberseidendorf 1
1129/10	Gewässer	126	429	555	166	Steffan Margot	9100 Hans-Wiegele- Straße 9
1142	Wald	412	274	686	166	Steffan Margot	9100 Hans-Wiegele- Straße 9
SUMME KG:		6.466	967	7.433			

KG ADMONT – LASSEIN

Gst.N r.	Kulturart	Rodungsfläche m ²			Eigentümer		
		dau-	befris-	ge-	EZ	Name	Anschrift

		ernd	tet	samt			
49	Wald		590	590	120	Dencker Monika	9121 Lasseinerbucht 7
50	Wald	226	143	369	10	Schrott Gottfried	9121 Lassein 4
51	Wald	2.230		2.230	3	Kramer Herbert	9431 St. Stefan im Lav. 316
52	Wald	5.448		5.448	6	Kulterer Karl und Gottfrieda	9121 Lassein 19
53	Wald	861		861	1	Buxbaum Franz und Irmgard	9131 Sandgasse 4
56	Wald	171		171	9	Schludermann Rudolf	9121 Lassein 5
57	Wald	812		812	8	Reberinig Erich	9121 Lassein 6
60	Wald	107		107	3	Kramer Herbert	9431 St. Stefan im Lav. 316
103	Wald		5	5	1	Buxbaum Franz und Irmgard	9131 Sandgasse 4
104	LN		291	291	1	Buxbaum Franz	9131 Sandgasse 4
108	In		253	253	1	Buxbaum Franz und Irmgard	9131 Sandgasse 4
109	Wald		16	16	3	Kramer Herbert	9431 St. Stefan im Lav. 316
112/1	LN		95	95	1	Buxbaum Franz und Irmgard	9131 Sandgasse 4
117	LN		126	126	1	Buxbaum Franz und Irmgard	9131 Sandgasse 4
308/2 4	LN, Öd- land	60	199	259	15	Republik Österreich - LH von Kärnten	9021 Amt der Ktn. Landesreg. Abt 8 Mießtalerstr
317/2	Wald	451	1.194	1.645	9	Schludermann Rudolf	9121 Lassein 5
SUMME KG:		10.366	2.912	13.278			
GESAMT:		705.350	212.739	918.089			

II. Der Rodungsbewilligung liegen die Rodungspläne, bezeichnet als Einlage 15201 bis 15210, Stand: 15.04.2008, zugrunde.

III. Es wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens auf den gemäß Spruchpunkt B.I. zu rodenden Waldflächen das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes überwiegt.

IV. Die Rodungsbewilligung wird an die Einhaltung nachstehender **Auflagen** geknüpft:

1. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn die Rodungsflächen nicht bis zum 31. 12. 2020 für den beantragten Zweck beansprucht wurden.
2. Auf den befristeten Rodungsflächen ist die vorhandene Humusschicht abzuziehen, seitlich zu deponieren und nach erfolgter Abbauarbeit als oberste Schicht wieder aufzutragen. Vor Rekultivierungen ist der Boden aufzulockern. Anschließend sind diese Flächen bis zum 31.5.2021 zu rekultivieren. Für die Rekultivierung ist der Behörde ein Rekultivierungsplan

vorzulegen, wobei sich die Aufforstung an der natürlichen Waldgesellschaft zu orientieren hat. Aufgeforstete Kulturen sind bis zu ihrer Sicherung zu pflegen.

3. Vor Beginn der Rodungsarbeiten sind die Rodungsgrenzen dauerhaft durch Baummarken an den verbleibenden Randbäumen zu markieren.
4. Durch die Rodungsarbeiten stark beschädigte Randbäume sind nach erfolgter Durchführung der Arbeiten zu entfernen.
5. Anfallendes Trassenholz ist entsprechend der Forstschutzverordnung, BGBl. II/2003, 19. Verordnung, aufzuarbeiten und bekämpfungstechnisch zu behandeln.
6. Bei den Schlägerungsarbeiten sind Warnschilder entsprechend der forstlichen Kennzeichenverordnung BGBl. Nr. 179/1976, 226/1989 und 67/1997 aufzustellen und die Baustellen entsprechend abzusichern, damit Dritte nicht zu Schaden kommen.
7. Eine über die Rodefläche hinausgehende Verwendung von Waldboden ist auch für das Lagern von Baustoffen und Abstellen von Baumaschinen nicht gestattet.
8. Neben den bereits im Einreichprojekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen und Strukturverbesserungen im Ausmaß von 62,24 Hektar sind in Absprache mit der Bezirksforstinspektion Völkermarkt weitere Strukturverbesserungsflächen im Ausmaß von 8,29 Hektar festzulegen. Als Strukturverbesserung anerkannt wird eine Aufforstung mit einem standortsangepassten Laub- Nadelholzmischwald.

Rechtsgrundlagen:

§ 17 Forstgesetz 1975 (ForstG)

§ 18 ForstG

§ 185 Abs 6 ForstG

C. Kosten

Für die am 5.6.2013 in St. Kanzian am Klopeiner See durchgeführte Ortsverhandlung hat die ÖBB–Infrastruktur AG für 26 Halbstunden (1 Halbstunde à € 13,80) für 2 Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion IV, Abteilung SCH2

€ 358,80

an Kommissionsgebühren innerhalb von 14 Tagen ab Bescheidzustellung mit beiliegendem Erlagschein zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

§ 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG 1991)

Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BKommGebV 2007)

Begründung

Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl I Nr 151/2001, mit 1.4.2002 liegt gemäß § 12 Abs 3 Z 1 EisbG die Zuständigkeit für Hauptbahnen beim Bundesminister für Verkehr, die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann.

Als Hauptbahnen gelten gemäß § 4 Abs 1 EisbG die Hochleistungsstrecken (im folgenden HL-Strecken) nach dem Hochleistungsstreckengesetz (HIG) und die durch Verordnung des BMVIT zu Hochleistungsstrecken erklärten Strecken.

Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind (§ 4 Abs 2 EisbG).

Gemäß Z 3 der 3. Hochleistungsstrecken - Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994 wurde die Koralmbahn Graz Klagenfurt, kundgemacht in BGBl Nr. 83/1994, zur Hochleistungsstrecke erklärt. Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Durchführung des gegenständlichen Verfahrens ist somit gegeben.

Verfahrenshergang

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

Mit der 597. Verordnung, ausgegeben am 31.8.1995 sowie mit der 306. Verordnung, ausgegeben am 24.8.2001, wurde der damaligen Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) die Koralmbahn Graz – Klagenfurt zur Planung übertragen.

Aufgrund der Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes (UVP-G) war für das gegenständliche Vorhaben im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 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 HL-AG durchzuführenden Vorverfahrens hat die HL-AG mit Schreiben vom 11.1.2002 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.

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

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

Auf Basis der UVE und der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellten Teilgutachten einschließlich der dort angeführten Unterlagen haben die Sachverständigen das in vier Fragenbereiche gegliederte Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) im Jänner 2004 abgeschlossen und der UVP-Behörde vorgelegt.

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

Im Sinne der im UVP-G vorgesehenen mehrmaligen Einbindung der Öffentlichkeit, die u.a. auch die Bildung von zehn Bürgerinitiativen zur Folge hatte (BI Oberseidendorf, DG Piskertschach – Schreckendorf, Sprecherin: Hildegard Wedenig (Bekanntgabe Rücktritt mit Email vom 9.9.2008) bzw. RA Dr. Prader; BI Dellach – Drauhofen – Tainach, Sprecher: Mag. Michael Sablatschan; BI DG Srejach, Sprecher: Ing. Gottfried Orasch bzw. RA Dr. Prader; BI Koralmbahn Mittlern, Sprecher: Gerhard Paulitsch; BI Peratschitzen – St. Lorenzen, Sprecher: Ilse Czetina bzw. RA Dr. Prader; BI Koralmbahn Schilterndorf – Cirkovec, Wiederndorf – Vidra ves, Aich – Dob, Sprecher: Erich Rudolf; BI Stein – Drauquerung, Sprecher: Oskar Preinig/Mag. Jan Puinbroek bzw. RA Dr. Prader; BI Bleiburg/Pliberk AKTIV, Sprecher: Silvo Kumer; BI Admont – Lassein – Althofen – Lind, Sprecher: Dr. Maximilian Nachtigall bzw. RA Dr. Prader; IG Lebensraum Kühnsdorf, Sprecher: Walter Skott), fand in der Zeit vom 16. bis 18. März 2004 die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens und seiner Auswirkungen sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens statt.

Das über die öffentliche Erörterung zu erstellende Protokoll wurde ab Anfang Dezember 2005 in den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt, wozu einige Stellungnahmen einlangten.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 4.4.2006, BGBl II Nr 140/2006, die Bestimmung des Trassenverlaufs des Teilabschnitts Aich – Althofen/Drau 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 Verände-

rungen 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 Standortgemeinden für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.“

Festzuhalten ist, dass einer Anfechtung der gegenständlichen Trassenverordnung durch die Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See beim Verfassungsgerichtshof durch diesen nicht stattgegeben wurde.

Festzuhalten ist weiters, dass gemäß den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl I Nr 138/2003) die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmender Gesellschaft verschmolzen wurde. 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.

Die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 8.4.2008, GZ.: NA-PLK4-8760-6-08-kr, folgende Genehmigungsanträge betreffend den Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau (km 92,970 – km 111,979) bzw. die Bestandsstrecke Bleiburg - Innichen (km 90,670 – km 111,200) der Koralmbahn Graz – Klagenfurt im UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau gestellt: Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 Abs 1 lit b in Verbindung mit §§ 10, 32, 38, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) und der Rodungsbewilligung gemäß § 185 Abs 6 in Verbindung mit §§ 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG).

Grundsätzlich ist anzumerken, dass nur Eisenbahnunternehmen zur Stellung der gegenständlichen Anträge antragslegitimiert sind. Gemäß § 51 Abs 2 Bundesbahngesetz, BGBl Nr. 625/1992 idF BGBl I Nr 125/2006 kommen der ÖBB-Infrastruktur AG für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu. Diese war daher zur Stellung der gegenständlichen Anträge legitimiert.

Gegenstand der Beurteilung bildet somit der mit Antrag der (damaligen) ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom 8.4.2008 eingereichte Bauentwurf, der im Rahmen des weiter unten dargestellten fortge-

setzten Verfahrens mit ergänzendem Antrag vom 26.2.2013 der (nunmehrigen) ÖBB-Infrastruktur AG ergänzt wurde, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der am 27. und 28.1.2009 sowie der am 5.6.2013 im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens durchgeführten Ortsverhandlungen.

Nach formeller Prüfung wurden die oben genannten verfahrenseinleitenden Anträge vom 8.4.2008 mit Edikt vom 7.10.2008 im redaktionellen Teil der „Kleine Zeitung, Kärnten“, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ unter Festlegung einer Einwendungsfrist vom 13.10.2008 bis 24.11.2008 gemäß den Bestimmungen des AVG für Großverfahren kundgemacht und die Anträge, die Antragsunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EISG zur Einsichtnahme aufgelegt.

Hiezu ist eine Vielzahl von Einwendungen eingelangt.

In weiterer Folge wurde mit Edikt vom 9.12.2008, veröffentlicht im redaktionellen Teil der „Kleine Zeitung, Kärnten“, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung und mündlichen Verhandlung gemäß den Bestimmungen des AVG für Großverfahren für den 27. und 28.1.2009 kundgemacht.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverhandlung wurde sodann am 27. und 28.1.2009 in St. Kanzian am Klopeiner See durchgeführt. Das Ergebnis dieser Verhandlung ist der einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.284/0008-IV/SCH2/2009 zu entnehmen.

Die Auflage dieser Verhandlungsschrift zur öffentlichen Einsichtnahme bis 10.4.2009 wurde mit Edikt vom 9.3.2009, veröffentlicht im redaktionellen Teil der „Kleine Zeitung, Kärnten“, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, kundgemacht. Darüber hinaus wurde die Verhandlungsschrift über entsprechende, im Zuge der Ortsverhandlung gestellte Ersuchen, an einige Parteien des Verfahrens unter Einräumung einer Stellungnahmefrist übermittelt.

Dazu sind bei der Behörde einige Stellungnahmen eingelangt, in denen im Wesentlichen die bereits bekannten Standpunkte wiederholt und ergänzt wurden.

Was den in der schriftlichen Stellungnahme zu dieser Verhandlungsschrift vom 10.4.2009 von Dr. Katharina Puinbroek, Mag. Johannes Puinbroek und Alexander Puinbroek erhobenen Einwand, eine Stellungnahme sei im Rahmen der Ortsverhandlung nicht protokolliert worden, betrifft, ist zu bemerken, dass die Abgabe einer derartigen Stellungnahme nicht nachvollziehbar ist. Der Stellungnahme kann jedoch entnommen werden, dass eine entsprechende Protokollierung im Zuge der Ortsverhandlung trotz mehrfacher entsprechender Hinweise der Verhandlungsleitung von der Einwenderin offenbar aber auch gar nicht angestrebt wurde. Festzuhalten ist dazu jedenfalls, dass eine entsprechende schriftliche Einwendung im Rahmen der Einwendungsfrist erstattet wurde. Darüber hinaus wurde ein entsprechendes Vorbringen in der schriftlichen Stellungnahme vom 10.4.2009 erstattet, das ebenfalls Gegenstand der Beweiswürdigung war.

Diese Stellungnahmen wurden der Bauwerberin mit Schreiben vom 13.5.2009 übermittelt und hat diese dazu mit Schreiben vom 24.6.2009 eine Stellungnahme abgegeben.

Nach Ablauf der Stellungnahmefrist zur Verhandlungsschrift sind bei der Behörde noch einige weitere Stellungnahmen eingelangt, in denen im wesentlichen auch die bereits bekannten Standpunkte wiederholt und ergänzt wurden, die jedoch am Ergebnis des Ermittlungsverfahrens ebenfalls nichts mehr zu ändern vermochten.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. Dezember 2009, GZ. BMVIT-820.284/0021-IV/SCH2/2009, wurde sodann der ÖBB-Infrastruktur AG nach Maßgabe des Ergebnisses der am 27. und 28. Jänner 2009 durchgeführten Ortsverhandlung unter Zugrundelegung des von ihr vorgelegten Bauentwurfs die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und die wasserrechtliche Bewilligung für den Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau von km 92,970 – km 111,979 der HL-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt und der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen von km 90,670 – km 111,200 des UVP-Abschnittes Aich – Althofen/Drau sowie die erforderliche forstrechtliche Bewilligung erteilt.

Mit Erkenntnis vom 22.10.2012, Zl. 2010/03/0014-9, hat der Verwaltungsgerichtshof in weiterer Folge diesen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid zusammenfassend deshalb aufgehoben, da sich die bescheiderlassende Behörde mit Fragen allenfalls unzulässiger Lärmimmissionen sowie dem Erfordernis einer Ergänzung der UVP wegen der erfolgten Änderung der Straßenzufahrt Peratschitzen (Überführung statt Unterführung der Bahntrasse im Bereich Peratschitzen) und der Verschiebung der Trassenachse im Bereich Kühnsdorf nicht (ausreichend) auseinandergesetzt hat.

Im Sinne dieses Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs hat die Bauwerberin sodann mit Schreiben vom 26.2.2013 im Rahmen des von der Behörde fortzusetzenden Verfahrens folgende ergänzende Unterlagen der Behörde vorgelegt:

1. Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung:

- Mappe 09 betreffend ergänzende Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung vom Februar 2013

2. Ergänzung der eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen:

- Mappe 12/4 betreffend Lärmschutz zum Einreichprojekt 2008 vom Februar 2013,
- ergänzendes Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 28.2.2013.

Im Übrigen hat die Bewilligungswerberin ihren ursprünglichen Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 8.4.2008 vollinhaltlich aufrecht erhalten.

Diese Unterlagen beinhalten im Wesentlichen die Umweltauswirkungen der Änderung des Vorhabens durch die Straßenüberführung Peratschitzen und die Trassenverschwenkung im Bereich Kühnsdorf sowie ergänzende Lärmschutzmaßnahmen.

Festzuhalten ist, dass die Bewilligungswerberin mit dieser im Sinne des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs vorgenommenen Ergänzung der eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen somit auch ein ergänzendes Sachverständigen Gutachten gemäß § 31a EISbG 1957 vom 28.2.2013 zum Beweis dafür vorgelegt hat, 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 Ar-

beitnehmerschutzes entspricht und weiters auch eine Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung zum Beweis dafür vorgelegt hat, dass die gegenüber den Ergebnissen des Trassenverordnungs- und UVP-Verfahrens in den eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen vorgenommenen Änderungen den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit im Sinne des UVP-G 2000 entsprechen.

Diese Unterlagen wurden mit Edikt vom 11.3.2013 im redaktionellen Teil der „Kleine Zeitung, Kärnten“, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ unter Festlegung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist vom 18.3.2013 bis 8.4.2013 gemäß den Bestimmungen des AVG für Großverfahren kundgemacht und die ergänzenden Anträge, die vorstehend genannten ergänzenden Unterlagen betreffend die Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung und betreffend die eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen samt ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 zur Einsichtnahme aufgelegt.

In diesem Edikt wurde auch festgehalten, dass die bereits im Zuge des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens (im Rahmen der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen vom 13. Oktober 2008 bis 24. November 2008 sowie der mündlichen Verhandlung vom 27. und 28. Jänner 2009) erstatteten Stellungnahmen auch im fortgesetzten Verfahren weiterhin ihre Gültigkeit behalten.

Gleichzeitig wurden die betroffenen UVP-Sachverständigen von der Behörde mit der erforderlichen Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens beauftragt.

Im Rahmen der vorstehend genannten Frist sind folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 18.3.2013
- Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 2.4.2013
- Stellungnahme von Gabriele Brill-Edwards vom 4.4.2013
- gemeinsame Stellungnahme der BI Admont - Lassein - Lind, vertreten durch Dr. Maximilian Nachtigall, der BI DG Srejach, vertreten durch Ing. Gottfried Orasch, und der BI Peratschitzen - St. Lorenzen, vertreten durch Ilse Czetina, vom 7.4.2013
- Stellungnahme von Dr. Franziskus Schneider und Mr. Ian Arthur Bradley Tirabassi vom 2.4.2013
- Stellungnahme von Matthäus Preinig vom 5.4.2013

Weiters ist eine ergänzende Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 4. Juni 2013 am 4. Juni 2013 bei der Behörde eingelangt.

Mit weiterem Edikt vom 14. Mai 2013, GZ. BMVIT-820.284/0015-IV/SCH2/2013, veröffentlicht im redaktionellen Teil der „Kleine Zeitung, Kärnten“, der „Kärntner Krone“ und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, hat die Behörde sodann die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung für den 5.6.2013 im Großverfahren und Auflage des ergänzenden Umweltverträglichkeitsgutachtens kundgemacht. In diesem Edikt hat die Behörde weiters bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in das ergänzende Umweltverträglichkeitsgutachten in der Zeit vom 27.5.2013 bis einschließlich 10.6.2013 bei der Behörde sowie bei den Standortgemeinden besteht.

Festgehalten wird, dass somit die Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung und der eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen sowie die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowohl bei den Standortgemeinden als auch beim BMVIT zur allgemeinen Einsicht aufgelegt sind. Überdies wurden diese Unterlagen auf der Homepage des BMVIT veröffentlicht.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverhandlung im fortgesetzten Verfahren wurde sodann am 5.6.2013 in St. Kanzian am Klopeiner See durchgeführt. Das Ergebnis dieser Verhandlung ist der ebenfalls einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides darstellenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.284/0022-IV/SCH2/2013, zu entnehmen.

Die Auflage dieser Verhandlungsschrift zur öffentlichen Einsichtnahme bei der Behörde und bei den Standortgemeinden über mindestens drei Wochen wurde mit Schreiben der Behörde vom 7.6.2013 veranlasst. Die Verhandlungsschrift wurde überdies auf der Homepage der Behörde bereit gestellt.

Während des Auflagezeitraums sind bei der Behörde keine Stellungnahmen zur Verhandlungsschrift eingelangt.

rechtliche Grundlagen

Auf der Grundlage des damals in Geltung stehenden § 1 HIG wurde die Strecke Wien – Eisenstadt – Oberwart – Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien mit Verordnung der Bundesregierung vom 5.2.1994, BGBl Nr 83/1994, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Die Übertragung zur Planung an die (damalige) HL-AG erfolgte im August 1995 (BGBl Nr 597/1995) auf der Grundlage des zum damaligen Zeitpunkt in Geltung stehenden § 8 HIG.

Seit Planungsbeginn - und auch seit Beginn der behördlichen Verfahren - haben sich zahlreiche gesetzliche Bestimmungen - teilweise mehrfach - geändert. Bei der Erteilung der Genehmigung sind nach Maßgabe der jeweiligen Übergangsbestimmungen die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung geltenden gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden. Die Bauwerberin hat die Unterlagen jeweils an die geänderten gesetzlichen Bestimmungen und an den Stand der Technik fortlaufend angepasst und wurden die einzelnen Verfahrensschritte unter Anwendung der jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt.

Die gemäß § 8 HIG ergangene Übertragungsverordnung (HL-Ü-VO) zur Durchführung des Projektes hinsichtlich Planung (und Bau) an die HL-AG, Stammfassung BGBl Nr 405/1989, ist in der Fassung BGBl II Nr 75/2004 anzuwenden. Aus § 4 lit k HIG in der Fassung 411/2002 ergibt sich, dass die Hochleistungsstrecke im Streckenabschnitt Graz – Koralmtunnel - Klagenfurt (Koralmbahn) in einigen Teilbereichen der (damaligen) HL-AG auch zum Bau übertragen worden ist.

Gemäß § 16 Abs 2 HIG waren die Hochleistungsstrecken oder die Teile derselben, die der HL-AG durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zur Planung, Planung und Bau oder zum Bau übertragen worden sind und diese Planung, Planung und Bau oder Bau nicht bis spätestens 31. Dezember 2004 abgeschlossen sein wird, spätestens bis Ablauf des 30.6.2004 in den für die Jahre 2005 bis 2010 zu erstellenden Rahmenplan gemäß § 43 des Bun-

desbahngesetzes aufzunehmen. Auf den derzeit in Geltung stehenden Rahmenplan wird daher ebenfalls verwiesen.

Der Vollständigkeit halber wird festgehalten, dass gemäß der Übergangsbestimmung des § 16 Abs 5 HIG die bis zum In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes BGBl I Nr 154/2004 erlassenen Verordnungen nach § 3 Abs 1 in der vor dem In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes BGBl I Nr 154/2004 geltenden Fassung weiterhin als nach diesem Bundesgesetz erlassene Verordnungen gelten und es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes der in diesen Verordnungen angeführten Hochleistungsstrecken keiner Trassengenehmigung bedarf.

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

Das HIG ist auf das gegenständliche Bauvorhaben in der derzeit geltenden Fassung anzuwenden und gelten gemäß dessen § 2 für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken grundsätzlich die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954.

Zu bemerken ist, dass mit BGBl I Nr 125/2006 eine umfangreiche Novellierung des Eisenbahngesetzes erfolgt ist. Damit war insbesondere auch eine Änderung der Bestimmungen über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung verbunden, die auf das gegenständliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren Anwendung finden.

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

Gemäß § 31a EisebG 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 beizulegen, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat. Werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

Für das Gutachten gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit.

Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn

und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet wird.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die in § 31b Abs 1 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 in § 31e EisbG genannten Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten).

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 bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht, wobei vom Stand der Technik beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig sind, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.
2. Wenn vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.
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 des Bauvorhabens 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, hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Für die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen ist gemäß § 34 EisbG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erforderlich. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann gemäß § 34a Z 1 EisbG die Bewilligung zur Inbetriebnahme der Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen verbunden werden, wenn dagegen vom Stand-

punkt 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.

Hinsichtlich des § 20 EisbG ist anzumerken, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen, Wasserläufe (auch bestehende Drainagen) und Leitungsanlagen in geeigneter Weise wiederherzustellen. Dies kann jedoch nicht allgemein auf bestehenden Leitungsanlagen angewandt werden, da sich die Neuerrichtung bestehender Leitungsanlagen nicht allein im Wirkungsbereich – so zum Beispiel als Antragsteller bei erforderlichen Behördenverfahren – des Eisenbahnunternehmers befindet.

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind von der Eisenbahnbehörde auch die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben berührten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG zu behandeln, wobei Vertreter der zuständigen Wasserrechtsbehörden - im vorliegenden Fall die Bezirkshauptmannschaften Völkermarkt und Klagenfurt – als Kommissionsmitglieder dem Verfahren beizuziehen waren.

In Hinblick auf das UVP-G gemäß der Fassung laut BGBl I Nr 14/2005 ist die Übergangsbestimmung gemäß § 46 Abs 19 Z 3 lit b dahingehend zu berücksichtigen, dass bei Hochleistungsstrecken, für die bis zum 31.12.2004 das Vorverfahren gemäß § 4 HIG eingeleitet worden ist, das UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 84/2004 anzuwenden ist, sofern die Projektwerberin nicht die Anwendung des UVP-G 2000 in einer neueren Fassung begehrt hat.

Das Vorverfahren für den gegenständlichen Projektsabschnitt wurde vor dem genannten maßgeblichen Termin eingeleitet. Die Projektwerberin hat keinen Antrag auf Anwendung eines UVP-G im Verfahren auf Grund der neueren Fassung gestellt, es ist daher im Verfahren das UVP-G 2000 idF BGBl I Nr 84/2004 anzuwenden.

Im Hinblick auf die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen betreffend der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten Projekten nach den Richtlinien 85/337/EWG in der Fassung 97/11/EG ist festzuhalten, dass das UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, die die formellen und inhaltlichen Anforderungen der zitierten Richtlinien der Europäischen Union bei weitem übertrifft, anordnet. Es wurde eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung auch durchgeführt. Nachdem die zitierten Richtlinien der Europäischen Union in innerstaatliches österreichisches Recht umgesetzt worden sind, bleibt für

eine direkte Anwendung der zitierten Richtlinien im gegenständlichen Genehmigungsverfahren kein Raum.

Festzuhalten ist, dass die Behörde im Sinne des § 24h Abs 5 und § 17 Abs 4 UVP-G in der anzuwendenden Fassung im gegenständlichen Genehmigungsverfahren § 24h Abs 1, 2 und 5 UVP-G anzuwenden hat. Dies jedoch laut gesetzlicher Anordnung nur insoweit, als diese Vorschriften für den Wirkungsbereich der Behörde maßgeblich sind.

Im gegenständlichen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 Abs 1 Z 3 bis 6 UVP-G angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen.

Aus der solcherart vorgesehenen Anwendung des § 24h Abs 1 UVP-G 2000 bei der Erteilung der Genehmigung ergibt sich, dass die Genehmigung nur erteilt werden kann, wenn das Projekt nachstehende Voraussetzungen erfüllt:

1. *Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
2. *die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) *das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
 - b) *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*
 - c) *zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
3. *Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

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 Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (SchIV) zu nennen.

Dem aufhebenden Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 22.10.2012 ist dazu für das ggst. Vorhaben konkret jedoch insbesondere zu entnehmen, 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.

Dieser Umstand sowie der Umstand, dass der Verwaltungsgerichtshof das Ermittlungsverfahren auch bezüglich der Umweltauswirkungen der gegenüber dem Trassenverordnungsverfahren ge-

änderten Ausführung der Umfahrung Peratschitzen (Überführung statt Unterführung) sowie der Trassenverschiebung im Bereich Kühnsdorf als unzureichend erachtet hat, waren im fortgesetzten Verfahren entsprechend zu berücksichtigen.

Was die Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung betrifft, ist auf § 24g Abs 1 UVP-G 2000 zu verweisen, der vorsieht, dass bis zur Erlassung einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder der Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957 das Vorhaben geändert werden kann, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder
2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Bei anderen als den vorgenannten Änderungen des Vorhabens sind die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend zu ergänzen oder zu ändern und hat die Behörde den gemäß § 24a Abs 3 und 4 UVP-G 2000 zur Stellungnahme Berechtigten Gelegenheit zu geben, innerhalb von drei Wochen zu den Änderungen des Vorhabens und den geänderten oder ergänzten Teilen der Umweltverträglichkeitserklärung Stellung zu nehmen, wobei die Auflage- und Stellungnahmefrist drei Wochen beträgt.

Ausgehend von den oben wiedergegebenen Bestimmungen hat die Behörde sowohl im ursprünglichen als auch im fortgesetzten Verfahren jedenfalls dafür Sorge getragen, dass die in § 24h Abs 5 UVP-G 2000 genannten Parteien und Beteiligten am Verfahren teilnehmen konnten. Die Parteien und Beteiligten wurden im Rahmen der mittels Edikten erfolgten Kundmachungen auf ihre Rechte nach den oben genannten gesetzlichen Bestimmungen besonders hingewiesen.

Interoperabilität

Was die vom gegenständlichen Bauvorhaben zu erfüllenden Anforderungen an die Interoperabilität betrifft, war von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke als Teil der Koralmbahn Graz - Klagenfurt wird in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes im Anhang I Abschnitt 3, Karte 3.11 angeführt. Diese Entscheidung ist im engen Zusammenhang mit der Richtlinie 96/48/EG vom 23. Juli 1996 (sohin vom selben Tag wie die Entscheidung) über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu sehen, weil Artikel 1 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 1 Buchstabe a der Richtlinie 96/48/EG auf die im Rahmen der "Leitlinien nach Artikel 129c des Vertrages ausgewiesenen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes" verweist. Das gegenständliche Bauvorhaben ist somit grundsätzlich als Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu sehen.

Zur Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ist somit festzuhalten, dass das 1. Hauptstück des 8. Teils des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden ist. Zweck der dortigen Bestimmungen ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Gemäß § 101 Abs1 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 V der RL 96/48/EG 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 Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastruktur- und Schienenfahrzeugregister verfügbaren Informationen zu erfolgen.

Vorhaben

Die Koralmbahn als Direktverbindung zwischen Graz und Klagenfurt ist Teil des europäischen „Pontebbana-Korridors“ über Brunn - Wien - Graz - Klagenfurt - Tarvis und Venedig. Damit und auf Grund ihrer Verankerung in den Leitlinien zu den transeuropäischen Eisenbahnnetzen (TEN) ist sie nicht nur von nationaler Bedeutung, sondern ein wichtiger Teil der internationalen Überlegungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Das Ziel der Koralmbahn als Teil des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes ist in erster Linie die Verbesserung der Erreichbarkeit des Südens von Österreich sowohl von nationalen als auch von internationalen Ballungsräumen aus. Eine stärkere innerösterreichische Integration soll die momentan in Österreich benachteiligten Wirtschaftsstandorte Kärnten und Steiermark in Bezug auf die Standortqualität aufwerten und gleichzeitig einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im Güter- und Personenverkehr leisten.

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren für die insgesamt ca. 130 km lange Koralmbahn, mit dem ca. 33 km langen Koralmtunnel als Herzstück, wurde in vier getrennten Verfahren beziehungsweise Teilabschnitten abgehandelt. Die Einreichung zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist ebenfalls in mehreren Abschnitten erfolgt, wobei der gegenständliche Einreichabschnitt „Mittlern – Althofen/Drau“ Teil des UVP-Abschnitts Aich – Althofen /Drau ist.

Der UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn Graz – Klagenfurt besteht aus dem eisenbahnrechtlichen Abschnitt „Aich – Mittlern“, für den mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.10.2008, GZ. BMVIT-820.234/001-IV/SCH2/2008, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde und dem verfahrensgegenständlichen eisenbahnrechtlichen Abschnitt „Mittlern – Althofen/Drau“.

Gegenstand des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens ist somit ausschließlich der eisenbahnrechtliche Abschnitt „Mittlern – Althofen/Drau“. Der Vollständigkeit halber ist zu ergänzen, dass alle übrigen eisenbahnrechtlichen Abschnitte der Koralmbahn bereits in gesonderten Verfahren behandelt wurden.

Beim hier verfahrensgegenständlichen Vorhaben „Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau“ der Koralmbahn handelt es sich um ein durchgehendes Neubauprojekt mit einer Länge von ca. 19 km, das im Osten an den Abschnitt „Aich – Mittlern“ der Koralmbahn anschließt. Die Eisenbahnstrecke

verläuft in Lage leicht versetzt parallel und kreuzend der bestehenden Eisenbahnstrecke Bleiburg – Innichen und umfasst insbesondere die Errichtung der Eisenbahnbrücken über die Jaunfeld-Straße L128a und den Globasnitzbach, die Errichtung der Haltestelle Mittlern und des Überholbahnhofs Mittlern, im Bereich dessen Ostkopfs die Anbindung an die Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen mit der Haltestelle Mittlern erfolgt, weiters die Errichtung der Eisenbahnbrücken über zwei Gemeindestraßen, Mittlerner Straße L128 bei Pribelsdorf, Pribelsdorfer Straße, Trkiengraben, Roschitzgraben und Gösselsdorfer Seebach. Im Anschluss daran folgen die Errichtung der Grünbrücke Kühnsdorf, des Bahnhofs Kühnsdorf, der Eisenbahnbrücke Peratschitzen und der Grünbrücke Peratschitzen. Darauf folgt die Errichtung des Eisenbahntunnels Srejach, der Eisenbahnbrücke über den Klopeiner Bach sowie der Eisenbahntunnel Untersammelsdorf und Stein. Nach Querung der Drau mit einer weiteren Eisenbahnbrücke folgt der Eisenbahntunnel Lind und bindet der gegenständliche Abschnitt in weiterer Folge in den bestehenden, bereits eingleisig in Betrieb befindlichen Abschnitt „Althofen/Drau – Klagenfurt“ ein. Das Projekt sieht insbesondere auch umfangreiche Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie eine Anpassung des Straßen- und Wegenetzes vor.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das gegenständliche, oben zusammenfassend dargestellte Bauvorhaben „Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau“ der Koralmbahn.

Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wurde nicht beantragt.

Weiters Gegenstand des Verfahrens sind die Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß der im Sinne des § 127 Abs 1 lit b WRG mit zu behandelnden wasserrechtlichen Belange und der Erteilung der forstrechtlichen Genehmigung im Sinne des § 185 Abs 6 ForstG für das gegenständliche Bauvorhaben

Berücksichtigung des UVP-G in der anzuwendenden Fassung und der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens

Wie bereits weiter oben ausgeführt, hat die Behörde dafür Sorge getragen, dass die in § 24h Abs 5 UVP-G 2000 genannten Parteien und Beteiligten sowohl am ursprünglichen als auch am fortgesetzten Verfahren teilnehmen konnten. Die Parteien und Beteiligten wurden im Rahmen der mittels Edikten erfolgten Kundmachungen auf Ihre Rechte nach den oben genannten gesetzlichen Bestimmungen besonders hingewiesen.

Als Bestandteil der ursprünglich für das gegenständliche Bauvorhaben eingereichten Projektsunterlagen hat die Bauwerberin in der Mappe 1/1 „Verkehrsprojekt Bahnbau“ insbesondere einen Bericht über die „Umsetzung der Auflagen/Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren, Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau“ (Einlage 1101) und einen Bericht „Änderungen zur UVE/UVP“ (Einlage 1103) vorgelegt.

In diesen Berichten wurde die Umsetzung der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens beim gegenständlichen Bauvorhaben samt der zur Erfüllung der Zielsetzungen

der Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlichen Änderungen des Projektes im Sinne einer vertieften Planung dargestellt.

Der von der Behörde aufgrund des auf dieser Grundlage durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere unter Zugrundelegung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 und des im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 erstatteten Gutachtens des Amtssachverständigen für Forsttechnik sowie unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 24h UVP-G 2000, insbesondere dessen Abs 2, im aufgehobenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid vom 22.12.2009 gezogene Schluss, dass sämtliche UVP-rechtlichen und eisenbahnrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vorliegen, wurde im aufhebenden Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 22.10.2012 in den nachstehend genannten Punkten nicht geteilt.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, hat der Verwaltungsgerichtshof in diesem Erkenntnis zusammenfassend bemängelt, dass sich die bescheiderlassende Behörde einerseits mit Fragen allenfalls unzulässiger Lärmimmissionen durch den Eisenbahnverkehr und andererseits mit dem Erfordernis einer Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung wegen der erfolgten Änderung der Straßenzufahrt Peratschitzen (Überführung statt Unterführung der Bahntrasse im Bereich der Grünbrücke) sowie der Verschiebung der Trassenachse im Bereich Kühnsdorf nicht (ausreichend) auseinandergesetzt hat.

Hinsichtlich der allenfalls unzulässigen Lärmimmissionen durch den Eisenbahnverkehr ist dem aufhebenden Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes für das ggst. Vorhaben konkret insbesondere zu entnehmen, 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 Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (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.

Im Sinne dieser Vorgaben des Verwaltungsgerichtshofs hat die Bauwerberin ihr Vorhaben in Hinblick auf die Anforderungen, die sich aus den diesbezüglichen zwingenden Maßnahmen des im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten UVP-Verfahrens ergeben haben, einer neuerlichen Überprüfung und Anpassung unterzogen.

Hier wird insbesondere auf die dazu von der Bauwerberin vorgelegten ergänzenden eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen (Mappe 12/4 betreffend ergänzende Lärmschutzplanung vom Februar 2013), das dazu vorliegende ergänzende Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013, in dem ausdrücklich die Einhaltung der vom UVP-Sachverständigen für Hygiene/Umweltmedizin im UVP-Verfahren in bestimmten Bereichen über die Grenzwerte der SchIV hinausgehenden, für zwingend erforderlich erachteten lärmschutztechnischen Maßnahmen für das Vorhaben Mittlern – Althofen bestätigt wird, verwiesen.

Der Vollständigkeit halber ist zu bemerken, dass die im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs „von Zeit zu Zeit“ für erforderlich erachtete Prüfung, ob die SchIV noch dem „Stand der Technik“ entspricht, unabhängig vom ggst. Verfahren erfolgt; das Ergebnis dieser Prüfung aufgrund des

zunehmend erbrachten Nachweises, dass die Einhaltung der vom UVP-Sachverständigen für Hygiene/Umweltmedizin im UVP-Verfahren in bestimmten Bereichen über die Grenzwerte der SchIV hinausgehenden, für zwingend erforderlich erachteten lärmschutztechnischen Maßnahmen für das Vorhaben Mittlern – Althofen bestätigt werden konnte, jedoch ohne Belang ist, was daher sinngemäß auch für ein derzeit beim Verfassungsgerichtshof anhängiges Verordnungsprüfungsverfahren bezüglich der SchIV gilt.

Des Weiteren hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 22.10.2012 zwar die im aufgehobenen Bescheid enthaltene Begründung für die gegenüber dem Trassenverordnungsverfahren geänderte Ausführung der Umfahrung Peratschitzen (Überführung statt Unterführung), wonach aufgrund der Ermittlungsergebnisse die Beibehaltung der (im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung) ursprünglich geplanten Straßenunterführung auf Grund der zwischenzeitig durchgeführten Detailstudien und der vorgefundenen hydrogeologischen Verhältnisse eine Verschlechterung der Grundwassersituation nördlich des Bauwerkes nach sich gezogen hätte, sodass der nunmehr geplanten Brückenvariante vor der ursprünglich vorgesehenen Tunnelvariante eindeutig der Vorzug zu geben war, als schlüssig und nachvollziehbar angesehen, jedoch das behördliche Ermittlungsverfahren insofern als unzureichend erachtet, als eine Prüfung der Relevanz der Umweltauswirkungen der geänderten Straßenführung nicht in ausreichendem Maß erfolgt ist, was sinngemäß auch für das Ermittlungsverfahren bezüglich der Trassenverschiebung im Bereich Kühnsdorf gilt.

Im Sinne dieser Vorgaben des Verwaltungsgerichtshofs hat die Bauwerberin eine Überprüfung ihres Vorhabens in Hinblick auf die Anforderungen, die sich aus der diesbezüglichen Ergänzungsbedürftigkeit des UVP-Verfahrens ergeben haben, unterzogen. Hier ist zum einen auf die dazu von der Bauwerberin vorgelegten ergänzenden UVP-rechtlichen Unterlagen (Mappe 09 betreffend ergänzende Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung vom Februar 2013) sowie zum zweiten auf dazu von der Behörde eingeholte, ergänzende UVP-Gutachten vom 24.5.2013 („Ergänzungsbericht zum Umweltverträglichkeitsgutachten aus 2004“) zu verweisen.

Das ergänzende UVP-Gutachten kommt dabei für die Änderungen der HL-Trasse Koralmbahn/Abschnitt Aich – Althofen/Drau, insbesondere Teilabschnitt Mittlern – Althofen/Drau, zu folgender Gesamtschlussfolgerung:

„Die vorgesehenen Projektänderungen führen – bei Einhaltung der in der UVE und in der UVE-Ergänzung angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen – zu keinen nachteiligen Umweltauswirkungen.“

Aufgrund des vorliegenden, ergänzenden UVP-Gutachtens vom 24.5.2013 („Ergänzungsbericht zum Umweltverträglichkeitsgutachten aus 2004“) kann weiters festgestellt werden, dass sämtliche im vorliegenden Bauentwurf erfolgte Änderungen des Projekts gegenüber den Ergebnissen des Trassenverordnungs- und UVP-Verfahrens gemäß § 24g UVP-G in der anzuwendenden Fassung entweder den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung tragen oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Es war daher davon auszugehen, dass alle im Bauentwurf enthaltenen Änderungen den Bestimmungen des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung zuzuordnen sind und keine Änderungen gemäß § 24g Abs 2 UVP-G in der anzuwendenden Fassung vorliegen.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 und des ergänzenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 kann daher weiters festgestellt werden, dass der vorliegende Bauentwurf den sich aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Anforderungen, insbesondere des § 24h UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung, entspricht.

zu Spruchpunkt A.I. (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung):

Anrainer und Parteien

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.

Es ist anzumerken, dass auch die Eigentümer der im Bauverbotsbereich befindlichen Liegenschaften Parteistellung haben, unabhängig davon, ob diese Liegenschaften durch das Eisenbahnprojekt Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden (VwGH v. 20.05.1995, ZI 95/03/0069).

Der von der Bauwerberin vorgelegte Bauentwurf enthält in dessen Mappe 16 Unterlagen zu den Parteien.

Parteien mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltvorschriften als subjektives Recht wahrzunehmen, sind im gegenständlichen Verfahren weiters die in § 19 Abs 1 Z 3 bis 6 UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung angeführten Personen.

Weiters ist gemäß § 15 Abs 1 VAIG 1994 in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Partei und ist dieses gemäß § 15 Abs 2 der zitierten Norm insbesondere zu einer mündlichen Verhandlung zu laden.

Umfang der Genehmigung

Im Spruchpunkt A.I. wurden zusammenfassend jene Maßnahmen angeführt, die von der eisenbahnrechtlichen Genehmigung umfasst sind. Der genaue Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projektes. Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG werden mit einem Stempel mit Geschäftszahl und Datum des gegenständlichen Baugenehmigungsbescheides gekennzeichnet.

In den dem gegenständlichen Antrag zugrunde liegenden Projektunterlagen sind weiters Einzelbaumaßnahmen, die gemäß § 36 Abs 1 EisbG genehmigungsfreie Tatbestände darstellen, enthalten.

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

Dazu ist festzuhalten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer im Antrag enthaltenen Erklärung das Bauvorhaben – und somit auch die genehmigungsfreien Vorhaben gemäß § 36 EisbG – unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird.

In diesem Zusammenhang ist fest zu halten, dass die genehmigungsfreien Vorhaben gemäß § 36 EisbG von der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nicht mit umfasst sind, sondern im Gutachten gemäß § 31a EisbG richtiger Weise eine Beurteilung dieser Maßnahmen lediglich hinsichtlich des Tatbestandes der Genehmigungsfreiheit erfolgt ist.

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.

Den Antragsunterlagen sowie dem Gutachten gemäß § 31a EisbG kann weiters entnommen werden, dass eine Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 Eisenbahnverordnung 2003 durch die Bauwerberin erfolgt ist.

Allgemein ist festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung keine umfassende Bewilligung ist, sondern dass sehr wohl weitere, gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich sind.

Trennung des Enteignungsverfahrens vom Baugenehmigungsverfahren

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen hat die Bauwerberin auch ein Grundeinlösungsverzeichnis vorgelegt, wobei nach Angaben der Bauwerberin eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird und hiezu auch bereits Verhandlungen stattgefunden haben. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung hat die Bauwerberin demgemäß mit dem Baugenehmigungsantrag keinen Enteignungsantrag gestellt.

Diese Vorgangsweise stellt eine rechtlich zulässige Trennung des Enteignungsverfahrens vom Baugenehmigungsverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung dar. Eine Verfahrenskonzentration kommt nur dann in Betracht, wenn sie im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis eines Verfahrens gelegen ist. Gerade bei Projekten mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von welchen jedoch erfahrungs-

gemäß nur ein Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als zweckmäßig.

Dem gemäß war die gegenständliche Genehmigung unter der Voraussetzung des Erwerbs der für das Projekt benötigten Grundstücke und Rechte durch die Bauwerberin zu erteilen.

Genehmigungsvoraussetzungen

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

1. Stand der Technik

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt A.I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008, das aufgrund des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs vom 22.10.2012 mit ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 betreffend Lärmschutz zu ergänzen war, zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Bei den Sachverständigen, die das Gutachten gemäß § 31a EisbG verfasst haben, handelt es sich um Sachverständige aus dem Kreis der in § 31a Abs 2 EisbG genannten Sachverständigen.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG umfasst folgende Fachgebiete:

- Eisenbahnbetrieb
- Eisenbahnbautechnik (Oberbau, Hochbau)
- Eisenbahnbautechnik (offene Bauweise, Eisenbahntragwerke, Stützmauern)
- Eisenbahnbautechnik (konstruktiver Ingenieurbau)
- Tunnelbau, Tunnelsicherheit, Brandschutz
- Elektrotechnik
- Sicherheitstechnik
- Straßenverkehrswesen
- Geologie und Hydrogeologie
- Bodenmechanik und Hohlraumbau
- Grundwasserschutz
- Wasserbautechnik
- Deponietechnik
- Lärmschutz
- Erschütterungsschutz und Sekundärschallschutz
- elektromagnetische Felder
- Hygiene, Umweltmedizin
- Ökologie
- Fischereiwesen/Gewässerökologie, Jagd, Wildökologie

Im einzelnen wird diesbezüglich auf die weiter unten stehenden Ausführungen zu Spruchpunkt A.IV. (Entscheidung über Einwendungen), in dem auch die berührten Interessen von Gebietskörperschaften im einzelnen mit behandelt werden, verwiesen.

3. eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

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

Dem Begriff Einwendung ist die Behauptung einer Rechtsverletzung mit Bezug auf ein bestimmtes Recht immanent. Eine Einwendung ist sohin, allgemein formuliert, ihrer begrifflichen Bestimmung nach ein Vorbringen einer Partei des Verfahrens, welches seinem Inhalt nach behauptet, das Vorhaben des Bauwerbers entspricht entweder zur Gänze oder hinsichtlich eines Teiles nicht den Bestimmungen der Rechtsordnung (vgl. diesbezüglich z.B. VwGH 09.12.1986; ZI. 86/05/0126).

Eine Einwendung im Rechtssinne liegt nach der Rechtssprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann vor, wenn das Vorbringen der Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechtes durch das den Gegenstand des Verfahrens bildende Vorhaben zum Inhalt hat. Ist eine Rechtsverletzung aus dem Vorbringen nicht erkennbar, liegt keine Einwendung im Rechtssinne vor (vgl. Heuer-Leukauf, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens 4, 1990, S 277 f).

Im Verfahren eingebrachte Einwendungen, die subjektive Rechte zum Inhalt haben, waren als unbegründet abzuweisen, da auf Grund der getroffenen Feststellungen über das Ermittlungsergebnis der für die Öffentlichkeit durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil größer ist als der Nachteil, der den Parteien, die Einwendungen erhoben haben, durch die Genehmigung dieses Vorhabens erwächst.

Im einzelnen wird diesbezüglich auf die weiter unten stehenden Ausführungen zu Spruchpunkt A.IV. (Entscheidung über Einwendungen) verwiesen.

4. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

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

Gemäß § 2 ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr) ist im Rahmen von Gutachten gemäß § 31a Abs 1 EISbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen und haben die Gutachten hiezu insbesondere die in § 2 Abs 2 AVO Verkehr angeführten Prüfungen zu enthalten.

Auf die entsprechenden Aussagen im Gutachten gemäß § 31a EisbG wird hingewiesen.

Ausdrücklich wird von den Sachverständigen gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass insbesondere die Aspekte des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R 10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens in seiner Stellungnahme vom 5.11.2008 und in seiner im Zuge des fortgesetzten Verfahrens abgegebenen Stellungnahme vom 18.3.2013 lediglich allgemein auf Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, hingewiesen hat.

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der Aussage der Sachverständigen gemäß § 31a EisbG von der Einhaltung der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz auszugehen.

Interoperabilität

Was die vom gegenständlichen Bauvorhaben zu erfüllenden Anforderungen an die Interoperabilität betrifft, ist festzuhalten, dass gemäß dem Antrag der Bauwerberin ein EG-Prüfverfahren zur Prüfung der Einhaltung der Interoperabilität parallel zum gegenständlichen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt wird. Die entsprechende EG-Prüfung erfolgt durch die benannte Stelle arsenal research für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie. Ein erster positiver Zwischenbericht über die Konformität des Bauvorhabens mit den Anforderungen an die Interoperabilität der geplanten Infrastruktur ist dem Bauentwurf angeschlossen.

Es ist somit festzuhalten, dass im gegenständlichen Bauvorhaben auch die Gesichtspunkte der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in dem zu diesem Zeitpunkt möglichen Ausmaß Berücksichtigung gefunden haben.

CSM - Verordnung

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

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante“ Änderungen im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Für die verpflichtende Anwendung der CSM-Verordnung ist der folgende Stufenplan vorgesehen:

- ab **19. Juli 2010** für:

- a) für alle signifikanten technischen Änderungen, die Fahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Richtlinie 2008/57/EG betreffen,

b) für alle signifikanten Änderungen, die strukturelle Teilsysteme betreffen, in Fällen, in denen Artikel 15 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG oder eine TSI dies vorschreibt.

- ab **01. Juli 2012** für den gesamten Anwendungsbereich (für technische, betriebliche, organisatorische Änderungen).

Das ggst. Vorhaben wurde vor dem 19.7.2010 bei der Behörde eingereicht und hat sich damit in einem fortgeschrittenen Stadium befunden, sodass die ggst. Verordnung auf das ggst. Vorhaben noch nicht anwendbar ist.

zu Spruchpunkt A. II. (Bauausführungsfrist):

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

Aufgrund der Art, der Größe und des Umfangs des Vorhabens sowie aufgrund des sachlichen und örtlichen Zusammenhanges insbesondere mit dem benachbarten Einreichabschnitt „Aich – Mittlern“ der Koralmbahn wurde in dem mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 22.10.2012 aufgehobenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid vom 22.12.2009 die Bauausführungsfrist wie dort mit zehn Jahren ab Bescheiddatum bemessen. Im gegenständlichen Ermittlungsverfahren sind keine zwingenden Gründe hervorgekommen, die gegen eine neuerliche derartige Festlegung dieser Frist sprechen würden, sodass die Bauausführungsfrist wie im aufgehobenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid mit 22.12.2019 festzulegen war.

Bemerkt wird, dass die Behörde 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.

zu Spruchpunkt A.III. (Betriebsbewilligung):

Die Erteilung der Betriebsbewilligung wurde von der Bauwerberin nicht beantragt.

Hinsichtlich der Möglichkeit der Verbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung mit der Baugenehmigung gemäß § 34b EisbG findet sich im Antrag und auch im beiliegenden Gutachten gemäß § 31a ein Hinweis auf eine gesonderte Antragstellung nach Baufertigstellung.

Die Bauwerberin hat daher nach Fertigstellung gesondert um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß den §§ 34 ff EisbG unter Vorlage der gesetzlich vorgesehenen Unterlagen (Prüfbescheinigung oder eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person gemäß § 34b EisbG) anzusuchen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere noch einmal auch auf die Bestimmungen der §§ 101 ff EisbG zu verweisen, wonach für ein Teilsystem des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 96/48/EG über die In-

teroperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat, auszustellen ist.

zu Spruchpunkt A.IV. (Entscheidung über Einwendungen):

Vorausgeschickt wird, dass die seitens der Behörde getroffenen Entscheidungen über die von Parteien erhobenen Einwendungen beziehungsweise hinsichtlich der im Spruch erfolgten Verweisungen auf den Zivilrechtsweg ergangen sind, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen beziehungsweise mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder dass diese Absprüche beziehungsweise Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen oder während der Verhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. der Verhandlung vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren erfolgte Zusagen berührt werden.

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

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

Im Sinne dieser gesetzlichen Vorschriften war dies bei der Bescheiderlassung zu berücksichtigen und wurde daher über Einwendungen von Parteien, die dem genannten Personenkreis zuzuordnen sind, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht wahrgenommen.

Sämtliche im Rahmen des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens einschließlich des fortgesetzten Verfahrens erhobenen schriftlichen Einwendungen sowie die im Rahmen der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren gegebenenfalls ergänzend erstatteten Stellungnahmen wurden von den jeweils betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG insgesamt und umfassend geprüft, wobei sich auch hier keine Anhaltspunkte ergeben haben, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit dieses Gutachtens gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen gewesen wäre. Was die im Rahmen der Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung eingelangten Stellungnahmen betrifft, ist insbesondere auf Fragenbereich IV. des ergänzenden Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 24. Mai 2013 und die darin erfolgte Auseinandersetzung mit diesen Stellungnahmen durch die UVP-Sachverständigen zu verweisen.

Wie bereits im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 festgestellt, hat auch diese Prüfung ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer durch Maßnahmen im Bauentwurf, der im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens im Sinne des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs ergänzt wurde, sichergestellt hat.

Für das Gutachten gemäß § 31a EisbG gilt die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit. Seitens der Behörde erscheint das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013, das den auf der Grundlage des Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs ergänzten Bauentwurf zum Inhalt hat, schlüssig und nachvollziehbar und sind im Verfahren somit auch aufgrund der erhobenen Einwendungen keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre. Das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 war daher vollinhaltlich der Entscheidung zugrunde zu legen.

Die erhobenen Einwendungen und gestellten Anträge waren daher - soweit diese nicht zivilrechtliche Forderungen enthielten - als unbegründet abzuweisen, ansonsten auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Vorbringen, die nicht verfahrensgegenständlich waren, waren als unbegründet abzuweisen.

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

1. Einwendungen betreffend Trassierung, Dimensionierung, Konstruktion und Gestaltung der Anlagen, insbesondere betreffend Aufrechterhaltung der Haltestelle Tainach-Stein, einer Anschlussbahn und des „Güterbahnhofs“ Kühnsdorf sowie Auflassung von Teilen der bestehenden Eisenbahnstrecke Bleiburg – Innichen sowie betreffend Traktionsstromversorgung als zwingender Projektbestandteil:

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wurde das in den Einreichunterlagen enthaltene Projekt in seiner vorliegenden Form im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 als zur Ausführung geeignet erachtet. Weiters wurde von den Sachverständigen gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass es durch die Projektänderungen gegenüber der UVE zu keinen negativen Umweltauswirkungen kommen kann. Was die Verschiebung der Eisenbahntrasse in einem kleinen Teilbereich innerhalb des Trassenverordnungsstreifens und die Überführung Peratschitzen betrifft, ist auf die bereits weiter oben unter dem Punkt „Berücksichtigung des UVP-G in der anzuwendenden Fassung und der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens“ getätigten Ausführungen zu verweisen.

Was die Aufrechterhaltung der bestehenden Haltestelle Tainach-Stein betrifft, ist auf das dem vorliegenden Projekt zugrunde liegende Betriebskonzept für die Koralmbahn zu verweisen, in dem diese Haltestelle aufgrund betrieblicher Erfordernisse nicht mehr vorgesehen sein kann.

Was die Aufrechterhaltung einer Anschlussbahn („Firma Funder“) betrifft, ist auf die entsprechenden Ausführungen der Bauwerberin zu verweisen, wonach das diesbezügliche Vertragsverhältnis zwischen der Bauwerberin und der „Firma Funder“ beendet ist, kein Übergang des Vertragsver-

hältnisses auf allfällige Rechtsnachfolger vereinbart ist und bislang auch sonst kein derartiges Vertragsverhältnis über diese Anschlussbahn besteht, sodass von Seiten der Bauwerberin keine Veranlassung zur Errichtung einer derartigen Anlage besteht. Der Vollständigkeit halber ist jedoch zu bemerken, dass das vorliegende Projekt die Errichtung und den Betrieb einer derartigen Anschlussbahn (Herstellung eines Gleisanschlusses zur Aufschließung der südlich der Bahn gelegenen Gewerbe- und Industrieflächen) bei Bedarf jederzeit ermöglicht.

Was die Errichtung eines „Güterverladebahnhofs“ im Bereich des Bahnhofs Kühnsdorf betrifft, ist festzuhalten, dass ein solcher auch im vorliegenden Projekt im Gegensatz zur Errichtung des Bahnhofs Kühnsdorf aufgrund betrieblicher Erfordernisse nicht enthalten ist, sehr wohl jedoch die Errichtung des Bahnhofs Kühnsdorf.

Was das Vorbringen betrifft, dass die Traktionsstromversorgung für das vorliegende Projekt einen zwingenden Projektbestandteil darstellen müsse, ist zu sagen, dass im vorliegenden Projekt Mittelern – Althofen keine Bahnunterwerksstandorte vorgesehen sind. Gemäß der ergänzenden Stellungnahme des zuständigen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG sind nach dem Versorgungskonzept der Bauwerberin als Einspeisestandorte in die Fahrleitungsanlage das Unterwerk Oberfischern im westlichen Nachbarabschnitt Althofen – Klagenfurt im Bereich der bestehenden Bahnstromleitung KW Annabrücke – Unterwerk St. Veit und im Osten im Bereich der Tunnelportale des Koralmtunnels im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark sowie im Bereich des Bahnhofs Lavanttal vorgesehen. Die möglichen Versorgungsvarianten dieser Einspeisestandorte stellen somit keinen Gegenstand des vorliegenden Projektes und damit des gegenständlichen Verfahrens dar.

Zu den in Zusammenhang mit der Auflassung von Teilen der bestehenden Eisenbahnstrecke Bleiburg – Innichen getätigten Vorbringen ist auszuführen, dass das Verfahren betreffend die Auflassung einer dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder von Teilen einer dauernd betriebseingestellten Eisenbahn (beziehungsweise über die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Abtragsmaßnahmen allenfalls hinausgehenden Maßnahmen) gemäß § 29 EisbG dem Landeshauptmann obliegt und die entsprechenden Vorbringen daher insoweit nicht verfahrensgegenständig sind.

Diese Einwendungen waren daher, soweit diese nicht als nicht verfahrensgegenständig zurückzuweisen waren, als unbegründet abzuweisen.

2. Einwendungen betreffend Einwirkungen durch Lärm beziehungsweise Setzung weiterer oder anderer Schallschutzmaßnahmen, insbesondere Lückenschluss („Einhausung“) der freien Strecke zwischen Grüntunnel Peratschitzen und Srejacher Tunnel beziehungsweise zwischen Srejacher Tunnel und Tunnel Untersammelsdorf, Einhausung der Brücke Peratschitzen, Einhausung der Drauquerung, Verlegung des „Verladebahnhofs“ Kühnsdorf, Durchführung weiterer Lärmmessungen, Betriebsprogramm als nicht ausreichende Berechnungsgrundlage für Lärmimmissionen, Einschränkung der Zeiten der Bautätigkeiten, Einsatz leiser Baumaschinen, Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau, Kontrolle des Baulärms, Einlösung weiterer Objekte:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstat-

teten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase vorgesehen sind.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich zum einen, dass im vorliegenden Projekt die Grenzwerte der Verordnung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen betreffend Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, SchIV, BGBl. Nr. 415/1993) als „bestehende Immissionsschutzvorschrift“ im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G jedenfalls eingehalten werden.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem aufhebenden Erkenntnis vom 22.10.2012 jedoch zusammenfassend bemängelt, dass sich die bescheiderlassende Behörde mit Fragen allenfalls unzulässiger Lärmimmissionen nicht (ausreichend) auseinandergesetzt hat, da das vorangegangene UVP-Verfahren dann seinen Zweck verfehlen würde, wenn die Behörde (im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren) lediglich auf die erfolgte Einhaltung der Grenzwerte nach der Schienenverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (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.

Im Sinne dieser Vorgaben des Verwaltungsgerichtshofs hat die Bauwerberin ihr Vorhaben in Hinblick auf die Anforderungen, die sich aus den diesbezüglichen zwingenden Maßnahmen des im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten UVP-Verfahrens ergeben haben, einer Überprüfung und Anpassung unterzogen. Hier ist insbesondere auf die dazu von der Bauwerberin vorgelegten ergänzenden eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen (Mappe 12/4 betreffend ergänzende Lärmschutzplanung vom Februar 2013), das dazu vorliegende ergänzende Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013, in dem nunmehr die Einhaltung der vom UVP-Sachverständigen für Hygiene/Umweltmedizin im UVP-Verfahren in bestimmten Bereichen über die Grenzwerte der SchIV hinausgehenden, für zwingend erforderlich erachteten lärmschutztechnischen Auflagen für das konkrete Vorhaben Mittlern – Althofen bestätigt wird, verwiesen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen lässt sich somit weiters in keiner Weise - weder aus Sicht der Hygiene und Umweltmedizin, der Lärmschutztechnik noch aus Sicht des Fremdenverkehrs - das zwingende Erfordernis einer vollständigen „Einhausung“ des Streckenabschnittes entnehmen, sondern wurde eine solche aus eisenbahnfachlicher Sicht vielmehr sogar als nachteilig erachtet.

Was die in diesem Zusammenhang zur Vermeidung von zusätzlichen Lärmbelastungen durch Güterverladungen geforderte Verlegung des Bahnhofes Kühnsdorf („Verladebahnhof Kühnsdorf“) betrifft, ist zu bemerken, dass im vorliegenden Projekt nunmehr weder Verlademöglichkeiten für den Güterverkehr noch derzeit die Anbindung einer Anschlussbahn vorgesehen sind.

Was die Frage des möglichen Lärmschutzes für das Schloss Wasserhofen betrifft, ist auf die in der Stellungnahme der Bauwerberin zu den Stellungnahmen zur Verhandlungsschrift vom 24.6.2009 getätigte Zusage zu verweisen, wonach hier keine Lärmschutzfenster ausgeführt werden, sondern bahnseitige Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte errichtet werden, sodass sich eine weitere Auseinandersetzung mit den diesbezüglichen Fragestellungen erübrigt.

Was die unter anderem in diesem Zusammenhang geäußerten Befürchtungen hinsichtlich einer ordnungsgemäßen Instandhaltung der Eisenbahnanlage betrifft, ist grundsätzlich auf die gesetzliche Verpflichtung der Bauwerberin gemäß § 19 EisbG zu verweisen, wonach diese unter anderem auch die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen hat.

Zu dem gemäß § 31b Abs 1 Z 2 EisbG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist der Vollständigkeit halber allgemein anzumerken, dass dieses den Bau und Betrieb als „Programm“ bzw. „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Projekt zugrunde liegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das vorgelegte Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit kein Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, wogegen die im Projekt festgelegten konkreten Immissionsschutzgrenzwerte einen Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung darstellen. Dass die im verfahrensgegenständlichen Projekt enthaltenen Grenzwerte für Lärm und Erschütterungen mit jenen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung übereinstimmen, ergibt sich aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG. Daher ist davon auszugehen, dass damit den Anforderungen des § 24h Abs 1 UVP-G entsprochen wird.

Festzuhalten ist, dass die Bauwerberin unbeschadet des tatsächlichen gefahrenen Betriebsprogrammes die im Projekt festgelegten Immissionsschutzgrenzwerte jedenfalls einzuhalten hat.

Dass im gegenständlichen Projekt ausreichend Vorkehrungen zum Schutz vor dem mit der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens verbundenen Lärms (Baulärm) getroffen wurden, ist dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen zu entnehmen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch auf die bereits projektsgemäß vorgesehenen Kontrollmessungen und erforderlichenfalls zusätzlich vorgesehenen ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen zu verweisen.

Im vorliegenden Projekt sind für die Bauabwicklung konkrete Festlegungen über die Betriebszeiten, die Art und den Einsatz von Maschinen für einen lärmarmen Baubetrieb, die Ausführung von temporären Lärmschutzmaßnahmen und die Vornahme von Kontrollmessungen des Baulärms enthalten. Mit Ausnahme des Tunnelvortriebs und den damit verbundenen durchgehenden Tätigkeiten wie Bewetterung und Schutterung sind Bauarbeiten nur an Werktagen bei Tagzeit (6:00 – 22:00 Uhr) vorgesehen.

Im lärmtechnischen UVP-Gutachten wurden für den Baubetrieb Immissionsgrenzen für Tag- und Nachtzeit zur Einhaltung verlangt. Die Einhaltung der im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren geforderten Grenzwerte für Lärmimmissionen durch den Baubetrieb für die Tag- und für die Nachtzeit wurde im vorliegenden Projekt untersucht, wobei zusätzliche spezielle Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen wurden. Darüber hinaus ist im Projekt die Kontrolle des Baubetriebes und die messtechnische Kontrolle der Baulärmimmissionen vorgesehen und werden im Überschreitungsfall zusätzliche lärmindernde Maßnahmen vorgesehen.

Gemäß den diesbezüglichen Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 28.2.2013 zeigen die vorliegenden lärm-schutztechnischen Untersuchungsergebnisse, dass mit den vorgesehenen Maßnahmen mit wenigen Ausnahmen in bestimmten Bauphasen an allen untersuchten Immissionspunkten die Baulärmgrenzen sowohl bei Tagzeit als auch bei Nachtzeit eingehalten werden und für einen ausreichenden Schutz der betroffenen Objekte, abhängig von der tatsächlichen Höhe der durch Kontrollmessungen festgestellten Baulärmimmissionen, zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen getroffen und festgelegt wurden.

Auf die für die Bauphase in den Spruch des Bescheides als Nebenbestimmung aufgenommene, vom Sachverständigen für Hygiene/Umweltmedizin ergänzend für erforderlich erachtete zwingende Maßnahme, ist in diesem Zusammenhang ebenfalls zu verweisen.

Der Vollständigkeit halber ist abschließend festzuhalten, dass die Bauwerberin darüber hinausgehend im Rahmen der Ortsverhandlung vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren einerseits die Zusage getätigt hat, der empfohlenen Maßnahme des Sachverständigen für Lärmschutztechnik bzw. des Sachverständigen für Hygiene nach Ablöse des Objektes Schreckendorf Nr. 29 nachzukommen sowie bei weiteren 10 Objekten die Setzung weiterer passiver Lärmschutzmaßnahmen angeboten hat und sich zur Erhöhung der Lärmschutzwand auf der Draubrücke r.d.B. von Bahn-km 109,532 – Bahn-km 110,189 von derzeit 3 m über SOK auf 4 m über SOK verpflichtet hat.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen beziehungsweise, soweit diese als Immissionen keine nach dem EISbG gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte darstellen, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

3. Einwendungen betreffend Einwirkungen durch Erschütterungen und Gefährdung von Objekten infolge Erschütterungen beziehungsweise Setzung weiterer Erschütterungsschutzmaßnahmen beziehungsweise das Betriebsprogramm als nicht ausreichende Berechnungsgrundlage:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende Vorkehrungen zum Schutz vor Erschütterungen sowohl für die Bauphase als auch für die Betriebsphase, insbesondere auch ein dem Stand der Technik entsprechender guter Erschütterungs- und Sekundärschallschutz in bebauten Gebieten, vorgesehen sind.

Ergänzend ist auf die bereits im Projekt vorgesehenen Beweissicherungsmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase und die Darstellung der Vorgangsweise zur endgültigen Festlegung der erfor-

derlichen Maßnahmen in den Bereichen Grüntunnel Kühnsdorf, Tunnelkette Peratschitzen, Srejach, Untersammelsdorf und Tunnel Stein hinzuweisen, wonach die aus derzeitiger Sicht geplanten und erforderlichen baubegleitenden Messungen sowie Untersuchungen mittels Schwingungsgenerator, die in den kritischen Bereichen durchgeführt werden, dargestellt sind.

Demgemäß ist bei projektgemäßer Ausführung des Bauvorhabens weder mit einer Gefährdung von Objekten zu rechnen noch sind – unter Berücksichtigung auch der Sicht der Hygiene und Umweltmedizin - nachteilige Einwirkungen auf die Bewohner der gegenständlichen Objekte zu befürchten. Im Übrigen ist dazu nicht zuletzt ergänzend auch auf das im Projekt vorgesehene und vom betroffenen Sachverständigen als ausreichend erachtete Beweissicherungsprogramm für Hochbauten zu verweisen.

Zu dem gemäß § 31b Abs 1 Z 2 EibG vorzulegenden Bau- und Betriebsprogramm ist sinngemäß auf die Ausführungen unter Punkt 2. zu verweisen.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen beziehungsweise, soweit diese als Immissionen keine nach dem EibG gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte darstellen, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

4. Einwendungen betreffend Einwirkungen durch elektromagnetische Felder:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EibG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EibG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren vom betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahme ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende Vorkehrungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern vorgesehen sind.

In den Projektunterlagen wurden in den diesbezüglichen Unterlagen („Berechnung niederfrequenter magnetischer Ersatzflussdichten und elektrischer Ersatzfeldstärken (16,7 Hz)“, Institut für elektrische Anlagen der TU Graz) alle Objekte in Trassennähe in einem 75 m breiten Streifen aufgenommen und Beurteilungsprofile der zur Trasse nächstgelegenen Objekte berechnet und ausgewertet, wobei sich keine Überschreitung der Referenzwerte ergab. Da diese Aussage für die nächstgelegenen Objekte zutrifft, sind diese Werte bei weiter entfernten Objekten zur Trasse entsprechend geringer.

Den diesbezüglichen gutacherlichen Aussagen lässt sich dazu insbesondere entnehmen, dass in den Häusern der Anrainer von der Oberleitung keine nennenswerten elektrischen Felder und im Normalbetrieb auch nur vernachlässigbar schwache magnetische Felder aufgebaut werden, deren Flussdichten in den meisten Fällen sogar deutlich unter denen der elektrischen 50 Hz-Spannungsversorgung liegen. In der Fachliteratur werden große Sicherheitsabstände zwischen den Wirkungsschwellen belegter gesundheitsrelevanter Effekte in starken technischen elektromagnetischen Feldern der Bahnüberleitungen, wie sie in frei zugänglichen Bereichen auf die Allgemeinbevölkerung einwirken können, vermittelt. Gemäß den entsprechenden gutacherlichen Ausführungen sind nach aktuellem Wissensstand diese Felder nicht imstande, die Gesundheit von Menschen zu beeinträchtigen, seien es nun Kinder oder Erwachsene, Gesunde oder Kranke und gilt diese Feststellung selbst für die Gruppe der Träger aktiver elektronischer Implantate wie Herzschrittmacher oder Kardioverter-Defibrillatoren.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass die Behörde keine Veranlassung dazu hatte, die Fachkunde oder die Unbefangenheit des Sachverständigen für elektromagnetische Felder gemäß § 31a EisbG in Zweifel zu ziehen.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen beziehungsweise, soweit diese als Immissionen keine nach dem EisbG gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte darstellen, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

5. Einwendungen betreffend Beeinträchtigung durch Staub und Schmutz, Flugasche aus Deponien und Fäkalaerosole aus Zugtoiletten:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende Vorkehrungen zum Schutz vor Staub, Flugasche und Schmutz vorgesehen sind und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit durch Fäkalaerosole zu erwarten sind.

Diesbezüglich ist insbesondere auf die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Reduktion der Staubbelastungen (z.B. Staubbindung durch Besprühen der Baustraßen und der Deponieflächen, erdfechter Einbau von Material, Reinigung von Fahrzeugen, bauliche Abschirmung, frühzeitige Begrünung und Rekultivierung) und Kontrollmaßnahmen hinzuweisen. Derartige mögliche Gefährdungspotentiale waren auch in Hinblick auf die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes auszuschließen.

Überdies ist die Bauwerberin beziehungsweise sind die von ihr beauftragten Bauunternehmen verpflichtet, die allgemeinen gesetzlichen Regelungen zum Schutz vor Staub- und Schmutzbelastungen während der Bauphase einzuhalten. Diese Anforderungen unterliegen laufender behördlicher Kontrolle insbesondere durch die Arbeitsinspektorate.

Was mögliche von den Deponien ausgehende Beeinträchtigungen betrifft, ist festzuhalten, dass im vorliegenden Projekt der grundsätzliche Nachweis der Möglichkeit der Einhaltung dieser Anforderungen dargestellt ist, diese Deponien jedoch einer gesonderten Bewilligung durch die hierfür zuständige Behörde bedürfen.

Was mögliche nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit durch Fäkalaerosole betrifft, ist aufgrund der entsprechenden Ausführungen des betroffenen Sachverständigen davon auszugehen, dass solche nicht eintreten werden.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen beziehungsweise, soweit diese als Immissionen keine nach dem EisbG gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte darstellen, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

6. Einwendungen betreffend Veränderung, insbesondere Absinken des Grundwasserspiegels, baubedingte Grundwasserspiegelschwankungen und damit einher gehende Hangbewegungen oder Geländeabsenkungen, qualitative und quantitative Beeinträchtigung von Quel-

len und Brunnenanlagen, Austrocknen von Weihern, Einstau mit negativen Auswirkungen auf die Gebäudesubstanz beziehungsweise die Geländeoberfläche (Eindringen von Grundwasser in Gebäude beziehungsweise Kellergeschoße, Vernässungen oder über bereits vorhandene Vernässungen hinaus gehende Vernässungen von Grundflächen), Funktionseinschränkung von Versickerungsanlagen, Wärmepumpen, Verunreinigungen aufgrund des Einsatzes von Unkrautvernichtungsmitteln auf der Bahnstrecke oder durch Fäkalkeime und Abwässer aus den Zugtoiletten, Austrag von Schadstoffen aus den Deponien in das Grundwasser, bergbauinduzierte Setzungen bis hin zu Tagbrüchen, Verunreinigung des Grundwassers durch bestehende beziehungsweise zu errichtende Deponien:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende diesbezügliche Vorkehrungen vorgesehen sind.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen lässt sich entnehmen, dass derartige Beeinträchtigungen entweder überhaupt nicht zu erwarten sind beziehungsweise durch das vorgesehene quantitative und qualitative Beweissicherungsprogramm jedenfalls eine repräsentative Auswahl von Brunnen, Quellen, Teichen sowie Pegeln gegeben ist, wodurch gewährleistet werden kann, dass baubedingte Veränderungen rechtzeitig und verlässlich erkannt werden können, wobei die flächenmäßige Erstreckung dieses Beweissicherungsprogramms sich nach den geologisch-hydrogeologischen Verhältnissen orientiert. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass seitens der betroffenen Wassernutzer Beweissicherungsanträge teilweise auch unabhängig davon gestellt wurden, ob der jeweilige Brunnen bereits im Beweissicherungsprogramm enthalten war.

Was die Befürchtungen betreffend Verunreinigungen aufgrund des Einsatzes von Unkrautvernichtungsmitteln auf der Bahnstrecke oder durch Fäkalkeime und Abwässer aus den Zugtoiletten betrifft, ist den Aussagen der betroffenen Sachverständigen zu entnehmen, dass biologisch abbaubare Produkte Verwendung zu finden haben werden beziehungsweise Verunreinigungen durch Fäkalkeime und Abwässer aus den Zugtoiletten aufgrund des vermehrten Einsatzes von geschlossenen Systemen an Bedeutung verlieren. Darüber hinaus gelten Bahnwässer grundsätzlich als vernachlässigbar gering belastet und als prinzipiell versickerbar.

Gemäß den Aussagen der betroffenen Sachverständigen sind auch die Befürchtungen betreffend einer Infiltration von Oberflächenwässern in das Grundwasser als Folge der Renaturierung von Gewässern und damit verbundene negative Auswirkungen auf das Grundwasser in qualitativer und quantitativer Hinsicht unbegründet.

Was einen möglichen Störfall beim Eisenbahnbetrieb betrifft, ist festzuhalten, dass das Projekt bei der Oberflächenentwässerung eine Trennung von Bahnwässern und sonstigen Oberflächenwässern vorsieht und die Bahnwässer über störfalltaugliche Systeme zur Verhinderung einer Verunreinigung von Oberflächen- beziehungsweise Grundwassern der Vorflut zugeführt werden.

Was die Befürchtungen betreffend eines Austrags von Schadstoffen aus bestehenden beziehungsweise zu errichtenden Deponien in das Grundwasser betrifft, ist festzuhalten, dass im Projekt umfangreiche Maßnahmen dargestellt sind, um einen Austrag von Schadstoffen in das Grundwasser wirksam zu verhindern. Auch hier ist jedoch wiederum zu bemerken, dass diese Deponien einer gesonderten Bewilligung durch die hierfür zuständige Behörde bedürfen.

Den Aussagen der betroffenen Sachverständigen lässt sich weiters entnehmen, dass mit der Ausführung des Projektes verbundene Setzungen oder Tagbrüche im Bereich ehemaliger Bergbaugebiete (Braunkohlebergbau Stein/Drau) nicht mehr zu erwarten sind.

Zusammenfassend kann daher davon ausgegangen werden, dass mit den im Projekt vorgesehenen Maßnahmen ein ausreichender Schutz des Grundwassers in quantitativer und qualitativer Sicht erreicht wird.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen beziehungsweise, soweit diese als Immissionen keine nach dem EISB-G gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte darstellen, auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Hinsichtlich der Forderungen, die auf einen Naturalersatz (Ersatzwasserversorgung), auf einen Schadenersatz, auf Entschädigungen oder Kostenübernahmen abzielen, wird festgehalten, dass es sich dabei jedenfalls um zivilrechtliche Forderungen handelt, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter den Punkten 9. und 10. verwiesen.

7. Einwendungen betreffend Ableitung von Oberflächen-, Bahn- und sonstigen Wässern, betreffend Lage, Dimensionierung und Gestaltung von Rückhaltebecken, Gewässerschutzanlagen, Durchlässen und Störfallbecken einschließlich Umzäunungen sowie wegen Änderung von Entwässerungsanlagen, betreffend Änderung und Gestaltung einschließlich Rückbau („Renaturierung“) von bestehenden Oberflächengewässern, betreffend nachteilige Auswirkungen durch die Einleitung von Gewässern in Gewässer, betreffend Wiederherstellung und Gestaltung von Drainagen, betreffend Anlegung von Bahndämmen für die Draubrücke und Öffnung eines Bahndamms zwischen Drau und Draufluss, betreffend Beeinträchtigung des Hochwasserschutzes und betreffend des dem ermittelten Hochwasserabfluss zugrunde gelegten Bemessungsverfahrens:

Voranzustellen ist, dass es sich bei diesen Vorbringen um solche handelt, die auf Projektänderungen der wasserbaulichen Maßnahmen abzielen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren vom betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahme ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende diesbezügliche Vorkehrungen vorgesehen sind.

Dem Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EISB-G vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen lässt sich dazu zusammenfassend entnehmen, dass für eine ordnungsge-

mäße und schadlose Ableitung der Oberflächenwässer auch für den zugrunde zu legenden Hochwasserfall gewährleistet ist. So werden auch sämtliche im Trassenbereich anfallende Oberflächenwässer über Gräben erfasst, die auf ein 100-jähriges Starkregenereignis ausgelegt sind, wodurch sichergestellt ist, dass alle Wässer schadlos abgeleitet werden und es zu keinen Ausuferungen kommt. Es konnte weiters davon ausgegangen werden, dass mit der Verlegung von Gewässern keine nachteiligen Auswirkungen auf andere Oberflächengewässer verbunden sein können. Darüber hinaus sind durch die vorgesehenen Maßnahmen, wozu auch Abdichtungen von (verlegten) Gerinnen im erforderlichen Ausmaß zählen, Auswirkungen auf den oberflächennahen Grundwasserkörper nicht zu befürchten. Im Projekt wurde weiters das Prinzip der strikten Trennung der Bahnwässer von den sonstigen Oberflächen- oder Hangwässern verfolgt und ist die Behandlung der anfallenden Bahnwässer über einen Bodenfilter vorgesehen, wodurch gewährleistet ist, dass keine verunreinigten Bahnwässer auf Nachbarflächen gelangen. Darüber hinaus sind – wie bereits weiter oben erwähnt - entsprechende Maßnahmen für den Störfall vorgesehen.

Zu den erhobenen Zweifeln an der Richtigkeit der diesen Planungen zugrunde gelegten Bemessungsverfahren ist zu bemerken, dass der zuständige Sachverständige in seiner im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 getätigten ergänzenden Stellungnahme ausdrücklich noch einmal bestätigt hat, dass die im Projekt gewählten Bemessungsverfahren und die darauf basierenden baulichen Ausführungen im vorliegenden Projekt dem Stand der Technik entsprechen.

Die Gestaltung (insbesondere Verkürzung) des Bahndamms für die Draubrücke im vorliegenden Projekt, bei der auch ökologische und landschaftsplanerische Erfordernisse zu berücksichtigen waren, ist gemäß den Ausführungen des betroffenen Sachverständigen auf wasserbautechnische Erfordernisse zurückzuführen und dient der Vermeidung von Wasserspiegelerhöhungen. Das Offenhalten der bestehenden Dammöffnung zwischen Drau und Draufluss entspricht den Erfordernissen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens und hat keine nachteiligen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss. Ergänzend zu bemerken ist, dass vom Sachverständigen für das Fachgebiet Wasserbautechnik durch diese Maßnahmen auch keine Veränderung des Ist-Zustandes und damit des diesbezüglich bestehenden wasserrechtlichen Konsens erblickt wurde.

Aufgrund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens war davon auszugehen, dass die Entwässerungsanlagen auch im erforderlichen Ausmaß mit Absturzsicherungen versehen sind.

Zur Frage der Drainagen ist festzuhalten, dass die Bauwerberin zur Wiederherstellung und Gestaltung von Drainagen samt der bereits für die Baudurchführung unabdingbaren Aufnahme von vorhandenen Drainagen bereits gesetzlich verpflichtet ist und dies auch projektsgemäß ausgewiesen ist.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen.

8. Einwendungen betreffend Einhaltung von durch die Bauwerberin angeblich zugesicherten Maßnahmen, Auflagen und Verbesserungen:

Der Projektgegenstand ist aus den eingereichten, aufgelegenen und im Zuge der Ortsverhandlung erörterten Unterlagen ersichtlich. Aufgrund der bereits weiter oben getätigten Ausführungen war davon auszugehen, dass mit dem vorliegenden Projekt eine im öffentlichen Interesse liegende, den Erfordernissen der Ordnung und Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und des Arbeitneh-

merschutzes genügende Bauführung auf Grundlage der anzuwendenden Bestimmungen des EisbG möglich ist.

Darüber hinaus gehende, nicht durch subjektiv-öffentliche Rechte geschützte Forderungen und Anträge waren daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen und im Übrigen als unbegründet abzuweisen.

9. Einwendungen betreffend Grundeinlöse, Servitute, Dienstbarkeiten und sonstige Entschädigungen beziehungsweise Wertminderungen, Gesamtablöse, Resteinlöse und Zurverfügungstellung von Ersatzflächen, Abgeltung für entnommene Materialien sowie Übereignung, Entschädigung von Bewirtschaftungerschwernissen einschließlich Umweg- und Zufahrterschwernissen, Entschädigung der Ertragsminderung, Beschränkung der Grundeinlöse auf das notwendige Ausmaß und Flächenverbrauch:

Zu den Forderungen, die im Zusammenhang mit den projektgegenständlichen Grundeinlösen, Servituten und Dienstbarkeiten erhoben wurden, ist festzuhalten, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung durch die Behörde unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte erfolgt. Der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung hat in allen Fällen eine Prüfung des öffentlichen Interesses an der beantragten Bauführung voranzugehen. Im Baugenehmigungsbescheid liegt somit 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 gegenständlichen Bauvorhabens erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass die Höhe der Entschädigung nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens ist. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, wäre für die benötigten Grundflächen allenfalls von der Bauwerberin ein Enteignungsverfahren zu beantragen, wobei auf die anzuwendenden Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes (§ 6) hingewiesen wird. Im Sinne dieser Bestimmung ist zugleich mit Gegenstand und Umfang der Enteignung die Höhe der Entschädigung durch den Landeshauptmann in einem Enteignungsbescheid festzusetzen. In einem weiteren Verfahrensschritt kann hinsichtlich der Höhe der Entschädigung noch eine Entscheidung des zuständigen Landesgerichts begehrt werden. In diesem Fall tritt mit der Anrufung des Gerichtes die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft.

Hiezu ist noch anzumerken, dass neben der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für eine Verwirklichung des Bauvorhabens auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die von dem gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist und kommt dies auch im Bescheidspruch entsprechend zum Ausdruck.

In Hinblick auf die Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß wird festgehalten, dass die Grundeinlöseunterlagen mit den bautechnischen Planunterlagen übereinstimmen und somit die Grundinanspruchnahme gemäß den projektgemäßen Grundeinlöseunterlagen auf das unumgänglich notwendige Ausmaß beschränkt ist. Aufgrund des Ermittlungsergebnisses war davon auszugehen, dass die in den Projektunterlagen ausgewiesenen

Grundinanspruchnahmen jedenfalls für die Projektrealisierung unabdingbar sind. Ergänzend dazu wird auf die weiter unten getätigten Ausführungen verwiesen.

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die in den Grundeinlöseunterlagen ausgewiesenen Bauverbote nicht den Bestand von bereits vorhandenen Objekten beeinträchtigen, sondern sich ausschließlich auf (noch nicht vorhandene) Neu- und Umbauten beziehen.

Zu der in diesem Zusammenhang angesprochenen Frage des Bauverbotsbereichs ist zu sagen, dass sich das Ausmaß des Bauverbotsbereiches aus § 38 EisbG ergibt. In diesem Zusammenhang ist noch auszuführen, dass es nicht im Ermessen der Behörde liegt, den gesetzlich vorgeschriebenen Bauverbotsbereich zu verändern.

Hiezu ist aber noch zu sagen, dass die Behörde im Sinne des § 42 Abs 3 EisbG Ausnahmen vom Bauverbotsbereich im Anlassfall erteilen kann, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. Eine solche Bewilligung ist nicht erforderlich, wenn es über die Errichtung einer bahnfremden Anlage zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anrainer zu einer Einigung gekommen ist. Das bedeutet aber, dass sehr wohl auch im Bauverbotsbereich Bauwerke (bahnfremde Anlagen) errichtet werden können, wenn eben sicher gestellt werden kann, dass dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist.

Was die erhobenen Forderungen betreffend Gesamteinlösen, Resteinlösen, Zurverfügungstellung von Ersatzflächen und ähnlichem betrifft, ist festzuhalten, dass derartige Fragen zivilrechtliche Ansprüche darstellen und daher nicht verfahrensgegenständlich sind. Diese Fragen werden im Rahmen der oben beschriebenen, von der Bauwerberin durchzuführenden Grundeinlösen zu klären sein.

Die Grundeinlöse betreffenden Forderungen waren daher, soweit sich diese auf die Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß bezogen, als unbegründet abzuweisen und im Übrigen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

10. Einwendungen betreffend Beweissicherungsmaßnahmen und Setzung weiterer Kontrollmaßnahmen für den Bauzustand, betreffend Abgeltung von im Zuge der Bauherstellung entstandenen beziehungsweise beim Betrieb auftretenden Schäden oder betreffend Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes, betreffend Schadenersatz aus Veränderung des Grundwasserspiegels oder von Brunnen samt direkten oder indirekten Folgeschäden, betreffend Ersatzwasserversorgung, betreffend Sanierung von Brunnen, betreffend zukünftig erhöhte Betriebskosten, betreffend Wiederherstellung von Grenzzeichen, betreffend Wiederherstellung von Grundstücken nach Beendigung vorübergehender Grundinanspruchnahmen in deren ursprünglichen Zustand:

Zu den Forderungen betreffend Beweissicherungsmaßnahmen beziehungsweise wegen Abgeltung von im Zuge der Bauherstellung entstandenen beziehungsweise beim Betrieb auftretenden Schäden ist zunächst darauf zu verweisen, dass bereits im Projekt umfangreiche Beweissicherungsprogramme vorgesehen sind, die Gegenstand der Begutachtung im Rahmen des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 waren. Ergänzend dazu wird auf die diesbezüglich bereits weiter oben zu einzelnen Themenbereichen getätigten Ausführungen verwiesen.

Unabhängig davon besteht aufgrund zivilrechtlicher Bestimmungen, in denen auch die Frage der Beweislast geregelt ist, die Verpflichtung der Bauwerberin zur Leistung von Schadenersatz für allfällige auftretende Schäden. Ebenso sind Haftungsfragen gesetzlich geregelt.

Was die erhobenen Forderungen, die auf einen Naturalersatz abzielen, betrifft, wird noch einmal festgehalten, dass es sich dabei um zivilrechtliche Forderungen handelt.

Sämtliche dieser Forderungen waren daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

11. Einwendungen betreffend Gestaltung und Ausstattung des Straßen- und Wegenetzes, insbesondere betreffend Lage und Dimensionierung von Unterführungen, Kreisverkehren und Kreuzungen, Steigungsverhältnisse und Kurvenradien, Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen und Erreichbarkeit von Grundstücken, Errichtung zusätzlicher Wegverbindungen, insbesondere die (zusätzliche) Anlage von Rad- und Fußwegen, Vermeidung von Umwegen und Erschwernissen für Fußgänger, Erreichbarkeit von Haltestellen, Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen und Zufahrten, betreffend Aufrechterhaltung der land- und forstwirtschaftlichen Verkehrsinfrastruktur, Instandhaltung von Verkehrswegen und Führung des Baustellenverkehrs:

Zu den Fragen betreffend die Gestaltung und Erhaltung des Straßen-, Wege-, Geh- und Radwegenetzes beziehungsweise der Zufahrten ist grundsätzlich auf § 20 EisbG und die sich daraus für die Bauwerberin ergebenden Verpflichtungen zu verweisen. Gemäß dieser Bestimmung hat die Bauwerberin die Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützbar werden, nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf ihre Kosten in geeigneter Weise wieder herzustellen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren vom betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahme ergibt sich, dass das vorliegende Projekt den verkehrstechnischen Anforderungen entspricht und hinreichende und geeignete Vorkehrungen zur Erfüllung der sich für die Bauwerberin aus der oben genannten Bestimmung ergebenden Verpflichtungen vorgesehen sind.

Darüber hinausgehende Forderungen können keinen Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens darstellen und war auf die diesbezüglichen Vorbringen einschließlich der in diesem Zusammenhang vorgelegten Privatgutachten daher nicht weiter einzugehen. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch auf die noch gesondert durchzuführenden straßenrechtlichen Verfahren durch die zuständigen Behörden zu verweisen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die aus der Sicht der Verkehrsplanung und der Sicht der Raumplanung mit Landschaftsbild ergänzend vorgeschlagenen, empfohlenen Maßnahmen zu verweisen, die in dieses straßenrechtliche Verfahren im erforderlichen Umfang einzufließen haben werden.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass es Aufgabe der Bauwerberin ist, für eine möglichst störungsfreie Aufrechterhaltung der Zufahrten zu sorgen und das Wegenetz in dem im Projekt vorgesehenen Umfang wieder herzustellen. Auf die in den Spruch des Bescheides als Nebenbestimmung aufgenommene, vom Sachverständigen ergänzend für zwingend erforderlich erachtete Maßnahme, ist in diesem Zusammenhang zu verweisen.

Was die im Projekt vorgesehene Ausführung der Umfahrung Peratschitzen als Überführung betrifft, ist auf die weiter oben getätigten Ausführungen zu verweisen, wonach der Verwaltungsgerichtshofs in seinem aufhebenden Erkenntnis vom 22.10.2012 das Ermittlungsverfahren bezüglich der Umweltauswirkungen der gegenüber dem Trassenordnungsverfahren geänderten Ausführung dieser Umfahrung (Überführung statt Unterführung) insofern als unzureichend erachtet hat, als zwar die im aufgehobenen Bescheid enthaltene Begründung, dass aufgrund der Ermittlungsergebnisse die Beibehaltung der (im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung) ursprünglich geplanten Straßenunterführung auf Grund der zwischenzeitig durchgeführten Detailstudien und der vorgefundenen hydrogeologischen Verhältnisse eine Verschlechterung der Grundwassersituation nördlich des Bauwerkes nach sich gezogen hätte, sodass der nunmehr geplanten Brückenvariante vor der ursprünglich vorgesehenen Tunnelvariante eindeutig der Vorzug zu geben war, schlüssig und nachvollziehbar war, eine Prüfung der Relevanz der Umweltauswirkungen dieser geänderten Straßenführung jedoch nicht in ausreichendem Maß erfolgt ist.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, hat die Bauwerberin im Sinne dieser Vorgaben des Verwaltungsgerichtshofs eine Überprüfung ihres Vorhabens auch in Hinblick auf die Anforderungen, die sich aus der diesbezüglichen Ergänzungsbedürftigkeit des UVP-Verfahrens ergeben haben, unterzogen.

Hier ist insbesondere auf die dazu von der Bauwerberin vorgelegten ergänzenden UVP-rechtlichen Unterlagen (Mappe 09 betreffend ergänzende Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung vom Februar 2013) und das dazu von der Behörde eingeholte, ergänzende UVP-Gutachten vom 24.5.2013 („Ergänzungsbericht zum Umweltverträglichkeitgutachten aus 2004“) zu verweisen, aus dem sich zusammenfassend ergibt, dass die damit verbundenen Projektänderungen bei Einhaltung der in der UVE und in der UVE-Ergänzung angeführten und der von den Sachverständigen zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen zu keinen nachteiligen Umweltauswirkungen führen.

Es kann daher festgestellt werden, dass der vorliegende Bauentwurf einerseits den Ergebnissen der (ursprünglichen) Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen hat und die diesbezüglich im Bauentwurf enthaltenen Änderungen den Bestimmungen des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung zuzuordnen sind und keine Änderungen gemäß § 24g Abs 2 UVP-G in der anzuwendenden Fassung vorliegen.

Hinsichtlich der im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens mit der gemeinsamen Stellungnahme der Bürgerinitiativen Admont – Lassein – Althofen – Lind, DG Srejach und Peratschitzen – St. Lorenzen vorgelegten und im Rahmen der Ortsverhandlung vom 5.6.2013 mündlich ergänzten „Fachlichen Stellungnahme aus ingenieurgeologischer Sicht“ des allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen, Dr. Josef Lueger, vom 22.12.2009 ist auszuführen, dass der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie dazu im Rahmen dieser Verhandlung klargestellt hat, dass für die Erstellung seines „ergänzenden Gutachtens“ keine neuen Bohraufschlüsse getätigt wurden, sondern jene Bohrungen, die **nach** der Erstellung des Umweltverträglichkeitgutachtens hergestellt wurden, vom Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie bereits als Entscheidungsgrundlage für die Erstellung des Gutachtens gemäß § 31a EibG herangezogen wurden. Diese Bohrprofile sind in der Plan-Beil. K_MA_EB_GT_00_XXX-0102_F_00, die Lage

der Bohraufschlüsse in Plan-Beil. Nr. K_MA_EB_GT_00_XXX-0203_F_00 dargestellt und stellen somit einen integrierenden Bestandteil der Einreichungsunterlagen für das Gutachten gemäß § 31a EisbG dar. Sie standen somit auch den Bürgerinitiativen zur Verfügung. Es handelt sich somit um keine neuen und ergänzenden Unterlagen für die Erstellung des „ergänzenden Gutachtens“ für das ggst. Verfahren.

Inhaltlich hat der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie ausgeführt, dass es richtig ist, dass sich durch die Ergebnisse dieser Erkundungsbohrungen schlechtere Baugrundeigenschaften und ein wesentlich geringerer Flurabstand ergeben haben. Tatsächlich würde sich durch das Unterführungsbauwerk ein massiver Eingriff in den Grundwasserkörper ergeben, der sich additiv zu den Auswirkungen des Bauwerkes Grünbrücke Peratschitzen ergeben würde. Durch die für die Errichtung der Grünbrücke Peratschitzen unumgänglichen Bodenverbesserungen ergeben sich Behinderungen des normal zur Objektachse gerichteten Grundwasserabstromes. Das von S gegen N abströmende Grundwasser wird dadurch lateral umgeleitet. Sofern aber durch die Errichtung der Wanne zusätzliches ein Hindernis für den Grundwasserabstrom - welches zudem normal zur Grünbrücke Peratschitzen situiert ist - eingebaut wird, wird auch eine laterale Umleitung behindert, wodurch sich additive Auswirkungen auf den Grundwasserkörper ergeben.

Der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie hat weiters ausgeführt, dass aus der Sicht des Grundwasserschutzes solchen Baumaßnahmen der Vorzug zu geben ist, die die qualitative bzw. quantitative Beschaffenheit des Grundwasserkörpers möglichst wenig beeinflussen. Zu solchen baulichen Maßnahmen zählen z.B. Rüttelstopfverdichtungen, für die keine grundwasserbelastenden Bauhilfsstoffe eingesetzt werden. Welche bauliche Maßnahme aber tatsächlich zur Ausführung kommt, muss den Projektanten und der Projektwerberin unter Beachtung der Vorschriften überlassen bleiben. Wo, wie tief und wie intensiv derartige Verbesserungen des Baugrundes erforderlich sind, kann nicht in diesem Projektstadium beurteilt werden. Das Erfordernis solcher Maßnahmen ist situativ vorzunehmen, sodass aus diesem Grunde auch Angaben über die Reichweite und somit die quantitativ/qualitative Beeinträchtigung von Wassernutzungen nicht mit der vom Einschreiter eingeforderten Präzision möglich sind.

In Übereinstimmung mit dem Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie war der Vorwurf von Dr. Lueger, wonach die vom Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie gezogenen Schlussfolgerungen keine greifbare Grundlage hätten und somit auch aus fachlicher Sicht spekulativ wären, zurückzuweisen, sondern erwiesen sich diese vielmehr als schlüssig und nachvollziehbar.

Die Bauwerberin hat somit auch hinsichtlich der geplanten Ausführung der Umfahrung Peratschitzen als Überführung den Nachweis erbracht, dass sie damit den sich aus der Umweltverträglichkeitsprüfung ergebenden Anforderungen entsprochen hat und in der Lage ist, die sich aus § 20 EisbG ergebenden Verpflichtung, die Verkehrsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenützt werden, nach dem Ergebnis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf ihre Kosten in geeigneter Weise wieder herzustellen, zu erfüllen.

In Hinblick auf Baumaßnahmen auf öffentlichen Straßen und Wegen ist darüber hinaus auch auf die Bestimmungen der StVO zu verweisen, insbesondere auf die Bestimmungen des § 90 StVO. Demnach ist vom Bauführer vor Aufnahme von Arbeiten auf öffentlichen Straßen eine diesbezügliche Bewilligung bei der zuständigen Behörde einzuholen. In diesem Verfahren ist auch die allfällige

ge Sperre von Straßen, soweit dies im öffentlichen Interesse erforderlich beziehungsweise zulässig ist, zu regeln. Des weiteren ergibt sich aus der StVO auch die gesetzliche Verpflichtung zur Reinhaltung von öffentlichen Straßen. Die diesbezüglichen Vorbringen und Einwendungen sind daher ebenfalls nicht verfahrensgegenständlich.

Betreffend die in Zusammenhang mit der Führung des Baustellenverkehrs erhobenen Forderungen ist vorweg insbesondere auf die weiter oben getätigten Ausführungen zu den Fragen Lärm, Erschütterungen und Staub zu verweisen. Darüber hinaus ist auf die im Projekt vorgesehene, überwiegende Durchführung der Massentransporte der Bauphase über die neue Bahntrasse zu verweisen, wodurch die dadurch hervorgerufene Beeinträchtigung der Anrainer auf das unumgänglich notwendige Ausmaß vermindert werden kann.

Diese Einwendungen waren daher, soweit sie verfahrensgegenständlich waren, als unbegründet, im Übrigen als nicht verfahrensgegenständlich abzuweisen.

12. Einwendungen betreffend den Umbau beziehungsweise die Neuerrichtung von Leitungsanlagen samt Entschädigungsansprüchen und Abgeltung daraus erwachsender vermögensrechtlicher Nachteile:

Einleitend ist festzuhalten, dass das Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Verpflichtungen des § 20 EisbG auch dafür Sorge zu tragen hat, bestehende Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, in geeigneter Weise wieder herzustellen.

Neuerlich festzuhalten ist, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung keine umfassende Bewilligung ist, sondern dass sehr wohl weitere, gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich sind.

Da ein Umbau beziehungsweise eine Neuerrichtung von Leitungsanlagen nicht allein im Wirkungsbereich des Eisenbahnunternehmens liegt, werden neben der Behandlung des gegenständlichen Projektes im eisenbahnrechtlichen Verfahren daher zusätzlich noch weitere Verfahren durchzuführen sein.

Was die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen betreffend Schadenersatz oder vermögensrechtlicher Nachteile betrifft, ist der Vollständigkeit halber auf die unter den Punkten 9. und 10. getätigten Ausführungen zu verweisen, da diese Fragen im Hinblick auf deren Entschädigung im Rahmen der Grundeinlöse oder nach den gesetzlichen Bestimmungen über den Schadenersatz zu behandeln sind. Diese Belange waren daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen.

13. Einwendungen betreffend Errichtung und Gestaltung ökologischer Ausgleichsflächen, Veränderung ökologischer Ausgleichsflächen, Bilanz der ökologischen Ausgleichsflächen:

In den von der Bauwerberin vorgelegten Projektunterlagen ist auch die Planung der ökologischen Ausgleichsflächen samt deren Gestaltung enthalten. Dazu wird festgehalten, dass diese Maßnahmen Inhalt der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sind und die Bauwerberin an die

bescheidgemäÙe Verpflichtung zur Schaffung ausreichender ökologischer AusgleichsmaÙnahmen gebunden ist.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende diesbezügliche Vorkehrungen vorgesehen sind.

Daraus lässt sich weiters zusammenfassend entnehmen, dass die im Bauentwurf vorgesehenen ökologischen AusgleichsmaÙnahmen projektgemäß auszuführen sind und der verschiedentlich erhobenen Forderung nach einer Verringerung der ökologischen Ausgleichsflächen nicht nachgekommen werden konnte. Ebenso war auch die Schaffung von ökologischen Ausgleichsflächen ausschließlich im Bereich von „Restflächen“ aufgrund des Erfordernisses der Berücksichtigung der ökologischen Funktionsfähigkeit und aufgrund der Verpflichtung der Bauwerberin zur Erreichung des aufgrund des Ergebnisses des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens zwingend erforderlichen Flächenausmaßes nicht immer möglich.

Der Vollständigkeit halber sei bemerkt, dass die Bauwerberin nicht nur Grundflächen anderer Eigentümer, sondern auch – insbesondere durch die Auflassung der Bestandsstrecke - frei werdende eigene Grundflächen für ökologische AusgleichsmaÙnahmen herangezogen hat, die aber zur vollständigen Abdeckung des Bedarfs an derartigen Ausgleichsflächen nicht ausreichen.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den im Zuge der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ist weiters zu entnehmen, dass die Planungen unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte, insbesondere auch der Lebensraumvernetzung (Schaffung von Leitstrukturen, z.B. Wildleitstrukturen zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Wildquerung, Schaffung von Ruhezonem und Reproduktionsrefugien), aber auch des Landschaftsbildes, erfolgt sind. Durch die Planung von Linearstrukturen (z.B. Baumreihen, Gebüschreihen, Hecken und ähnlichem) sollen geeignete Migrationsstrukturen als Ausgleich für den durch das Bauvorhaben eintretenden Zerschneidungseffekt geschaffen werden und entspricht dies den heutigen ökologischen Erfordernissen bei großen Bauvorhaben. Gemäß den Ausführungen des betroffenen Sachverständigen und des Amtssachverständigen für Forsttechnik dient Grünbewuchs vor und innerhalb der Waldgrenze („Traufbestand“) sowohl dazu, die Lebensraumtauglichkeit für Pflanzen und Tiere am Waldrand zu verbessern als auch einen mikroklimatischen Schutz des Waldes vor Austrocknungswirkungen und nachteiligen Randeffekten zu gewährleisten und liegt nicht zuletzt auch im Interesse der betroffenen Grundeigentümer.

Was die Gestaltung des Draufers betrifft, ist dem Gutachten gemäß § 31a EisbG und der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 zu entnehmen, dass der Istzustand keineswegs natürliche Verhältnisse darstellt und mit den im Projekt vorgesehenen MaÙnahmen keineswegs – wie vorgebracht - willkürliche Verlandungen einhergehen, sondern dieser Zustand die Erfüllung zwingender Vorgaben aus dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren darstellt. Sinn der Anschüttung ist einerseits die Verlängerung der Uferlinie, andererseits eine reichere Strukturierung des Gewässers, was das Lebensrauman-

gebot für Pflanzen und Tiere hinkünftig erweitern wird und damit auch naturschutzrechtlichen Intentionen entspricht. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen werden gemäß den Ausführungen der betroffenen Sachverständigen den Eindruck der Naturbelassenheit langfristig sogar verstärken.

Aufgrund entsprechender Vorbringen im Rahmen der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 hat der betroffene Sachverständige ausdrücklich auch noch einmal bestätigt, dass die Auswahl und die Gestaltung der ökologischen Ausgleichsflächen auf einer den ökologischen Gesichtspunkten entsprechenden Grundlage erfolgt ist.

Es kann somit zusammenfassend festgehalten werden, dass die projektgemäß vorgesehen ökologischen Ausgleichsflächen im Sinne des gesamthaften Umweltschutzes nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens erforderlich sind.

Gemäß den Ausführungen des betroffenen Sachverständigen ist auch mit der befürchteten Wahrscheinlichkeit einer nennenswerten Einschleppung von Neophyten und ähnlichen Pflanzen nicht zu rechnen, da der Humus im Zuge des Baus nach Möglichkeit vor Ort gewonnen und lediglich nach Zwischenlagerung wieder verwendet wird, zumal die ökologische Bauaufsicht auch zu einer Überprüfung der Humusdeponien und gegebenenfalls zu einem entsprechenden Einschreiten angehalten ist.

Was die in diesem Zusammenhang getätigten Vorbringen hinsichtlich befürchteter Betriebsgefährdungen, wirtschaftlicher Verluste aufgrund von Schattenwurf und Wurzelkonkurrenz sowie Nutzungsentgang für Ausgleichsflächen, Restflächen oder unwirtschaftliche Flächenformen betrifft, ist festzuhalten, dass derartige Einschränkungen letztendlich zivilrechtliche Fragen darstellen, deren allfällige Entschädigung im Rahmen der Grundeinlöse zu behandeln ist. Diesbezüglich wird auch auf die Punkte 9. und 10. verwiesen.

Im Übrigen waren diese Einwendungen daher als unbegründet abzuweisen.

14. Einwendungen betreffend Beeinträchtigung der Jagd und Beeinträchtigung von Fischereirechten:

Dazu ist festzuhalten, dass im Rahmen des Ermittlungsverfahrens auch die (eng mit der Frage der ökologischen Gestaltung des Umfeldes des Bauvorhabens in Zusammenhang stehende) Frage der Auswirkungen auf die Jagd und Fischerei einer Prüfung unterzogen worden ist.

Dem Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 28.2.2013 lässt sich dazu entnehmen, dass die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens im vorliegenden Projekt im erforderlichen Ausmaß, insbesondere auch durch die Gestaltung der ökologischen Ausgleichsflächen, Berücksichtigung gefunden haben.

Der ergänzenden Stellungnahme des betroffenen Sachverständigen im Rahmen der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 für das betreffende Fachgebiet ist zur Frage der Wildquerungsmöglichkeiten zu entnehmen, dass gemäß den Vorgaben der RVS Wildschutz der bescheidgegenständliche Planungsabschnitt neu beurteilt wurde. Diese Beurteilung ergab, dass aufgrund der Tatsache, dass sich im Nahebereich eine Wildquerungsmöglichkeit der Kategorie A (Tunnel Lind) befindet, kein weiteres technisches Bauwerk mehr notwendig ist, da es sich im genannten Ab-

schnitt um einen „lokal bedeutenden“ Wildwechsel handelt. Darüber hinaus ist potentiell ein Wildwechsel auch an den vorhandenen Wegunterführungen möglich.

Soweit diesbezüglich auch finanzielle Belange angesprochen wurden, ist der Vollständigkeit halber auf die unter den Punkten 9. und 10. getätigten Ausführungen zu verweisen, da diese Fragen im Hinblick auf deren Entschädigung im Rahmen der Grundeinlöse zu behandeln sind und waren diese Belange daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Im übrigen waren diese Einwendungen daher als unbegründet abzuweisen.

15. Einwendungen betreffend nachteilige Auswirkungen auf den Fremdenverkehr, Rückgang der Nächtigungszahlen und erheblicher Einbußen durch das Ausbleiben der Urlaubsgäste, Nichtberücksichtigung der touristischen Nutzung des Schlosses Wasserhofen, Verhinderung der Befahrbarkeit der Wasserflächen der Drau mit Booten, Beeinträchtigung der Erholungstätigkeit im örtlichen Umfeld der Drauquerung, mangelnde Berücksichtigung der zwingenden Auflagen des Umweltverträglichkeitsgutachtens in der Planung, Forderung nach Ausdehnung des Monitoring-Programms für Tourismusbetriebe mit verpflichtendem Aufgabenkatalog, Forderung nach Aufnahme von Vorschriften für eine touristische Gestaltung des Bahnhofs Kühnsdorf und betreffend Baustellentourismus in den Genehmigungsbescheid:

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und der im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 vom betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahme ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt hinreichende diesbezügliche Vorkehrungen vorgesehen beziehungsweise nachteilige Auswirkungen auf den Fremdenverkehr gar nicht beziehungsweise nur in sehr untergeordnetem Maße zu erwarten sind.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und der im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 vom betroffenen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahme lässt sich dazu zusammenfassend entnehmen, dass der Anteil der touristischen Betriebe im näheren und weiteren Umfeld der Trasse eine eher untergeordnete Bedeutung am touristischen Gesamtaufkommen aufweist. Der Sachverständige begründet dies damit, dass in den Ortschaften entlang des ausgewiesenen Trassenumfeldes Privatbetten und vermietbare Ferienhäuser dominieren, womit die touristische Bedeutung in diesen Gemeindeteilen – auch im Zusammenhang mit dem österreichweiten Trend – überdurchschnittlich abgenommen hat. Der Sachverständige verweist weiters auf das Örtliche Entwicklungskonzept, wonach die touristische Bedeutung nach einzelnen, im Nahbereich der Trasse liegenden Ortschaften weitgehend als gering eingeschätzt wird. Der Sachverständige kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass sich die Anzahl der vom gegenständlichen Projekt unmittelbar betroffenen Betriebe (Betten) daher auf eine verschwindend geringe Anzahl von etwa 80 Betten beläuft.

Diesen zu erwartenden Beeinträchtigungen stehen gemäß den Ausführungen des Sachverständigen beachtliche zukünftig zu erwartende Effekte bei der Erreichbarkeit und damit zusammenhängenden Gästepotentialen (z.B. weniger mobile Bevölkerungsgruppen, umweltfreundliche Alternativen zum PKW-Verkehr im Sinne des natur- und umweltfreundlichen Tourismus) gegenüber.

Dem Vorwurf der Nichtberücksichtigung oder nicht ausreichenden Berücksichtigung der touristischen Nutzung des Schlosses Wasserhofen begegnet der genannte Sachverständige damit, dass sich die Nutzung des Schlosses Wasserhofen auf gelegentliche Ausstellungen sowie einzelne Konzerte im Hof beschränkt, sich die Zugänglichkeit für die Besichtigung des Schlosses auf punktuelle Veranstaltungstermine beschränkt und eine generelle Besichtigung nicht möglich ist. Das Schloss wird nicht touristisch beworben und beschränken sich die Informationen auf dessen baukulturelle Bedeutung, sodass zusammenfassend von einer relevanten touristischen Nutzung des Schlosses nicht gesprochen werden kann.

Zur derzeitigen touristischen Bedeutung des Bereichs der Drauerung führt der Sachverständige aus, dass dieser derzeit keine touristisch relevante Infrastruktur aufweist, das großräumige Areal entlang der Drau jedoch eine überörtlich bedeutsame potentielle Erholungszone mit randlich ausgewiesener Grünraumsicherung mit aktuell aber nur geringer tatsächlicher Nutzung darstellt. Er weist aber auch darauf hin, dass die Erholungsmöglichkeiten durch die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen nicht beschränkt, sondern vielmehr neu geordnet und wesentlich erweitert werden.

Zur Einwendung, die zwingenden Auflagen des Umweltverträglichkeitsgutachtens seien in der Planung nur mangelhaft umgesetzt und die touristischen Potentiale nur unzureichend dargestellt worden, führt der Sachverständige für Tourismus und Landschaftsbild aus, dass die zwingenden Maßnahmen im Projekt zielorientiert, teilweise im Bereich diesbezüglicher Schutzgüter, teilweise bei verwandten Schutzgütern zumindest im erforderlichen Rahmen, teilweise aber auch darüber hinaus, umgesetzt wurden und die touristischen Potentiale bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten und im Gutachten gemäß § 31a EISG ausführlich beschrieben wurden.

Was die Forderung nach Ausdehnung des Tourismus-Monitoringprogramms betrifft, ist davon auszugehen, dass gemäß den Ausführungen des Sachverständigen dieses Monitoringprogramm im erforderlichen Ausmaß durchgeführt wurde, wobei dessen Ergebnisse in die vorliegende Planung im erforderlichen Ausmaß eingeflossen sind. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Feststellung des Sachverständigen hinzuweisen, wonach im vorliegenden Projekt die möglichen Beeinträchtigungen im Bereich erhöhter Wirkungsintensitäten analysiert und bewertet wurden, wobei sich in der Summe der Betrachtung nach einzelnen Betrieben eine gegenüber der Umweltverträglichkeitserklärung und dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren deutlich geringere touristische Relevanz entlang des engeren, sowohl in der Bauphase als im Normalbetrieb beeinflussten Trassenkorridors, ergeben hat und darüber hinausgehende existenzbedrohende Beeinträchtigungen aus dem Baustellenbetrieb und aus dem späteren laufenden Betrieb nicht zu erwarten sind.

Was die Forderung der Aufnahme einer entsprechenden Vorschreibung für eine „touristische Gestaltung“ des Bahnhofs Kühnsdorf in den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid betrifft, ist auf die entsprechenden Ausführungen des zuständigen Sachverständigen hinzuweisen, wonach bereits in der vorliegenden Planung des Bahnhofs eine entsprechende attraktive architektonische Gestaltung des Bahnhofs als Eingangstor in die Region vorgesehen ist, sodass eine derartige Vorschreibung jedenfalls entbehrlich ist. Darüber hinaus hat die Bauwerberin im Rahmen der Ortsverhandlung auf die vorgesehene Abstimmung der Gestaltung des Bahnhofs Kühnsdorf mit den betroffenen Gebietskörperschaften hingewiesen.

Was die Frage des „Baustellentourismus“ betrifft, ist zu bemerken, dass derartige Möglichkeiten bereits im vorliegenden Projekt berücksichtigt sind, sodass die Aufnahme einer derartigen Vorschreibung in den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid bereits aus diesem Grund entbehrlich ist. Darüber hinaus wäre eine solche Vorschreibung auch gar nicht zulässig, da es für die Durchführung derartiger Maßnahmen auch Dritter bedarf.

Abschließend kann somit zusammenfassend festgehalten werden, dass aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und den ergänzenden Stellungnahmen der betroffenen Sachverständigen eine nachhaltige Schädigung des Tourismus durch das Projekt weder in seiner Bauphase noch in seiner Betriebsphase abgeleitet werden kann, sondern sich daraus vielmehr sogar beachtliche zukünftige Potenziale für die Gesamtregion auf der Grundlage von Fahrzeitverkürzungen und qualitativen Verbesserungen der Erreichbarkeit entlang der Koralmbahn ergeben und von den Betroffenen beispielsweise auch eine Gesamtpositionierung der Region im Bereich einer umweltfreundlichen Tourismusregion mit beachtlichen Nächtigungsimpulsen angepeilt und umgesetzt werden könnte.

Was die in diesem Zusammenhang erhobenen Einwendungen betreffend Wertminderung touristischer Einrichtungen beziehungsweise Verdienstentgang aufgrund Unmöglichkeit der Vermietung betrifft, ist der Vollständigkeit halber auf die unter den Punkten 9. und 10. getätigten Ausführungen zu verweisen, da diese Fragen im Hinblick auf deren Entschädigung im Rahmen der Grundeinlöse zu behandeln sind. Diese Belange waren daher auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Im übrigen waren diese Einwendungen daher als unbegründet abzuweisen.

16. Einwendungen betreffend Landschaftsbild und Landschaftsschutz, insbesondere Einbindung des Projektes in die Landschaft, bestmöglicher naturnaher Wiederherstellung der Baustellenbereiche und der Integration der HL-Bahn unter Berücksichtigung von Tier und Pflanzen, der Berücksichtigung landschaftsgestaltender Maßnahmen, Geländemodellierung, Anschüttungen und geforderte Humusabdeckungen, Verwendung heimischer Gehölze und örtlichen Humus', landschaftsbildende und gesamtökologische Gesichtspunkte, Pflege und Erhaltung, Schattenbildung, Auferlegung einer Verpflichtung auf die Projektwerberin beziehungsweise deren Rechtsnachfolgerin oder einem Betreiber der Bahnlinie, die umfassenden Grünflächen, Dämme etc. auch zukünftig ordnungsgemäß zu pflegen und Verwilderungen hintanzuhalten:

Die hier zusammenfassend wiedergegebenen Einwendungen wurden von der Behörde in Abwägung des öffentlichen Interesses auf Grundlage des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf der Grundlage des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 geprüft.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und der im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den zuständigen Sachverständigen ergänzend erstatteten Stellungnahmen ergibt sich, dass im vorliegenden Projekt die hierfür erforderlichen Vorkehrungen im erforderlichen Ausmaß vorgesehen sind. Auf die aus Sicht der Raumplanung mit Landschaftsbild für zusätzlich erforderlich erachtete, als Nebenbestimmung in den Spruch des Bescheides aufgenommene zwingende Maßnahme betreffend rasche Fertigstellung der Grünbrü-

cke Peratschitzen und rascher Erzielung eines visuellen Effektes einer intakten Landschaft, ist in diesem Zusammenhang zu verweisen.

Was die verschiedentlich erhobenen Forderungen nach anderer Ausführung (Verschmälerung) beziehungsweise Entfall von Dämmen oder Dammböschungen oder deren Ersatz durch Stein-schichtungen oder Ähnlichem beziehungsweise Entfall von Allepflanzungen betrifft, ist einerseits auf die weiter oben insbesondere unter Punkt 13. in Zusammenhang mit der lärmschutztechnischen und der ökologischen Funktionsfähigkeit des vorliegenden Projektes getätigten Ausführungen sowie auf das Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 und die ergänzend dazu von den betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG im Zuge der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 getätigten Aussagen zu verweisen. Andererseits ist zu ergänzen, dass aufgrund der diesbezüglichen Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 beziehungsweise in den ergänzend von den betroffenen Sachverständigen dazu getroffenen Aussagen davon auszugehen war, dass diese im Projekt vorgesehenen Maßnahmen auch aus der Sicht des Landschaftsbildes, insbesondere auch in Hinblick auf die Gewährleistung von Sichtbeziehungen, unbedingt erforderlich sind.

Was die geäußerten Befürchtungen betreffend Schattenbildung und Laubverwehungen durch die im Projekt vorgesehenen Bepflanzungen betrifft, kann aufgrund der Aussagen der betroffenen Sachverständigen davon ausgegangen werden, dass durch die Verwirklichung des Projekts jedenfalls keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem derzeitigen Zustand zu erwarten sind.

Die Einwendung, dass die europarechtlich geschützte Gelbbauchunke durch das Projekt ihren Lebensraum verliere, wurde im Rahmen der Ortsverhandlung vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren vom zuständigen Sachverständigen als unrichtig qualifiziert, da bei der Argumentation übersehen wurde, dass ein Ersatzlebensraum im Zuge der in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen geplant wurde. Gemäß den Ausführungen des Sachverständigen folgt die Biologie der Gelbbauchunke zudem dem Metapopulationsmodell, d.h. dass die Gesamtpopulation, die sich über ein größeres Gebiet erstreckt, in Teilpopulationen aufgelöst ist, die temporär stark schwanken. Weiters ist zu beachten, dass der gegenständliche Lebensraum (Zootop 10 und Umgebung) in Sukzession begriffen ist, was derzeit durch eine größere Zahl vitaler Neophyten wie etwa Goldrute, Lupine, Berufkraut und andere angezeigt wird. Der Sachverständige hat weiter ausgeführt, dass die Bewilligungswerberin mit den Ausgleichsmaßnahmen die über das Gesamtgebiet im Nahbereich der Drau vorhandene Metapopulation sichert. Nach den neuesten Einschätzungen im Rahmen der § 17 Berichtspflicht wird der Bestand der Gelbbauchunke in der alpinen biogeographischen Region auch nicht als „schlecht“ eingestuft.

Diese Einwendungen waren daher – soweit sie nicht als zivilrechtliche Forderungen auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren – als unbegründet abzuweisen.

17. Einwendungen betreffend Einrichtung von Bauaufsichten, Bestellung von Ombudsmännern, Nennung von kompetenten Ansprechpartnern, Bestellung behördlicher Bauüberwachungen und Einsichtnahme in bestimmte Unterlagen:

Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass die Bauwerberin gemäß den im vorliegenden Projekt enthaltenen Unterlagen sowie gemäß deren ergänzenden Ausführungen im Zuge der Ortsver-

handlung vom 27. und 28.1.2009 die Bestellung von örtlichen Bauaufsichten, die ihre Büroräumlichkeiten jeweils vor Ort im Baustellenbereich haben werden, bereits vorgesehen hat. Diese stehen somit auch als kompetente Ansprechpartner zur Verfügung. Darüber hinaus ist auch die Einrichtung eines Ombudsmanns ausdrücklich vorgesehen.

Betreffend das Begehren auf Einsichtnahme in bestimmte Unterlagen wird darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Projekt bereits bestimmte Berichtspflichten der Bauwerberin an die Behörde vorgesehen sind. Gemäß den Bestimmungen des AVG stehen den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs die Akten des Verwaltungsverfahrens jederzeit zur Einsichtnahme offen. Betreffend die darüber hinausgehenden Unterlagen ist ergänzend auch auf die Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes zu verweisen.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen.

18. Einwendungen betreffend Beeinträchtigung der Lebensqualität beziehungsweise Beeinträchtigung der Gesundheit:

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EibG einschließlich des Gutachtens des Amtssachverständigen für Forsttechnik sowie aufgrund der im Rahmen der Ortsverhandlungen vom 27. und 28.1.2009 bzw. vom 5.6.2013 im fortgesetzten Verfahren von den betroffenen Sachverständigen sowie des Amtssachverständigen für Forsttechnik getätigten ergänzenden Ausführungen und unter Hinweis auf die oben im Einzelnen dargelegten Erwägungen war davon auszugehen, dass im vorliegenden Projekt in hinreichendem Ausmaß Vorkehrungen zum Schutz vor Beeinträchtigungen der Lebensqualität sowie zum Schutz der Gesundheit vorgesehen sind.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen.

19. Einwendungen betreffend fehlerhafter Bemessung der Frist für die Erstattung von Einwendungen im 1. Verfahrensgang:

Gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff AVG für das Großverfahren kann die Behörde, sofern an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, den Antrag durch Edikt kundmachen, wobei dieses eine Einwendungsfrist von mindestens sechs Wochen zu enthalten hat.

Das Vorbringen, wonach diese Einwendungsfrist für das vorliegende Verfahren fehlerhaft bemessen sein sollte, kann unter Hinweis auf die einleitend getätigten Ausführungen nicht nachvollzogen werden und war daher als unbegründet abzuweisen.

20. Einwendungen betreffend zwingend erforderlicher Aufnahme der im Rahmen der Einwendungsfrist erstatteten schriftlichen Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift über die Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 und Protokollierung:

Zum Vorbringen, dass die Aufnahme der im Rahmen der Einwendungsfrist erstatteten schriftlichen Stellungnahmen in die Verhandlungsschrift über die Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 zwingend erforderlich sei, ist festzuhalten, dass eine derartige Vorschrift den anzuwendenden Verfahrensbestimmungen, insbesondere dem AVG und dem EibG, nicht entnommen werden kann.

Bemerkt wird, dass die Behörde unabhängig vom Bestehen oder Nichtbestehen einer derartigen gesetzlichen Verpflichtung im Rahmen der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 eine Liste der bei der Behörde im Zuge der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen eingelangten schriftlichen Einwendungen aufgelegt hat, die in weiterer Folge auch der zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegten Verhandlungsschrift beigegeben war.

Was das Vorbringen betrifft, dass nicht klar gewesen sei, wann die öffentliche Erörterung des Vorhabens beendet und die mündliche Verhandlung eröffnet worden sei, ist zu bemerken, dass die öffentliche Erörterung sehr wohl ausdrücklich für beendet erklärt wurde und - nach einer Pause - mit der mündlichen Verhandlung begonnen wurde, in der mehrfach auf die Möglichkeit zur Abgabe ergänzender Stellungnahmen und das Erfordernis der Protokollierung dieser Stellungnahmen hingewiesen wurde. Diese im Rahmen der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 erhobene Einwendung ist jedenfalls insoweit nicht schlüssig, als die Einwender jedenfalls nicht bestreiten, dass im Zuge der Ortsverhandlung eine mündliche Erörterung des (schriftlichen) Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie eine Auseinandersetzung der Sachverständigen mit den (diesen vorweg von der Behörde zu diesem Zweck übermittelten) schriftlich erhobenen Einwendungen entsprechend dem Gang der Verhandlung erfolgt ist, was auch schriftlich festgehalten wurde und der Verhandlungsschrift entnommen werden kann. Darüber hinaus waren die betreffenden Einwender offenbar durchaus auch in der Lage, im Rahmen der Ortsverhandlung vom 27. und 28.1.2009 eine entsprechende Stellungnahme zu Protokoll zu geben.

Diese Einwendungen waren daher als unbegründet abzuweisen.

Zu den **wasserrechtlichen** Belangen ist ergänzend noch nachstehendes auszuführen:

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden, 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 die im Spruch dieses Bescheides angeführten Maßnahmen.

In diesem Zusammenhang wird auf das eingereichte Projekt und das darin vorgesehene Beweissicherungsprogramm sowie insbesondere auf die entsprechenden Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG sowie auf die ergänzenden Aussagen der betroffenen Sachverständigen gemäß § 31a EisbG verwiesen.

Die Bezirkshauptmannschaften Völkermarkt und Klagenfurt waren dem Verfahren gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG als Wasserrechtsbehörden hinzuzuziehen und ist eine entsprechende Einladung zur Teilnahme an der Ortsverhandlung mit Schreiben vom 13.1.2009 erfolgt. Dazu ist festzuhalten, dass die Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt mit Schreiben vom 20.1.2009, ZI. KL5-AWA-352/1999, mitgeteilt hat, dass die Wasserrechtsbehörde dem Bauvorhaben unter der Voraussetzung der Einhaltung der Auflagen der fachlich in Betracht kommenden Amtssachverständigen zustimmend gegenüber steht.

zu Spruchpunkt A.V. (öffentliches Interesse):

Aus der Zusammenschau der weiter oben im einzelnen dargestellten Notwendigkeit und Verpflichtung der Bauwerberin zur Verbesserung der gegenständlichen Infrastrukturen und der tatsächlichen subjektiv-öffentlichrechtlichen Betroffenheit von Einzelnen beziehungsweise der tatsächlichen Betroffenheit von Gebietskörperschaften unter Berücksichtigung auch der Ergebnisse der Würdigung von 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.

zu Spruchpunkt A.VI. (dauernde Einstellung des Betriebs von Teilen der Bestandsstrecke Bleiburg - Innichen):

Die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebs von Teilen der durch die Verwirklichung des gegenständlichen Bauvorhabens funktionslos werdenden Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen konnte aufgrund des Vorliegens der Voraussetzungen des § 28 EisbG erteilt werden.

Dazu ist zu bemerken, dass gemäß § 29 EisbG die Auflassung einer dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder von Teilen einer dauernd betriebseingestellten Eisenbahn (beziehungsweise über die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Abtragungsmaßnahmen allenfalls hinausgehenden Maßnahmen) einem vom Landeshauptmann gesondert durchzuführenden Verfahren obliegt.

Zur **forstrechtlichen Bewilligung (Spruchpunkt B.)** ist folgendes auszuführen:

Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Verfahrens ist unter einem gemäß § 185 Abs 6 ForstG auch das forstrechtliche Verfahren zur Erteilung der für Eisenbahnzwecke beantragten Rodung von Waldflächen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft abzuwickeln.

Dazu ist auch auf das Schreiben des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 30.10.2008, GZ. BMLFUW-LE.4.1.6/0176-I/3/2008, zu verweisen, in dem dieses sein Einvernehmen unter der Voraussetzung erklärt hat, dass die vom forstfachlichen Amtssachverständigen für die Erteilung der Rodungsbewilligung vorgeschlagenen und – insbesondere im Hinblick auf § 18 ForstG - gesetzmäßigen Vorschriften in den Spruch des Bescheides aufgenommen werden und eine Ergänzung der Rodungsunterlagen im Sinne dieses Schreibens erfolgt.

Festzuhalten ist, dass die Bauwerberin in der Folge mit Schreiben vom 17.12.2008 die Rodungsunterlagen entsprechend ergänzt hat.

Diesbezüglich ist weiters auf das vom Amtssachverständigen für Forsttechnik auf der Grundlage des Rodungsantrags erstellte Gutachten sowie auf dessen vollinhaltlich in den Spruch des ggst. Bescheides aufgenommene Vorschreibungsvorschläge hinzuweisen.

Angemerkt wird, dass gemäß den Ausführungen des Amtssachverständigen für Forsttechnik die in der eingereichten Rodungstabelle angeführten Parzellen 1145 KG Stein, 1241/3, 1265/1, 527, 327/1 und 327/3 KG St. Kanzian und die Parzelle 2537/2 KG Gablern auf Grund fehlender Waldeigenschaft nicht mehr in der Rodungsliste aufscheinen und die Rodungsfläche auf der Parzelle 1142 KG Stein von 836 m² auf 686 m² reduziert wurde, da der restliche Bereich keine Waldeigenschaft aufweist. Somit reduziert sich die beantragte Rodungsfläche (befristet und dauernd) von 921.752 m² um 3.663 m² auf 918.089 m².

Die Aufnahme des vom Amtssachverständigen für Forsttechnik vorgeschlagenen Auflagenpunkts 3. in den Spruch des gegenständlichen Bescheides konnte insofern entfallen, als daraus bereits hervorgeht, dass der Rodungsbewilligung die Rodungspläne, bezeichnet als Einlage 15201 bis 15210, Stand: 15.04.2008, zugrunde liegen.

Unter Hinweis auf die entsprechenden Ausführungen des Amtssachverständigen für Forsttechnik findet Auflagenpunkt 8. in Spruchpunkt B. des gegenständlichen Bescheides betreffend die Erteilung der forstrechtlichen Bewilligung seine Begründung darin, dass für den Verlust der Waldfläche durch die dauernde Rodung von 70,53 Hektar und dem damit verbundenen Verlust der im öffentlichen Interesse liegenden Waldfunktionen Ersatzmaßnahmen erforderlich sind und daher neben den bereits im Einreichprojekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen und Strukturverbesserungen im Ausmaß von 62,24 Hektar in Absprache mit der Bezirksforstinspektion Völkermarkt weitere Strukturverbesserungsflächen im Ausmaß von 8,29 Hektar festzulegen sind. Dabei wurde als Strukturverbesserung vom Amtssachverständigen für Forsttechnik eine Aufforstung mit einem standortsangepassten Laub- Nadelholzmischwald anerkannt und eine Ersatzzahlung unter Hinweis darauf, dass es sich dabei um eine zwingende Maßnahme aus dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren handelt, abgelehnt.

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als zur Waldkultur (Rodung) verboten. Die Forstbehörde kann aber gemäß § 17 Abs 3 ForstG eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an deren Erhaltung als Wald überwiegt. Nach Abs 4 der zitierten Gesetzesstelle können öffentliche Interessen im dargelegten Sinne u.a. im Eisenbahnverkehr begründet sein.

Im gegenständlichen Fall ist die Rodung der beantragten Waldflächen im Zusammenhang mit der Verwirklichung des gegenständlichen Bauvorhabens erforderlich beziehungsweise unumgänglich. Für das gegenständliche, im Rahmen der infrastrukturellen Verbesserungsmaßnahmen notwendige Bauvorhaben ist jedenfalls das öffentliche Interesse an der Schaffung beziehungsweise Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen und zukunftsorientierten Verkehrsverbindung auf der Schiene als dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der zu Rodung vorgesehenen Flächen als Wald überwiegend anzusehen, sodass eine Rodungsbewilligung für die im Spruch genannten Flächen unter Einhaltung der bezughabenden getroffenen Vorschriften erteilt werden konnte.

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 sowie nach Würdigung der von den Parteien und Beteiligten im Rahmen des Ermittlungsverfahrens erstatteten Vorbringen die im Spruch angeführten Genehmigungen erteilt werden konnten.

Hiebei ist zu berücksichtigen, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenbahnen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 wurde bei der Beurteilung des Bauentwurfes der Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hiebei wurde auf die obzitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich aus dem im Rahmen der Beweiswürdigung für den gegenständlichen Bescheid festgestellten Sachverhalt einschließlich den zugrunde liegenden Projektunterlagen, dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 sowie den sonstigen Vorbringen.

Gemäß dem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzenden Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 sowie gemäß dem Gutachten des Amtssachverständigen für Forsttechnik entspricht das bescheidgegenständliche Bauvorhaben vollinhaltlich den Anforderungen der Umweltverträglichkeitsprüfung und haben die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung im bescheidgegenständlichen Bauvorhaben Berücksichtigung gefunden.

Die gesetzlich vermutete inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 28.2.2013 sowie das Gutachten des Amtssachverständigen für Forsttechnik sind im Zuge des Ermittlungsverfahrens nicht widerlegt worden.

Aufgrund des vorliegenden, ergänzenden UVP-Gutachtens vom 24.5.2013 („Ergänzungsbericht zum Umweltverträglichkeitsgutachten aus 2004“) kann weiters festgestellt werden, dass sämtliche im vorliegenden Bauentwurf erfolgte Änderungen des Projekts gegenüber den Ergebnissen des Trassenverordnungs- und UVP-Verfahrens gemäß § 24g UVP-G in der anzuwendenden Fassung entweder den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung tragen oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt ist zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Ermittlungsergebnisses davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt „Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Einreichabschnitt Mittern – Althofen“ die subjektiv-öffentlichen Interessen Einzelner überwiegen und somit vom Vorliegen des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt auszugehen war.

Aufgrund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 3.7.2008 samt dem ergänzendem Gutachten gemäß § 31a EisbG

vom 28.2.2013, des vorliegenden, ergänzenden UVP-Gutachtens vom 24.5.2013 sowie aufgrund der erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen festgestellt werden und daher das gegenständliche Bauvorhaben in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die im Spruch zitierten gesetzlichen Bestimmungen.

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs 2 in Verbindung mit § 24 Abs 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 240,-- zu entrichten.

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß § 44f des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Beilagen:

Verhandlungsschrift vom 27. und 28.1.2009 samt Beilagen
Verhandlungsschrift vom 5.6.2013

dieser Bescheid ergeht an:

dieser Bescheid ergeht mit Edikt

Für die Bundesministerin:


Mag. Erich Simetzberger

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Mag. Erich Simetzberger

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2215

E-Mail: erich.simetzberger@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-08-01T12:48:06+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	HzXzOWz7nIUH/LJxnzY4VMoYSixanOWIB8W6GFDupOQxnmCEmoVviOOnbSM7+aPyB0pzz4/DgcavPx4jjps4i65qoG9ySYtvTo88eTJRHykAjYjMb3kzUiWGDvH0MoRO3v42pwvoEtTJx18cuYedkUZuzD5x33v4KdUxeLwqE=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	