

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter

ERICH.SIMETZBERGER@BMK.GV.AT

+43 1 71162 652215

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2023-0.288.230

Wien, 18. April 2023

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

Änderungsgenehmigungsantrag betreffend Belassung des Teilabschnitts
Bf. Kühnsdorf - EK Stöcklkreuz der Bestandsstrecke
("AB Kühnsdorf" und "NebenAB Stöcklkreuz")

Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.4.2021 betreffend Änderung des mit rechtskräftigem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, genehmigten Vorhabens „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“ unter Zugrundelegung der vorgelegten Projektunterlagen wie folgt:

BESCHEID

Spruch

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die mit **Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.4.2021 beantragte Änderung** der mit rechtskräftigem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, und mit eisenbahnrechtlichem Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.11.2018, GZ.

BMVIT-820.284/0015-IV/IVVS4/2018, genehmigten Vorhabens „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“, und zwar für die **Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 96,533, für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erteilt.

Das Erfordernis des Erwerbes der betroffenen Grundstücke und Rechte bleibt unberührt.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegen folgende Einreichunterlagen zugrunde:

- Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Ergänzende Unterlagen zur UVE Aich – Althofen/Drau; UVP-Abschnitt: Aich – Althofen a.d. Drau; Einreichabschnitt: Mittlern – Althofen a.d. Drau im Teilraumabschnitt Kühnsdorf; Umweltverträglichkeitserklärung“; Mappe 11 – Ergänzende Unterlagen – Anschlussbahn Kühnsdorf; Mappe 12 – Ergänzende Unterlagen Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz.

Der eisenbahnrechtlichen Genehmigung liegt folgendes **Gutachten** zugrunde:

- Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH betreffend Umweltverträglichkeitsprüfung; „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; Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt“ vom 5.8.2022;
- Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bezieht sich insbesondere auf folgende im Änderungsprojekt enthaltene **Maßnahme**:

- Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 96,533.

Dieser Teilabschnitt gliedert sich in die Bereiche „Anschlussbahn Kühnsdorf“ (Bestands-km 101,146 bis km 99,096) und „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“ (Bestands-km 99,096 bis km 96,533).

Durch die Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen im ggst. Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz können jedoch einige mit oben genannten Bescheiden genehmigte (Ausgleichs-) Maßnahmen nicht realisiert werden:

Hierbei handelt es sich insbesondere um den **Entfall folgender**, mit oben genannten Bescheiden genehmigte (**Ausgleichs-**) **Maßnahmen** im Bereich der „**Anschlussbahn Kühnsdorf**“:

- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des definierten Sicherheitsstreifens:

- Anlage eines Waldstandortes (1.152 m²);
- Anlage einer Gebüschflur (1.796 m²);
- Zulassen von Sukzessionsgesellschaften mit langfristiger Entwicklung von Waldstandorten (1.540 m²);
- Rückbau-, Gestaltungs- und Aufweitungsmaßnahmen am Gösselsdorfer Seebach können zum Teil nicht umgesetzt werden (Rückbau des Gewölbedurchlasses);
- Abtrag des Dammkörpers in Teilbereichen der Bestandsstrecke.

Als Ausgleich hierfür sind im ggst. Änderungsprojekt insbesondere folgende **Ersatzmaßnahmen** für die mit oben genannten Bescheiden genehmigten (Ausgleichs-) Maßnahmen vorgesehen:

- Waldstrukturverbesserungen;
- Entwicklung einer Wiesenfläche (Typ Feuchtwiese) westlich des Gösselsdorfer Seebachs, südlich der Eisenbahntrasse; offener, feuchtgeprägter Lebensraum und Trittsteinbiotop bestehend aus:
 - Hecke/Gebüschflur: 1.072 m²;
 - Halbtrockenrasen: 1.310 m²;
 - Feuchtwiese: 7.327 m²;
- Herstellung einer Tiefenrinne und eines Uferstreifens aus Steinen im Durchlass zur Gewährung der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen und terrestrische Lebewesen; Montage von zwei Fledermausnistkästen.

Hierbei handelt es sich weiters insbesondere um den **Entfall folgender**, mit oben genannten Bescheiden genehmigte (**Ausgleichs-)** **Maßnahmen** im Bereich der „**Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz**“:

- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des definierten Sicherheitsstreifens:
 - Anlage eines Waldstandortes (4.915 m²);
 - Zulassen von Sukzessionsgesellschaften mit langfristiger Entwicklung von Waldstandorten (20.936 m²);
- Auffüllen im Einschnittsbereich in Teilbereichen der Bestandsstrecke mit Material aus dem Abschnitt der Anschlussbahn Kühnsdorf (Entfall der dort geplanten Dammbaträge bei Beibehaltung der Bestandsstrecke).

Als Ausgleich hierfür sind im ggst. Änderungsprojekt weiters insbesondere folgende **Ersatzmaßnahmen** für die mit oben genannten Bescheiden genehmigten (Ausgleichs-) Maßnahmen vorgesehen:

- Waldstrukturverbesserungen im Gesamtausmaß von 51.702 m².

Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG verpflichtet ist, auf ihre Kosten **bestehende Wege- und Straßenverbindungen** sowie **Verlegungen von Wasserläufen und berührte bestehende Drainagen wiederherzustellen**.

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

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

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

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

VI. Spruchpunkt VII. des Bescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, wird dahingehend berichtigt, als dieser Spruchpunkt wie folgt zu lauten hat:

„VII. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird die Bewilligung zur **dauernden Einstellung des Betriebs** der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen von Bestands-km 90,670 – Bestands-km 111,200 erteilt.“

Rechtsgrundlagen

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

§§ 12 Abs 1, 12 Abs 2, 17 ff, 20, 28 Abs 1, 29, 28 ff, 31, 31f, 31g und 34a Z 1 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

§ 24g Abs 1 UVP-G idF BGBl. I Nr. 89/2000

§§ 59 und 62 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

Begründung

Antragslegitimation der Bauwerberin:

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

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

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

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 damals geltenden 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 nach den damals geltenden Bestimmungen des UVP-G 2000 für das gegenständliche Vorhaben ersucht.

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.

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

Mit Schreiben des (damaligen) BMVIT vom 14.2.2002 wurden die jeweils erforderlichen Unterlagen den mitwirkenden Behörden, den Standortgemeinden, dem Kärntner Naturschutzbeirat sowie dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft gem. § 24 a Abs 3 beziehungsweise 4 UVP-G 2000 zur Stellungnahme übermittelt. Die gem. §

24 Abs 3 beziehungsweise 4 UVP-G 2000 erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen zur weiteren Behandlung zur Kenntnis gebracht.

Ab 6.5.2002 hat gemäß § 24 Abs 6 iVm § 9 UVP-G 2000 die öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung einschließlich der Trassenverordnungsunterlagen durch mindestens sechs Wochen zur öffentlichen Einsicht und Stellungnahmemöglichkeit für jedermann stattgefunden.

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 18.3.2004 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 Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Durch das Trassenverordnungsverfahren samt Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren konnte sichergestellt werden, dass aufgrund der in der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Vorschriften des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergebnisse der öffentlichen Erörterung, die bei der Detailplanung des Vorhabens und in den nachfolgenden erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau das gegenständliche Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G anzusehen ist.

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen.

Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den 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.

Mit Schreiben vom 8.4.2008 hat die (damalige) ÖBB-Infrastruktur Bau AG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 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 gemäß §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, gemäß § 127 Abs 1 lit b in Verbindung mit §§ 10, 32, 38, 41 und 56 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) betreffend Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung und gemäß § 185 Abs 6 in Verbindung mit §§ 17 ff Forstgesetz 1975 (ForstG) betreffend Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung gestellt.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22.12.2009, GZ. BMVIT-820.284/0021-IV/SCH2/2009, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG nach Maßgabe des Ergebnisses der am 27. und 28.1.2009 durchgeführten Ortsverhandlung unter Zugrundelegung des von ihr vorgelegten Bauentwurfs sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung 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 aufgehoben.

Nach Durchführung der aufgrund dieses Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofs erforderlichen Verfahrensschritte samt Durchführung einer ergänzenden mündlichen Verhandlung am 5.6.2013 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem im 2. Rechtsgang ergangenen Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, neuerlich 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. Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen („Stammbescheid“).

Mit Schreiben vom 20.11.2015 hat die ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG für die im Bauentwurf gegenüber dem ursprünglichen Bauentwurf dargestellten Änderungen („Änderungsprojekt 2014“) beantragt und dazu auch ein entsprechendes Gutachten gemäß § 31a EisbG vorgelegt. Dieser Antrag umfasste auch den Antrag auf Erteilung der Bewilligung für die Änderung der gemäß § 185 ForstG erteilten Rodungsbewilligung sowie die Änderung der gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG erteilten Bewilligung für die wasserrechtlichen Belange.

Nach Durchführung der erforderlichen Verfahrensschritte samt Durchführung einer ergänzenden mündlichen Verhandlung am 27.9.2016 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der Ergebnisse der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.11.2018, GZ. BMVIT- 820.284/0015 IV/IVVS4/2018, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange sowie die erforderliche forstrechtliche Bewilligung erteilt.

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

Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 6.10.2020 die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß den §§ 34 ff EisbG für Inbetriebnahme eines Teilabschnitts des ggst. Vorhabens beantragt hat, wobei Gegenstand dieser Teilinbetriebnahme insbesondere die Betriebsbewilligung für die eingleisige, nicht elektrifizierte Regionalbahnstrecke Bleiburg – Innichen mit der Haltestelle Mittlern, Strecke 7102, von Regionalbahn-km 90,827 bis Regionalbahn-km 96,388 war („Betriebsbewilligung Mittlern 2020“).

Nach Durchführung der erforderlichen Verfahrensschritte wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität Innovation und Technologie vom 8.10.2021, GZ. 2021-0.321.932 die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für diese Teilinbetriebnahme erteilt.

Zuletzt hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einen Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 2.11.2020 betreffend Erteilung (Erneuerung) der Rodungsbewilligung (Antrag auf Verlängerung der Rodungs- und Rekultivierungsfrist) mit Bescheid vom 30.12.2021, GZ. 2021-0.321.923, Folge gegeben.

Mit **Schreiben vom 14.4.2021** hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr den **Antrag** gestellt, die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge die genannten Änderungen der bestehenden Bewilligungen gemäß § 24g UVP-G 2000

idgF und aller sonstigen in die Zuständigkeit der Behörde fallenden Tatbestände“ genehmigen **hinsichtlich der Erhaltung eines Teilabschnitts der Bestandsstrecke zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung „Stöcklkreuz“** gestellt.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 21.6.2022 die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EISB-G unter Mitverbindung der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 32 iVm § 127 Abs 1 lit b VWRG sowie der forstrechtlichen Rodungsbewilligung für weitere erforderliche Änderungen für sich im Zuge der Ausführung des ggst. Bauvorhabens erwiesen habende Änderungen bei der Behörde gestellt hat („Änderungsprojekt 2021“).

Dazu ist festzuhalten, dass dieses „Änderungsprojekt 2021“ nicht Gegenstand des ggst. Verfahrens ist und das diesbezügliche Ermittlungsverfahren derzeit noch im Gange ist.

Beschreibung des Vorhabens

Auf der Grundlage der oben genannten Trassenverordnung wurde gemeinsam mit oben genanntem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013 („Stammbescheid“) ua. auch die Einstellung des Betriebs auf der ÖBB- (Bestands-) Strecke Bleiburg – Innichen (ua. in den Teilraumabschnitten Kühnsdorf und Pribelsdorf/Dobrowa) angeordnet.

Ein Antrag auf Auflassung der Bestandsstrecke wurde noch nicht eingebracht, da eine Einstellung des Betriebs auf der Bestandsstrecke erst mit Fertigstellung und Inbetriebnahme der Neubaustrecke erfolgen kann.

Es besteht nunmehr das Interesse, die Bestandsstrecke auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung „Stöcklkreuz“ für eine spätere Nutzung als Anschlussbahn zu erhalten. Dieser Teilabschnitt gliedert sich in die Bereiche „Anschlussbahn Kühnsdorf“ (Bestands-km 101,146 bis km 99,096) und „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“ (Bestands-km 99,096 bis km 96,533).

Durch die Erhaltung der Eisenbahntrasse der Bestandsstrecke im ggst. Bereich können jedoch einige mit oben genanntem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden genehmigte (Ausgleichs-) Maßnahmen nicht realisiert werden.

Hierbei handelt es sich insbesondere um den Entfall folgender, mit oben genannten Bescheiden genehmigte (Ausgleichs-) Maßnahmen im Bereich der „Anschlussbahn Kühnsdorf“:

- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des definierten Sicherheitsstreifens:
 - o Anlage eines Waldstandortes (1.152 m²);
 - o Anlage einer Gebüschflur (1.796 m²);
 - o Zulassen von Sukzessionsgesellschaften mit langfristiger Entwicklung von Waldstandorten (1.540 m²);
- Rückbau-, Gestaltungs- und Aufweitungsmaßnahmen am Gösselsdorfer Seebach können zum Teil nicht umgesetzt werden (Rückbau des Gewölbedurchlasses);
- Abtrag des Dammkörpers in Teilbereichen der Bestandsstrecke.

Als Ausgleich hierfür sind im ggst. Änderungsprojekt insbesondere folgende Ersatzmaßnahmen für die mit oben genannten Bescheiden genehmigten (Ausgleichs-) Maßnahmen vorgesehen:

- Waldstrukturverbesserungen;
- Entwicklung einer Wiesenfläche (Typ Feuchtwiese) westlich des Gösselsdorfer Seebachs, südlich der Eisenbahntrasse; offener, feuchtgeprägter Lebensraum und Trittsteinbiotop bestehend aus:
 - o Hecke/Gebüschflur: 1.072 m²
 - o Halbtrockenrasen: 1.310 m²
 - o Feuchtwiese: 7.327 m²;
- Herstellung einer Tiefenrinne und eines Uferstreifens aus Steinen im Durchlass zur Gewährung der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen und terrestrische Lebewesen; Montage von zwei Fledermausnistkästen.

Hierbei handelt es sich weiters um den Entfall folgender, mit oben genannten Bescheiden genehmigte (Ausgleichs-) Maßnahmen im Bereich der „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“:

- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des definierten Sicherheitsstreifens:
 - o Anlage eines Waldstandortes (4.915 m²);
 - o Zulassen von Sukzessionsgesellschaften mit langfristiger Entwicklung von Waldstandorten (20.936 m²);
- Auffüllen im Einschnittsbereich in Teilbereichen der Bestandsstrecke mit Material aus dem Abschnitt der Anschlussbahn Kühnsdorf (Entfall der dort geplanten Dammbaträge bei Beibehaltung der Bestandsstrecke).

Als Ausgleich hierfür sind im ggst. Änderungsprojekt weiters insbesondere folgende Ersatzmaßnahmen für die mit oben genannten Bescheiden genehmigten (Ausgleichs-) Maßnahmen vorgesehen:

- Waldstrukturverbesserungen im Gesamtausmaß von 51.702 m².

Mit Schreiben der Behörde vom 6.5.2021, GZ. 2021-0.321.909, wurde der ggst. Änderungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG samt Beilagen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH als Koordinatorin des dem ggst. eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens zugrunde liegenden, im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens, mit dem Ersuchen, gemeinsam mit den UVP-Sachverständigen der vom ggst. Änderungsantrag betroffenen Fachgebiete einen Befund und Gutachten in Hinblick auf die erforderliche UVP-rechtliche Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der von der ÖBB-Infrastruktur AG beantragten Änderungen im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 unter Zugrundelegung der Ergebnisse der im Rahmen des Trassenverordnungsverfahrens durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstatten.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass aufgrund des Umstandes, dass die ursprünglich im Rahmen des ggst. Verfahrens betreffend den „Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau; km 92,970 – km 111,979; Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen; km 90,670 – km 111,200“ des UVP-Abschnitts „Aich – Althofen/Drau“ der „Koralmbahn Graz – Klagenfurt“ täti-

gen nichtamtlichen Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, für Wasserbautechnik sowie für Ökologie für das ggst. Vorhaben nicht mehr zur Verfügung standen, die Bestellung neuer nichtamtlichen Sachverständige für diese Fachbereiche erforderlich wurde.

In Ergänzung ihres Änderungsgenehmigungsantrags vom 14.4.2021 hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge des Ermittlungsverfahrens der Behörde in weiterer Folge mit Schreiben vom 22.6.2022 Ergänzungsunterlagen vorgelegt.

Diese Unterlagen wurden der UVP-Koordination und damit auch den betroffenen nichtamtlichen Sachverständigen mit Schreiben der Behörde vom 20.7.2022, GZ. 2022-0.497.673, mit dem Ersuchen um entsprechende Berücksichtigung bei der Erstellung des gemeinsamen Befundes und Gutachtens übermittelt.

Dazu hat die Kordina und Riedmann ZT GesmbH in weiterer Folge mit Schreiben vom 11.8.2022 einen Befund und Gutachten betreffend „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“; Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt“ vom 5.8.2022 in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im Änderungsprojekt der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehenen Maßnahmen vorgelegt.

Mit Edikt vom vom 22.8.2022, GZ. 2022-0.566.691, wurde der das gegenständliche Verfahren einleitende Änderungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.4.2021 einschließlich der Antragsunterlagen sowie des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 im Großverfahren gemäß §§ 44a, 44b und § 44d des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) kundgemacht und damit den von den Änderungen Betroffenen Gelegenheit zur Wahrnehmung ihrer Interessen gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 gegeben.

In diesem Edikt hat die Behörde unter Anwendung der Bestimmung des § 9 Abs 2 UVP-G 2000 bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit vom 29.8.2022 bis einschließlich 10.10.2022 bei der Behörde sowie bei der Marktgemeinde Eberndorf und der Gemeinde St. Kanzian am Klopeiner See besteht.

Das Edikt wurden jeweils im redaktionellen Teil der Kärntner Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und der „Kleinen Zeitung“, im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinden sowie im Internet auf der Website des BMVIT verlautbart.

Ergänzend dazu ist die Einbindung der Beteiligten gemäß WRG und UVP-G 2000 mit besonderem Schreiben der Behörde vom 7.9.2022, GZ. 2022-0.639.017, erfolgt.

Dazu sind bei der Behörde folgende schriftliche Stellungnahmen eingelangt:

- Stellungnahme der Kärntner Umweltschutzbehörde vom 5.10.2022 (ho. eingelangt mit E-Mail am 5.10.2022)
- Stellungnahme der Familie Markus Orasch vom 7.10.2022 (ho. eingelangt mit E-Mail am 10.10.2022, 10:38 Uhr)

- Stellungnahme von Josef Komar, Bernarda Komar, Maria Komar, Ivanka Ilgovc, Sara Lazer, Mag. Hannes Franz Lazer, Franz Boschitz, Zofija Majtan, Jakob Wastl, Franz Kowatsch, Hubert Lackner, Friedrich Kapeller, Martha Kuchling-Kapeller, Friedrich Bracman, Mag. Ewald Kapeller, Sonja Kapeller, Gottfried Grossbointner, Maria Grossbointner, Johann Komar, Josefine Komar und Siegfried Komar, alle vertreten durch Rechtsanwälte/odvetniki Dr. Roland Grilc, Mag. Rudolf Vouk, Dr. Maria Skof, MMag. Maja Ranc, Mag. Sara Grilc LL.M., Mag. Matej Zenz, vom 5.10.2022 (ho. zuerst eingelangt mit E-Mail am 10.10.2022, 13:03 Uhr)
- Stellungnahme der Kärntner Landesregierung, Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 – Wirtschaft, Tourismus und Mobilität, Unterabteilung Anlagenrecht und Umweltverträglichkeitsprüfung, vom 10.10.2022 (ho. eingelangt mit E-Mail am 12.10.2022)
- Stellungnahme des Landeshauptmanns von Kärnten, Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 12 – Wasserwirtschaft, Unterabteilung Klagenfurt, vom 4.10.2022 (ho. eingelangt mit E-Mail am 14.10.2022).

Diese Stellungnahmen wurden mit Schreiben der Behörde vom 19.10.2022, GZ. 2022-0.717.287, der UVP-Koordination mit dem Ersuchen um Abgabe einer gutachterlichen Äußerung hiezu und der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnisnahme übermittelt.

Dazu hat die Kordina und Riedmann ZT GesmbH der Behörde eine als „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen“ bezeichnete gutachterliche Stellungnahme vom 24.11.2022 vorgelegt.

Diese „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen“ der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 24.11.2022 wurde mit Schreiben der Behörde vom 29.11.2022, GZ. 2022-0.850.772, den oben genannten Beteiligten, die im Zuge der öffentlichen Auflage der Unterlagen eine Stellungnahme abgegeben bzw. Einwendungen erhoben haben, zur Kenntnis gebracht und diesen Gelegenheit gegeben, im Rahmen des Parteiengehörs bis 16.12.2022 dazu eine Stellungnahme abzugeben.

Dazu sind folgende Stellungnahmen bei der Behörde eingelangt:

- Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14.12.2022
- Stellungnahme von Josef Komar ua., vertreten durch Grilc Vouk Skof Rechtsanwälte, vom 15.12.2022

Rechtliche Grundlagen

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

Gemäß § 31a EisbG ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde zu beantragen.

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

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

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

Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 31f EisbG betreffend die Einhaltung des Standes der Technik ist festzuhalten, dass die Genehmigung für den Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau der Koralmbahn – und damit für die Eisenbahnstrecke als solche – nach Durchführung entsprechender Ermittlungsverfahren im Sinne des § 31f EisbG bereits mit rechtskräftigem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, und mit eisenbahnrechtlichem Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.11.2018, GZ. BMVIT-820.284/0015-IV/IVVS4/2018, erfolgt ist.

Der ggst. Änderungsgenehmigungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG und damit das ggst. Verfahren bezieht sich hingegen lediglich auf die Prüfung der Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 99,096, für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn entgegen dem mit oben genannten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden vom 31.7.2013 und vom 23.11.2018 Zustand unter Zugrundelegung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen im Sinne des des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der im Trassenverordnungsverfahrens für den UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung.

Gemäß Spruchpunkt VII. des vorstehend genannten, rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, wurde zugleich die dauernde Einstellung des Betriebs der Eisenbahn auf einem Teilabschnitt der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen im Bereich Mittlern – Althofen/Drau verfügt.

Klarstellend dazu ist festzuhalten, dass die Einstellung des Eisenbahnbetriebs auf diesem Streckenabschnitt erst mit dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme der Teilbereiche der Koralmbahn Graz – Klagenfurt, die als Ersatz für diesen Streckenabschnitt dienen, wirksam werden kann.

Zeitpunkt der Betriebsaufnahme ist in rechtlicher Hinsicht der Zeitpunkt der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß den §§ 34 ff EisbG bzw. allenfalls der Zeitpunkt der (gleichzeitigen) Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen gemäß den §§ 104 ff EisbG.

Für die (rechtliche) Verwirklichung des dem ggst. Änderungsprojekt zugrunde liegenden Ziels bzw. Zwecks, nämlich die spätere „Nachnutzung“ der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 99,096, als Anschlussbahn (gegliedert in die so bezeichneten Teilabschnitte „Anschlussbahn Kühnsdorf“ bzw. „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“) wird in weiterer Folge die Durchführung des hierfür vorgesehenen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens durch die zuständige Behörde erforderlich sein.

Nach den derzeit geltenden Zuständigkeitsbestimmungen des § 12 Abs 1 und 2 EisbG kommt für Anschlussbahnen diese Zuständigkeit dem Landeshauptmann zu.

Dieser wird auf der Grundlage eines entsprechenden Antrags und der hierfür erforderlichen Unterlagen gemäß den Bestimmungen der §§ 17 ff EisbG über die Genehmigungsfähigkeit einer derartigen „nicht-öffentlichen Eisenbahn“ (Anschlussbahn) zu entscheiden haben.

Der Vollständigkeit halber ist für den Fall, dass das dem ggst. Änderungsprojekt zugrunde liegende Ziel bzw. Zweck - nämlich die spätere „Nachnutzung“ der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 99,096, als Anschlussbahn (gegliedert in die so bezeichneten Teilabschnitte „Anschlussbahn Kühnsdorf“ bzw. „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“) als Anschlussbahn - in weiterer Folge nicht verwirklicht werden sollte, festzuhalten, dass infolge der gemäß Spruchpunkt VII. des oben genannten eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, verfügten dauernden Einstellung des Betriebs der Eisenbahn auf einem Teilabschnitt der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen im Bereich Mittlern – Althofen/Drau eine Auflassung dieses Teilabschnitts der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen zu erfolgen hätte.

Zur Frage der Auflassung wird auf die bereits im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid sinngemäß enthaltenen Ausführungen zu dessen Spruchpunkt A.VII. (dauernde Einstellung des Betriebs von Teilen der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen) verwiesen.

Im Rahmen des Auflassungsverfahrens gemäß § 29 EisbG hat die Behörde auf der Grundlage einer entsprechenden Anzeige des Inhabers der aufzulassenden Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen der Eisenbahn erforderlichenfalls gemäß § 29 Abs 2 EisbG von Amts wegen zu verfügen, welche Eisenbahnanlagen über die bekannt gegebenen Eisenbahnanlagen hinaus zu beseitigen und welche über die angezeigten Vorkehrungen hinaus gehenden Vorkehrungen zu treffen sind, um Schäden an öffentlichem oder privatem Gut, die durch die aufzulassende Eisenbahn oder von aufzulassenden Teilen einer Eisenbahn verursacht werden könnten, zu vermeiden, insoweit nicht ohnedies der vor dem Bau der aufzulassenden Eisenbahn oder des aufzulassenden Teiles einer Eisenbahn bestandene Zustand hergestellt wird.

Nach der derzeit geltenden Zuständigkeitsbestimmung des § 29 Abs 2 EisbG kommt für öffentliche Eisenbahn oder von Teilen einer öffentlichen Eisenbahn diese Zuständigkeit dem Landeshauptmann zu.

In diesem Zusammenhang ist somit zusammenfassend festzuhalten, dass in weiterer Folge neben der ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das ggst. Änderungsgenehmigungsvorhaben weitere, gesondert zu erwirkende Genehmigungen – insbesondere gemäß den Bestimmungen der §§ 17 ff EisbG für nicht-öffentliche Eisenbahnen oder des § 29 EisbG betreffend Auflassung einer Eisenbahn – durch die hierfür zuständigen Behörde erforderlich sein werden.

Diesbezüglich ist auch auf das den Einreichunterlagen jeweils für den Bereich „Anschlussbahn Kühnsdorf“ (Mappe 11) und „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“ (Mappe 12) beigeschlossene „Nachnutzungskonzept“ zu verweisen, aus dem sich die grundsätzliche Möglichkeit einer solchen „Nachnutzung“ und die hierfür grundsätzlich erforderlichen Maßnahmen ergibt.

In diesem Sinne wird auch die Erteilung einer allfällig erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigung für die im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 behandelte, als Ersatzmaßnahme vorgesehene Herstellung einer Tiefenrinne und eines Uferstreifens aus Steinen im Gewölbedurchlass des Gösselsdorfer Seebachs im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigung der nicht-öffentlichen Eisenbahn (Anschlussbahn) gemäß den §§ 17 ff EisbG bzw. gegebenenfalls im Rahmen des Verfahrens betreffend Auflassung einer Eisenbahn gemäß § 29 EisbG zu erfolgen haben.

In diesem Sinne wird auch die endgültige Klärung der im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 behandelte Frage von Wegführungen, insbesondere der südlichen Anbindung an den Bahnhof Kühnsdorf, im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigung der nicht-öffentlichen Eisenbahn (Anschlussbahn) gemäß den §§ 17 ff EisbG bzw. gegebenenfalls im Rahmen des Verfahrens zur Auflassung der Eisenbahn gemäß § 29 EisbG zu klären sein.

In diesem Zusammenhang ist ergänzend auf die gesetzliche Verpflichtung der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 20 EisbG zu verweisen, wonach diese verpflichtet ist, auf ihre Kosten (Straßen-)verkehrsanlagen sowie Wasserläufe wiederherzustellen.

Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 31f EisbG betreffend die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes sowie zur Frage einer allfälligen Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats gemäß § 12 ArbIG im ggst. Änderungsverfahren, ist – wie bereits weiter oben ausgeführt - ebenfalls festzuhalten, dass die Genehmigung für den Einreichabschnitt

Mittlern – Althofen/Drau der Koralmbahn – und damit für die Eisenbahnstrecke als solche – nach Durchführung entsprechender Ermittlungsverfahren im Sinne des § 31f EisbG bereits mit rechtskräftigem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, und mit eisenbahnrechtlichem Genehmigungsbescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.11.2018, GZ. BMVIT-820.284/0015-IV/IVVS4/2018, erfolgt ist.

Der ggst. Änderungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG und damit das ggst. Verfahren bezieht sich hingegen lediglich auf die Prüfung der Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 96,533, für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn entgegen dem mit oben genannten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden vom 31.7.2013 und vom 23.11.2018 Zustand unter Zugrundelegung der von der ÖBB-Infrastruktur AG im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen im Sinne des des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 89/2000 und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der im Trassenverordnungsverfahrens für den UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der vorstehend genannte Gegenstand des ggst. Verfahrens stellt somit keine Angelegenheit im Sinne des § 12 Abs1 ArbIG dar, die den Arbeitnehmerschutz berührt, und kommt dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat daher im gegenständlichen Verfahren keine Parteistellung zu.

Der Vollständigkeit halber ist zu diesem Themenbereich festzuhalten, dass die Prüfung der Einhaltung der Voraussetzungen für die Zulässigkeit einer späteren „Nachnutzung“ der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz im Verfahren gemäß den §§ 17 ff EisbG betreffend die Genehmigung einer nicht-öffentlichen Eisenbahn bzw. gegebenenfalls die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für die Auflassung einer Eisenbahn gemäß § 29 EisbG von den jeweils zuständigen Behörden zu erfolgen haben wird.

Zu dieser Fragestellung ist abschließend festzuhalten, dass dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat jedenfalls im Verfahren gemäß den Bestimmungen der §§ 17 ff EisbG betreffend die Genehmigung einer nicht-öffentlichen Eisenbahn hingegen sehr wohl Parteistellung zukommen wird.

Im ggst. eisenbahnrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahren waren die Ergebnisse der im Trassenverordnungsverfahren für den UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 bei der Klärung der Frage, ob 1. durch die im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder 2. mit den im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können, entsprechend zu berücksichtigen.

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

Rechtliche Würdigung

Gegenstand des Verfahrens ist gemäß den vorliegenden Unterlagen somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt.

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

Zu den Spruchpunkten I. und II.:

In den Spruchpunkten I. und II. wurden 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 werden mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung

Im ggst. eisenbahnrechtlichen Änderungsgenehmigungsverfahren waren die Ergebnisse der im Trassenverordnungsverfahren für den UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau der Koralmbahn durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des § 24g UVP-G 2000 entsprechend zu berücksichtigen.

Dieser Anforderung wurde von Seiten der Behörde durch die Einholung eines Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH betreffend „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“; Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt“ vom 5.8.2022 Rechnung getragen.

Die von der Behörde beigezogenen UVP-Sachverständigen haben in ihrem gemeinsamen, Befund und Gutachten vom 5.8.2022 aus fachlicher Sicht an der Klärung der Frage allfälliger Auswirkungen der von der ÖBB-Infrastruktur AG beantragten Projektänderungen auf die betroffenen Schutzgüter im Sinne des § 1 Abs 1 UVP-G 2000 in der Bau- und Betriebsphase des Vorhabens zur Feststellung, ob das Änderungsprojekt keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter hat, durch die Beantwortung folgender Fragestellungen mitgewirkt.

- Sind die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen insgesamt plausibel und nachvollziehbar und zur Beurteilung des Vorhabens ausreichend?
- Ergeben sich in Ihrem Fachbereich, durch das geplante Änderungsvorhaben Widersprüche im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung?
- Handelt es sich bei den Maßnahmen des Vorhabens im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung um geringfügige Maßnahmen (= wenn keine Auswirkungen auf die Schutzgüter erfolgen)?

- Ergeben sich durch die NICHT Einhaltung der zwingenden Maßnahmen aus den Vorverfahren neue oder veränderte Maßnahmen, um aus fachlicher Sicht die Genehmigungsvoraussetzungen einzuhalten?

Aus dem Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 ergibt sich die Feststellung, dass die Fachgebiete betrachtet wurden, auf die das ggst. Änderungsprojekt Auswirkungen haben könnte.

Hierbei handelt es sich um folgende Fachgebiete;

- Raumplanung und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter
- Lärmschutz
- Forstwesen
- Ökologie
- Wasserbautechnik, Oberflächenwässer

Die Koordination der Erstellung des Gemeinschaftsgutachtens ist durch die Kordina und Riedmann ZT GesmbH erfolgt.

Im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 kommen die UVP-Sachverständigen unter dessen Punkt 2.6 zu folgender **zusammenfassender Schlussfolgerung** sowie zu folgender **Gesamtschlussfolgerung**:

„2.6 ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNG

Raumplanung und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter (RP)

Unter Voraussetzung der Einhaltung der unten beschriebenen Maßnahme sind durch das Änderungsvorhaben keine maßgeblich negativen Wirkungen auf die Fachgebiete zu erwarten.

Die Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar und für Beurteilung ausreichend. Keine Widersprüche im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Es handelt sich bei den Maßnahmen im Vergleich zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung um geringfügige Maßnahmen. Es bestehen keine Maßnahmen aus Vorverfahren.

Es lässt sich für den Fachbereich Raumordnung und Landschaftsbild feststellen, dass durch das Vorhaben im Gegensatz zur Stilllegung der Bahntrasse, Entwicklungsmöglichkeiten in der Gemeinde nicht realisiert werden können. Grundsätzlich verändert sich jedoch nichts an der IST-Situation. Ebenfalls sind keine baulichen Maßnahmen und keine Veränderungen am derzeitigen Orts- und Landschaftsbild zu erwarten. Klärungsbedarf wird bzgl. der südlichen Anbindung an den Bahnhof Kühnsdorf gesehen – diese ist ursprünglich ebenerdig geplant und muss nun durch die Beibehaltung der Bahntrasse geändert ausgeführt werden.

Grundsätzlich ist aus Überlegungen des Klimaschutzes ein Bahntransport einem Transport auf der Straße vorzuziehen. Eine Erhaltung einer bestehenden Bahnstrecke wird aus fachlicher Sicht positiv gesehen.

Lärmschutz (LA)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass für das Fachgebiet Lärmschutz durch das Änderungsprojekt in den nahegelegenen Objekten der Bestandsstrecke im Beurteilungszeitraum Tag, Auswirkungen in der Betriebsphase resultieren. Diese Auswirkungen führen jedoch nicht zu einer Änderung der Schutzziele im Sinne der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, die Grenzwerte können weiterhin eingehalten werden. Änderungen oder Ergänzungen der Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Forstwesen (FW)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Forstwesen feststellen, dass durch das Belassen der Bestandstrecke Bleiburg - Innichen zwischen Bestand-km 101,146 bis 99,096 für die „Anschlussbahn Kühnsdorf“ und zwischen Bestands-km 99,096 bis 96,533 für die „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“ Ausgleichsflächen, die auf dem Sicherheitsstreifen von 12 Metern der Bestandsstrecke im Gesamtausmaß von 28.543 m² entfallen. Dabei entfallen auf die Ausgleichsmaßnahmen „Anlage eines Waldstandortes“ (A-Wd 055 und A-Wd 056) 6.067 m² und auf die Ausgleichsmaßnahmen „Zulassen von Sukzessionsgesellschaften mit langfristiger Entwicklung von Waldstandorten (A-Br 007a und A-Br008) 22.476 m². Als Kompensation wurden Ersatzflächen im doppelten Ausmaß vorgeschlagen, wobei aus forst-fachlicher Sicht, in Konformität zur ursprünglichen UVP und den Folgeverfahren, ein Flächenausgleich von 1:1 ausreichend ist. Dafür können die in den Katastralgemeinden Pribelsdorf, Mittlern, Gablern und St. Michael auf der gleichen Waldfunktionsfläche nach dem Waldentwicklungsplan vorgeschlagenen Waldstrukturverbesserungen im Ausmaß von 21.407 m² und Brachflächen mit der langfristigen Entwicklung von Waldstandorten im Ausmaß von 8.879 m² dafür verwendet werden. Eine zusätzliche Rodung ist durch das geplante Vorhaben nicht erforderlich.

Die zu EFNR 43 festgelegte, zwingende Maßnahme für die Abschnitte 11 und 12, wonach die derzeitige Bestandstrasse in jenen Bereichen, in denen sie beidseitig von Wald begrenzt wird, der natürlichen Sukzession zu überlassen und somit in Wald überzuführen ist, um damit die Barrierewirkung der Durchschneidung durch die Koralmbahn zum Teil zu kompensieren, kann in dieser Weise nicht umgesetzt werden. Um dieser zwingenden Maßnahme gerecht zu werden, ist als Alternative eine Initialpflanzung von Eichen und Hainbuchen im Anschluss an den 12 Meter breiten Schutzstreifen vorgesehen und kann dadurch die Barrierewirkung in einem ähnlichen Zeitraum wie durch ursprünglich vorgesehene, natürliche Sukzession gemildert werden, wobei dadurch langfristig die Schaffung eines durchgängigen Bestandesklimas möglich ist.

Unter Voraussetzung, dass die Umsetzung entsprechend den Berichten zum Änderungsprojekt bzw. den Ergänzungsberichten erfolgt, kann festgestellt werden, dass es sich bei der Verschiebung von Ausgleichsflächen sowie der geplanten, aktiven Aufforstung als Ersatz für die festgelegte, zwingende Maßnahme von Sukzessionsflächen um geringfügige Maßnahmen handelt und damit eine Umweltverträglichkeit für den Fachbereich Forstwesen gegeben ist.

*Empfehlung: Neben den vorgesehenen Baumarten Hainbuche und Eiche sollte für die vorgesehene Aufforstung auf Grund der Standortsbedingungen auch die Baumart Winterlinde (*Tilia cordata*) Verwendung finden.*

Ökologie (ÖK)

Durch die Beibehaltung der Bestandsstrecke können einige der ursprünglich im Bereich der Bahnböschungen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen nicht umgesetzt werden. Dies umfasst hauptsächlich Ausgleichsflächen, auf denen Waldstrukturverbesserungen vorgesehen waren (siehe Gutachten Forstwesen). Vom Projektanten wurden dafür Ersatzflächen eruiert, die in einem zweiten Schritt nochmals angepasst werden mussten, da ein Teil der angegebenen Flächen bereits im AWG-Verfahren der Baurestmassendepotie Peratschitz (Bescheid des Amts der Kärntner Landesregierung vom 03.07.2012, Zahl: 07-A-ADE-67/3-2012) als Ersatzmaßnahmen festgeschrieben wurden. Anstelle dieser entfallenden Flächen wurden Maßnahmenflächen in den Gemeinden Gablern, Mittlern, Pribelsdorf, St. Kanzian, Srejach, Stein und St. Michael festgelegt. Die dort geplanten Maßnahmen der Umwandlung von strukturarmen Forsten (vorwiegend Fichten- bzw. Rotföhrenforste) zu strukturreichen Mischwaldbeständen aus Laubbaumarten im geplanten Ausmaß von 1:2 erfüllen die Anforderungen an ökologische Ausgleichsflächen. Im Unterschied zum Forstrecht, wo ein Ausgleich von 1:1 festgelegt wurde, ist bei den ökologischen Ausgleichsflächen ein höherer Faktor erforderlich, damit die Pionier- und Sukzessionsgesellschaften ausreichend Raum haben, um die erforderlichen ökologischen Funktionen zu erfüllen. Die in der UVE dargestellten Restbelastungen verändern sich daher nicht, es kann von einem gleichwertigen Ersatz ausgegangen werden.

Als weitere Maßnahmen wird am Gösselsdorfer Seebach (wo der Gewölbedurchlass erhalten bleibt) durch die Herstellung einer Tiefenrinne und eines Uferstreifens aus Steinen im Durchlass die Durchgängigkeit für Gewässerorganismen und terrestrische Lebewesen gewährleistet. Statt der Neugestaltung des Gösselsdorfer Seebachs werden andere Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, wie die Entwicklung einer Feuchtwiese, die Anlage einer Gebüschflur und eines Halbtrockenrasens, die entsprechende ökologische Funktionen aufweisen.

Als durchaus positive Aspekte sei auch die Erhaltung der Bahnböschungen aus tierökologischer Sicht erwähnt. Diese betrifft sowohl den Teilraumabschnitt Kühnsdorf, wo die südexponierten Böschungflächen (unmittelbar östlich des Bahnhofs) und der Schotterkörper einen Lebensraum für Reptilien und Kleinsäuger, aber auch für Heuschrecken und Schmetterlinge darstellen. Auch im Bereich südöstlich der Roschitzstraße stellt das Beibehalten der Nebenbahn eine deutliche Verbesserung gegenüber den ursprünglichen Maßnahmen dar, da wichtige Habitate (Halbtrockenrasen) erhalten bleiben.

Unter der Voraussetzung, dass alle Ausgleichsmaßnahmen wie geplant umgesetzt werden, stellt die Neustrukturierung der Ausgleichsflächen eine geringfügige Abänderung dar. Die wesentlichen ökologischen Ziele werden damit erfüllt, die Umweltverträglichkeit für den Fachbereich Ökologie ist somit gegeben.

Empfohlene Maßnahmen:

➤ **Bzgl. Pkt. 6**

Die verwendeten Strauch- und Baumarten sollten aus regionaler Vermehrung stammen (autochthone Sorten).

➤ **Bzgl. Pkt. 8**

Um den Abschnitt der beidseitigen Böschungen von km 98,900 bis ca. 98,500 in einem ökologisch günstigen Zustand zu erhalten, ist hier eine jährliche Mahd durchzuführen und das Mähgut zu entfernen.

Als Ersatz für die durch die Beibehaltung der Strecke nicht mehr möglichen Ausgleichsmaßnahmen werden Waldstrukturverbesserungen durchgeführt. Die geplanten Waldverbesserungsmaßnahmen müssen – um die geplante Habitatfunktion zu gewährleisten – entsprechende botanisch und zoologisch wertvolle Sukzessionsstadien bieten, die sich über einen längeren Zeitraum von zumindest 10 Jahren erst langsam zu einem geschlossenen Wald entwickeln. Dieser Umstand ist bei den meisten gängigen Strukturverbesserungsmaßnahmen aufgrund der Entwicklungszeit über mehrere Jahre aber ohnehin gegeben.

Durch das Änderungsprojekt kommt es somit zu keinen negativen Auswirkungen bezüglich der Aussagen aus der ursprünglichen UVP. Die nunmehr vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen stellen sowohl qualitativ als auch quantitativ einen gleichwertigen Ersatz für die nicht realisierbaren, ursprünglich geplanten Ausgleichsmaßnahmen dar.

Wasserbautechnik (WT)

Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Wasserbautechnik feststellen, dass die Unterlagen zur Beurteilung in ausreichendem Umfang vorliegen. Im Änderungsbericht und im Ergänzungsbericht sind die wesentlichen Themen zu der Änderung nachvollziehbar begründet und plausibel dargelegt.

Als Ergebnis der Beurteilung kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch den Erhalt des GD aus wasserbautechnischer Sicht keine Verschlechterung der Hochwassersituation eintritt.“

2.7 GESAMTSCHLUSSFOLGERUNG

Es ergeben sich somit keine relevanten negativen Wirkungen auf die Schutzgüter. Wirkungen auf andere als die behandelten Schutzgüter können auf Basis des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die Behandlung der Fachbereich Lärm und Raum stellen sicher, dass keine umweltrelevanten Wirkungen entstehen. Somit können auch Wirkungen auf das Schutzgut Mensch ausgeschlossen werden.“

Von Seiten der Behörde wird das der Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH betreffend „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“; Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt“ vom 5.8.2022 als richtig, vollständig und schlüssig bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die die inhaltliche Richtigkeit dieses Gutachtens in Zweifel zu ziehen gewesen wäre. Es ist somit von der inhaltlichen Richtigkeit dieses Gutachtens auszugehen.

Aus dem Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH ergibt sich somit in Hinblick auf die Anforderung des § 24g Abs 1 UVP-G 2000 zusammenfassend, dass durch den Ersatz der durch das ggst. Änderungsprojekt betr. die Erhaltung der Eisenbahntrasse der Bestandsstrecke im ggst. Bereich nicht mehr möglichen Realisierung der weiter oben genannten, mit oben genannten eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheiden vom 31.7.2013 und vom 23.11.2018 genehmigten Maßnahmen mit den im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen geänderten Maßnahmen bzw. geänderten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (in einer Gesamtschau der hiermit verbundenen, geänderten Umweltauswirkungen) keine relevanten negativen Wirkungen auf die Schutzgüter verbunden sein können.

Im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH wird zudem ausdrücklich festgehalten, dass insbesondere auch Wirkungen auf das Schutzgut Mensch durch die Behandlung der Fachbereich Lärm und Raum (auch unter Berücksichtigung der geplanten späteren schienengebundenen Nachnutzung als Anschlussbahn) im ggst. Befund und Gutachten ausgeschlossen werden können.

Festzuhalten ist, dass die im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehene Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn insbesondere auch mit dem Ziel der Erreichung der Klimaschutzziele in Einklang und damit im öffentlichen Interesse steht, indem diese – unter der Voraussetzung der tatsächlichen Verwirklichung dieser Anschlussbahn – zu einer weiteren Verlagerung von Straßenverkehren auf die Eisenbahn beitragen kann.

Zu den im Zuge der öffentlichen Auflage des ggst. Änderungsgenehmigungsprojekts eingelangten Stellungnahmen hat die Kordina und Riedmann ZT GesmbH über Auftrag der Behörde eine als „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit den Einwendungen“ bezeichnete gutachterliche Stellungnahme vom 24.11.2022 vorgelegt.

Dazu ist festzuhalten, dass sich auch aufgrund dieser gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen vom 24.11.2022 keine Anhaltspunkte ergaben, die Zweifel an den im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 enthaltenen fachlichen Begutachtungsergebnissen erbracht hätten.

Auch die dazu eingelangten Stellungnahmen – die sich im Wesentlichen auf das bereits Vorgebrachte bezogen - vermögen an dieser Bewertung nichts zu ändern.

Es ergaben sich somit in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen geänderten Maßnahmen bzw. geänderten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen keine Bedenken, die einer Erteilung der ggst. Änderungsgenehmigung entgegen standen, zumal mit den Projektänderungen keine relevanten nachteiligen Umweltauswirkungen und damit keine nachteiligen Umweltauswirkungen im Sinne des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 verbunden sein können.

Zu Spruchpunkt II.4. (Bauausführungsfrist):

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

Gemäß Spruchpunkt A.1. des Bescheides des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.8.2019, GZ. BMVIT-820.234/0002-IV/IVVS4/2019, wurden die eisenbahnrechtlichen Bauausführungsfristen für die einzelnen Abschnitte der Koralmbahn, darunter auch die eisenbahnrechtliche Bauausführungsfrist für den ggst. Abschnitt „Mittlern – Althofen/Drau“ der Koralmahn bis 31.12.2027 verlängert.

Dem gemäß war die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Änderungsgenehmigungsbescheid genehmigten Änderungen (Herstellung von Ersatzmaßnahmen für die infolge der Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, Bestands-km 101,146 bis Bestands-km 99,096, für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn entfallenden, ursprünglich vorgesehenen (Ausgleichs-) Maßnahmen) ebenso mit dem 31.12.2027 zu bestimmen.

Bemerkt wird, dass die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären hat, wenn diese Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten wird.

In diesem Zusammenhang ist jedoch auch darauf hinzuweisen, dass diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden kann.

Zu Spruchpunkt II.5. (Mitverbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung)

Ein Antrag auf Mitverbindung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wurde von der Bauwerberin im Rahmen des ggst. Verfahrens nicht gestellt.

Der Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung wird daher gemeinsam mit der (oder allenfalls nach der) noch erforderlichen Antragstellung auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für den Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau der Koralmbahn nach dessen Fertigstellung bzw. für weitere Einreichabschnitte der Koralmbahn zu erfolgen haben, wie sich dies aus Spruchpunkt II.5. ergibt.

Zu den wasserrechtlichen Belangen ist Nachstehendes auszuführen:

Die Bauwerberin hat mit ihrem Schreiben vom 14.4.2001 allgemein den Antrag auf Genehmigung „aller sonstigen in die Zuständigkeit der Behörde fallenden Tatbestände“ gerichtet.

Im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch die materiell-rechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer oder untertägige 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.

Die gutachterliche Stellungnahme aus dem Fachbereich Wasserbautechnik auf Seite 23 des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 enthält zur Frage der umweltrelevanten Wirkungen unter Punkt 2.2.4 (4) „Rückbau-, Gestaltungs- und Aufweitungsmaßnahmen am Gösselsdorfer Seebach werden zum Teil nicht umgesetzt (Rückbau des Gewölbedurchlasses)“ folgende Ausführungen:

„Für die Beurteilung der Auswirkungen auf die Lage der HQ- Anschlaglinien bei Erhalt des GD im Vergleich zur Lage der Anschlaglinien nach dem genehmigten Projekt 2008, wurden die beiden Lagepläne übereinandergelegt, und im Ergänzungsbericht auf Seite 8; Abbildung 1 dargestellt.

Die im Änderungsprojekt und in dem Ergänzungsbericht erläuterten und gegenüber dem Projekt aus 2008 geringeren Abflussmengen im GZP 2016 ergeben im Wesentlichen, dass der derzeitige Verlauf der Anschlaglinien, bei Erhalt des GD etwa dem Verlauf der Anschlaglinien nach dem genehmigten Projekt 2008 entspricht.

Die geplante Tiefenrinne mit ihrer Fortsetzung als Rampe abstromig des GD wird zur Stabilisierung des Bachlaufes beitragen, aber nur unwesentlichen Einfluss auf die Lage der HW- Anschlaglinien bewirken.

Auch an der Überlagerung von Flächenwidmungsplan und Gefahrenzonenplan im Ergänzungsbericht auf Seite 10, Abbildung 2 ist dargestellt, dass durch den Erhalt des GD, und bei den ermittelten Anschlaglinien im Oberlauf, sowie im Unterlauf keine zusätzlichen Objekte von Hochwassergefährdung betroffen sind.

Damit kann aktuell von einer ausreichenden Abfuhrkapazität des GD, wie diese mit dem GZP 2016 nachgewiesen wurde, ausgegangen werden, und besteht durch den Erhalt des GD im Oberlauf und im Unterlauf des GD keine Verschlechterung der Hochwassersituation.“

Unter Punkt 2.6 Zusammenfassende Schlussfolgerung auf Seite 47 des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 wird zum Fachbereich Wasserbautechnik zusammenfassend Folgendes festgehalten:

„Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Wasserbautechnik feststellen, dass die Unterlagen zur Beurteilung in ausreichendem Umfang vorliegen. Im Änderungsbericht und im Ergänzungsbericht sind die wesentlichen Themen zu der Änderung nachvollziehbar begründet und plausibel dargelegt.

Als Ergebnis der Beurteilung kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch den Erhalt des GD aus wasserbautechnischer Sicht keine Verschlechterung der Hochwassersituation eintritt.“

Aufgrund des Bezug habenden Inhalts des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 ist daher davon auszugehen, dass die Maßnahme „Rückbau-, Gestaltungs- und Aufweitungsmaßnahmen am Gösselsdorfer Seebach werden zum Teil nicht umgesetzt (Rückbau des Gewölbedurchlasses)“ – unter der Voraussetzung einer ordnungsgemäßen Instandhaltung des Gewässers durch den hierfür Verantwortlichen - zu keiner Verschlechterung des Hochwasserabflusses führt und diese Maßnahme daher aus wasserbautechnischer Sicht einer Genehmigung nicht entgegen steht.

Gemeinsam mit ihrer Stellungnahme als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG vom 14.10.2022 hat die Bezirkshauptmannschaft Völkermarkt zudem einen Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik des Amtes der Kärntner Landesregierung, DDI Dr. Reinhold Totschnig, vom 4.10.2022, übermittelt, der folgendes Gutachten enthält und das Bezug habende Begutachtungsergebnis in Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 bestätigt:

„GUTACHTEN –WASSERBAUTECHNISCHE STELLUNGNAHME:

Nach Meinung des wasserbautechnischen ASV sind von den geplanten Maßnahmen bzw. deren Nichtrealisierung folgende Punkte wasserbautechnisch relevant:

- *Der **Rückbau des Gewölbedurchlasses** des Gösselsdorfer Seebaches im Bereich der Bestandstrecke wird **nicht umgesetzt**.*
- ***Herstellung einer Tiefenrinne und eines Uferstreifens** aus Steinen **im Durchlass** zur Gewährleistung der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen und terrestrische Lebewesen.*

Im Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH kommt der nichtamtliche Sachverständige für Wasserbautechnik zu folgender Schlussfolgerung:

Damit kann aktuell von einer ausreichenden Abfuhrkapazität des Gewölbedurchlasses, wie diese mit dem GZP 2016 nachgewiesen wurde, ausgegangen werden, und besteht durch den Erhalt des Gewölbedurchlasses im Oberlauf und im Unterlauf des Gewölbedurchlasses keine Verschlechterung der Hochwassersituation.

*Der wasserbautechnische Amtssachverständige kann dieser Schlussfolgerung des nicht-amtlichen Sachverständigen folgen und sieht durch den Erhalt des Gewölbedurchlasses ebenfalls **keine Verschlechterung des Hochwasserabflusses**.*

*Im Generellen Projekt „Hochwasserschutz Gösselsdorfer Seebach, Flkm 0,000 –Flkm 9,858“ ist jedoch **im gegenständlichen Gewölbedurchlass eine Sohleintiefung vorgesehen**. Wäre der Gewölbedurchlass, wie ursprünglich im Zuge des Koralmbahnausbaus geplant, entfernt und durch ein offenes Gerinne ersetzt worden, wäre die Realisierung der zukünftigen Hochwasserschutzmaßnahmen (Sohleintiefung) technisch und wirt-*

schaftlich einfacher umzusetzen. Bei Erhalt des Gewölbedurchlasses müssen bei der geplanten Sohleintiefung die Fundamente bzw. Seitenwände des Gewölbedurchlasses wahrscheinlich unterfangen werden.

*Deshalb empfiehlt der wasserbautechnische Amtssachverständige, dass im gegenständlichen Änderungsverfahren zur UVP zum Beispiel mittels einer Auflage sichergestellt wird, dass der (zukünftige) **Eigentümer der Bestandsstrecke die möglichen Mehrkosten, die dem geplanten, zukünftigen Hochwasserschutzprojekt bei Erhalt des Gewölbedurchlasses entstehen, zu tragen hat.***

Featzuhalten ist, dass durch diesen Befund und Gutachten der Bezug habenden Inhalt des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 5.8.2022 bestätigt wird.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wird die Frage der Erteilung eine allfällig erforderlichen wasserrechtliche Genehmigung für die als Ersatzmaßnahme vorgesehene Herstellung einer Tiefenrinne und eines Uferstreifens aus Steinen im Gewölbedurchlass des Gösselsdorfer Seebachs im Rahmen des Verfahrens zur Genehmigung der nicht-öffentlichen Eisenbahn (Anschlussbahn) gemäß den §§ 17 ff EisbG bzw. gegebenenfalls im Rahmen des Verfahrens betreffend Auflassung einer Eisenbahn gemäß § 29 EisbG zu erfolgen haben.

Aus Sicht der Behörde kann der Empfehlung des Amtssachverständigen des Amtes der Kärntner Landesregierung, wonach im gegenständlichen Änderungsgenehmigungsverfahren zur UVP zum Beispiel mittels einer Auflage sichergestellt werden soll, dass der (zukünftige) Eigentümer der Bestandsstrecke die möglichen Mehrkosten, die dem geplanten, zukünftigen Hochwasserschutzprojekt bei Erhalt des Gewölbedurchlasses entstehen, zu tragen hat, bereits aus diesem Grund nicht entsprochen werden. Diese Frage stellt somit keinen Gegenstand des ggst. Änderungsgenehmigungsverfahrens, sondern des angesprochenen Hochwasserschutzprojekts bzw. eines hierfür gegebenenfalls erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens dar.

Auseinandersetzung mit Einwendungen

1. Zu den **Einwendungen des Kärntner Umwelthanwalts** ist grundsätzlich auszuführen, dass die Errichtung einer neuen Eisenbahntrasse sowie die Errichtung einer Schleife als Verbindung vom Bahnhof Kühnsdorf der Koralmbahn zur geplanten „Anschlussbahn Kühnsdorf“ bzw. „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“ sowie die beiden geplanten Anschlussbahnen selbst bzw. die Art der darauf hinkünftig geführten Eisenbahnverkehre nicht Gegenstand des ggst. Änderungsverfahrens und damit auch nicht Gegenstand der fachlichen Beurteilung durch die UVP-Sachverständigen sind.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, werden die dabei auftretenden Fragestellungen im Rahmen des hierfür vorgesehenen Verfahrens gemäß den Bestimmungen der §§ 17 ff EisbG zur Genehmigung einer derartigen „nicht-öffentlichen Eisenbahn“ (Anschlussbahn) durch die hierfür zuständige Behörde (Landeshauptmann) abschließend zu klären sein.

Das darauf bezogene Vorbringen war daher insofern als nicht verfahrensgegenständlich abzuweisen.

Gegenstand des ggst. Änderungsgenehmigungsverfahrens ist hingegen lediglich die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der für den Entfall der infolge der Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn, ursprünglich vorgesehenen (Ausgleichs-) Maßnahmen im ggst. Änderungs-genehmigungsprojekt vorgesehenen Ersatzmaßnahmen.

Zur Frage möglicher Verschlechterungen durch das ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt infolge des Erhalts des Durchlasses im Bereich des Gösselsdorfer Seebachs hat der UVP-Sachverständige für Ökologie im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 Folgendes ergänzend ausgeführt:

„Der Gösselsdorfer Seebach nördlich der Bestandsstrecke wurde in der bewilligten UVP als Zootop Nr. 12 ausgewiesen. Der Bach und die angrenzende kleinteilige Landschaft mit feuchten Gräben und Hochstaudensäumen, Mähwiesen und Feldern bietet lt. UVE einen Lebensraum für Gelbspötter, Sumpfrohrsänger, Star und Wendehals. Durch die Siedlungs-räume und Industrieanlagen sowie die Zerschneidung des Teilraumes durch Verkehrslinien ist eine Vorbelastung gegeben, der Bachlauf in unterschiedlicher Intensität reguliert. Im Sommer trocknet der Gösselsdorfer Seebach teilweise völlig aus bzw. hält sich Wasser nur mehr in Kolken und Gumpen, was Auswirkungen auf die Fischfauna hat.

Zwischen HL-Trasse und Bestandsstrecke waren lt. bewilligter UVP unter anderem Bachaufweitungen und Gestaltungsmaßnahmen am Gösselsdorfer Seebach vorgesehen. Diese wurden bereits umgesetzt (bis auf den Rückbau des Gewölbedurchlasses der Bestandsstrecke und die dazugehörigen Böschungen).

Im bewilligten EB-Projekt wurden fischökologische Maßnahmen vorgeschrieben – zum einen fischereiliche Bergungs-maßnahmen vor Baubeginn der HL-Trasse und zum anderen Kontrollbefischungen nach Bauabschluss. Diese wurden im Bereich der Querung der HL-Trasse mit dem Bach im Sommer und Herbst 2011 (vor Baubeginn) und im Herbst 2017 (nach Bauabschluss) durchgeführt. Der fischökologische Zustand hat sich von „gut“ auf „mäßig“ verschlechtert. Dies liegt in erster Linie daran, dass bei der Nachkontrolle mit der Bachforelle nur mehr eine Art nachgewiesen werden konnte. Der ursprünglich, wenn auch nur in geringen Stückzahlen, vorhandene Bestand an Aitel, Gründling und Elritze konnte bei der Nachkontrolle nicht bestätigt werden (vgl. Revital 2018, Monitoring Fische und Krebse). Aus Sicht von Revital lässt sich dieser Umstand vor allem mit Prädatoren begründen. Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass die Durchgängigkeit des Baches für Fische gegeben ist, ebenso der Gewölbedurchlass.

Die gewässerökologische Situation im Bereich des Gewölbedurchlasses wurde gegenüber der Situation von 2006, als noch ein stark eingeschränktes Gewässerprofil infolge einer Kiesschüttung vorhanden war, deutlich verbessert. Die Errichtung eines ca. 30 cm breiten Streifens (über Mittelwasser) an der östlichen Seite des Durchlasses ermöglicht eine bessere Passierbarkeit terrestrisch lebender Tierarten (Wanderkorridor). Laut fischökologischem Gutachten (Revital, 2018) ist eine Passierbarkeit für Fische sowohl im Bereich des Durchlasses als auch nördlich anschließend durch die Herstellung einer

Rampe aus Wasserbausteinen gegeben. Insofern stellt die Erhaltung des Gewölbedurchlasses keine relevante Verschlechterung der ökologischen Situation dar, die ökologischen Auswirkungen auf das Gewässer sind als „neutral“ zu bewerten, es kommt zu keiner Verschlechterung gegenüber der UVP-Genehmigung.“

Zur Frage des Entfalls der ursprünglich vorgesehenen natürlichen Sukzession durch den geplanten Erhalt der Bestandsstrecke im Bereich Dobrova hat der UVP-Sachverständige für Ökologie im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 unter Verweis auf die Bezug habenden Ausführungen auf Seite 46 des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 Folgendes ergänzend ausgeführt:

„Zu Punkt 3 der Einwendung wird auf die ausführliche Stellung des Sachverständigen für Forstwesen verwiesen, in der dargestellt wird, dass eine natürliche Sukzession nicht zum gewünschten Ziel eines naturnahen Laubmischwaldes führen würde (auf den vorherrschenden Rohböden mit geringer Humusauflage ist eine monodominante Kiefernverjüngung zu erwarten). Eine gezielte Aufforstung mit Laubbaumarten (Forstschulware) ist daher besser geeignet, ein artenreiches Initialstadium eines Laubmischwaldes zu erreichen, als durch eine reine Sukzession mit Nadelbaumarten. Die vorgesehenen ökologischen Ziele werden somit erfüllt, aus naturschutzfachlicher Sicht führt die höhere Biodiversität dazu, dass keine Verschlechterung gegenüber der gültigen UVP-Genehmigung eintritt.“

*Zudem ist es aus naturschutzfachlicher bzw. ökologischer Sicht sogar günstiger, die südexponierten Böschungsfächen im Teilraumabschnitt Kühnsdorf zu erhalten, da sie ein bedeutendes Habitat für Tier- und Pflanzenarten der Halbtrockenrasen darstellen, z.B. für den gefährdeten Roten Scheckenfalter (*Melitaea didyma*).“*

In diesem Zusammenhang ist daher auch auf die Bezug habenden Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Forstwesen auf Seite 45 des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 zu verweisen, die wie folgt lauten:

„(...) Zusammenfassend lässt sich für den Fachbereich Forstwesen feststellen, dass durch das Belassen der Bestandsstrecke Bleiburg Innichen zwischen Bestands-km 101,146 bis 99,096 für die „Anschlussbahn Kühnsdorf“ und zwischen Bestands-km 99,096 bis 96,533 für die „Nebenanschlussbahn Stöcklkreuz“ Ausgleichsflächen, die auf dem Sicherheitsstreifen von 12 Metern der Bestandsstrecke im Gesamtausmaß von 28.543 m² entfallen. Dabei entfallen auf die Ausgleichsmaßnahmen „Anlage eines Waldstandortes“ (A-Wd 055 und A-Wd 056) 6.067 m² und auf die Ausgleichsmaßnahmen „Zulassen von Sukzessionsgesellschaften mit langfristiger Entwicklung von Waldstandorten (A-Br 007a und A-Br008) 22.476 m². Als Kompensation wurden Ersatzflächen im doppelten Ausmaß vorgeschlagen, wobei aus forstfachlicher Sicht, in Konformität zur ursprünglichen UVP und den Folgeverfahren, ein Flächenausgleich von 1:1 ausreichend ist. Dafür können die in den Katastralgemeinden Pribelsdorf, Mittlern, Gablern und St. Michael auf der gleichen Wald funktionsfläche nach dem Waldentwicklungsplan vorgeschlagenen Waldstrukturverbesserungen im Ausmaß von 21.407 m² und Brachflächen mit der langfristigen Entwicklung von Waldstandorten im Ausmaß

von 8.879 m² dafür verwendet werden. Eine zusätzliche Rodung ist durch das geplante Vorhaben nicht erforderlich.

Die zu EFNR 43 festgelegte, zwingende Maßnahme für die Abschnitte 11 und 12, wonach die derzeitige Bestandstrasse in jenen Bereichen, in denen sie beidseitig von Wald begrenzt wird, der natürlichen Sukzession zu überlassen und somit in Wald überzuführen ist, um damit die Barrierewirkung der Durchschneidung durch die Koralmbahn zum Teil zu kompensieren, kann in dieser Weise nicht umgesetzt werden. Um dieser zwingenden Maßnahme gerecht zu werden, ist als Alternative eine Initialpflanzung von Eichen und Hainbuchen im Anschluss an den 12 Meter breiten Schutzstreifen vorgesehen und kann dadurch die Barrierewirkung in einem ähnlichen Zeitraum wie durch ursprünglich vorgesehene, natürliche Sukzession gemildert werden, wobei dadurch langfristig die Schaffung eines durchgängigen Bestandesklimas möglich ist.

Unter Voraussetzung, dass die Umsetzung entsprechend den Berichten zum Änderungsprojekt bzw. den Ergänzungsberichten erfolgt, kann festgestellt werden, dass es sich bei der Verschiebung von Ausgleichsflächen sowie der geplanten, aktiven Aufforstung als Ersatz für die festgelegte, zwingende Maßnahme von Sukzessionsflächen um geringfügige Maßnahmen handelt und damit eine Umweltverträglichkeit für den Fachbereich Forstwesen gegeben ist.

*Empfehlung: Neben den vorgesehenen Baumarten Hainbuche und Eiche sollte für die vorgesehene Aufforstung auf Grund der Standortbedingungen auch die Baumart Winterlinde (*Tilia cordata*) Verwendung finden. (...)*

Zur Frage der Ermittlung und Beurteilung kumulierender Auswirkungen auf die Lärmimmissionen bei den zahlreichen Wohngebäuden in der Nähe der zukünftig als Anschlussbahn genutzten Gleiskörper hat der UVP-Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 unter Verweis auf die Bezug habenden Ausführungen auf Seite 30 des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 Folgendes ergänzend ausgeführt:

„Das vorgelegte und zu beurteilende Projekt umfasst aus lärmtechnischer Sicht die Beurteilung der Auswirkungen des Änderungsprojekts des Projekts 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). Dazu wurden in den vorgelegten Unterlagen jene Bereiche betrachtet, in denen mit lärmtechnischen Wirkungen durch das vorgelegte Änderungsprojekt zu rechnen ist. Eine Betrachtung und Berücksichtigung möglicher zukünftiger Projekte wie etwa einer Gleisschleife (sowohl in Bau- und Betriebsphase) ist aufgrund fehlender Grundlagen und Randbedingungen aus technischer Sicht nicht möglich bzw. nicht Gegenstand des Änderungsprojekts.

In jedem Fall sind die lärmtechnischen Wirkungen des vorgelegten Änderungsprojekts im Vergleich und in Beurteilung mit den lärmtechnischen Schutzziele der gültigen und anzuwendenden Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV sehr gering und führen im Rahmen des angegebenen Betriebsprogramms (Betriebsprogramm sieht im Bereich der AB Kühnsdorf 5 Güterzüge mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 25

km/h ausschließlich im Beurteilungs-zeitraum Tag vor) zu einer deutlichen Unterschreitung der strengsten Schutzziele der SchIV.“

Das darauf bezogene Vorbringen war daher unter Berücksichtigung dieser Umstände insofern als unbegründet abzuweisen.

2. Zu den **Einwendungen von Herrn Markus Orasch und Familie** gegen die infolge der nunmehr im Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehenen Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz, für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn dadurch bestehende Barrierewirkung sowie in den Einreichunterlagen nicht ausgewiesene Objekte hat der UVP-Sachverständige für Raumplanung und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 unter Verweis auf die Bezug habenden Ausführungen im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 Folgendes ergänzend ausgeführt:

„Befund und Sachverhalt:

Die Bestandsstrecke und der Bahndamm stellen räumliche Barrieren im Siedlungsgefüge dar. Diese bestehen schon seit mehreren Jahrzehnten, wodurch sich die Siedlungsstruktur diesen Gegebenheiten angepasst hat. Eine Auflassung der Bahntrasse und von Teilen des Damms eröffnen Möglichkeiten des räumlichen Zusammenwachsens, da neue Wegbeziehungen, Räume (Plätze) und Sichtachsen ermöglicht werden. Durch die Beibehaltung der Bestandstrasse können diese Möglichkeiten nicht ausgeschöpft werden.

Es stellt sich hierbei die Frage, inwiefern die Beibehaltung der Bestandsstrecke eine maßgebliche Beeinträchtigung der Raumnutzung oder des Ortsbildes nach sich ziehen würde. Im Gutachten wurde vom Sachverständigen auf diesen Umstand eingegangen. Dabei kann aus fachlicher Sicht wiederholt folgender Schluss genannt werden:

Gutachterliche Stellungnahme

Zitat: „Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt (Kordina und Riedmann ZT GesmbH.), 05.08.2022, S27

(...) Gutachterliche Stellungnahme

Durch den geplanten Abtrag der Bahntrasse hätten sich im Ortsgebiet der Gemeinde Kühnsdorf mehrere Entwicklungsmöglichkeiten ergeben. Durch die Beibehaltung der Trasse können diese nicht realisiert werden. Deswegen ist im Vergleich zum genehmigten, aber noch nicht umgesetzten Projekt, mit Wirkungen auf den Raum zu rechnen. Da jedoch der IST-Zustand erhalten bleibt, ergeben sich in Realität durch das Änderungsprojekt vor Ort mit Blick auf den Fachbereich Raum und Landschaft keine relevanten Verschlechterungen. Relevante Wirkungen, die negative Auswirkungen auf den Raum bedingen würden können, sind somit nicht zu erwarten. (...)

Der Bereich „Waldhöhe“ wird weiter durch die Bahn vom Hauptsiedlungskörper getrennt sein. Diese Trennwirkung ist eine unmittelbare Folge des Projektes der Aufrechterhaltung der Bahn. Im Zuge der Mobilitätsmaßnahmen ist der Weiterbetrieb der Bahn aus raumplanerischer Sicht dennoch positiv zu bewerten. Dem steht die Aufrechterhaltung der lokalen Trennwirkung gegenüber. Dieser regionale und lokale Effekt ist raumplanerisch gemeinsam zu sehen und zu bewerten. Daher ergibt sich in Summe keine maßgebliche Verschlechterung der Raumwirkungen, auch wenn diese lokal relevant sind.

Darüber hinaus ist, wie schon dargestellt, der menschlich erlebbare Zustand der Gemeinde in der Vergangenheit nur mit Eisenbahnstrecke in der Wahrnehmung vorhanden.

Ad fehlende Bauten

Die in der Einwendung genannten Bauten finden sich nicht in den Einreichunterlagen wieder. Es wird vermutet, dass dies mit einer veralteten Plangrundlage zusammenhängt.“

Der UVP-Sachverständige für Lärm-und Erschütterungsschutz hat im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 zu den Bezug habenden Ausführungen im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 ergänzend Folgendes ausgeführt:

„Wirkungen auf die „Neubauten“:

In dem vorgelegten Projekt wurde aus lärmtechnischer Sicht eine Beurteilung der Auswirkungen des Änderungsprojekts des Projekts 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) durchgeführt. Wie in den Unterlagen dargestellt, wurden bewusst die Anordnung und Anzahl der Immissionspunkte aus der UVE-Planung der Koralmbahn übernommen, um eine entsprechende Vergleichbarkeit herstellen zu können (Tabelle 3 und Tabelle 4 der schalltechnischen Untersuchung zum Änderungsprojekt).

Die konkreten Objekte (Neubauten Waldebene) weisen im Minimum einen Abstand zur Gleisachse von ca. 28 m auf, weiter entfernte Objekte weisen einen Abstand von 50 m und mehr auf. Im Vergleich zu den gegenüberliegenden Objekten „Waldhöhe“ sind die Objekte der Adresse „Waldebene“ durch die relative Lage zur Trasse, siehe nachfolgende Abbildung, schalltechnisch günstiger situiert.

<Abbildung: Situation Objekte „Waldhöhe“ und „Waldebene“, Kühnsdorf Ost (Quelle: Google Street View, 10.11.2022).>

In jedem Fall sind die lärmtechnischen Wirkungen des vorgelegten Änderungsprojekts im Vergleich und in Beurteilung mit den lärmtechnischen Schutzziele der gültigen und anzuwendenden Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV sehr gering und führen im Rahmen des angegebenen Betriebsprogramms (Betriebsprogramm sieht im Bereich der AB Kühnsdorf 5 Güterzüge mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 25

km/h ausschließlich im Beurteilungszeitraum Tag vor) zu einer deutlichen Unterschreitung der strengsten Schutzziele der SchIV. Im konkreten liegen die maximalen Immissionen des näher und exponierter gelegenen Objekts der „Waldhöhe“ um 20 dB unter den strengsten Grenzwerten der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (Grenzwert 60 dB). Aus diesem Grund ist eine maßgebliche Beeinträchtigung der nächstgelegenen Neubauobjekte „Waldebene“ aus technischer Sicht ausgeschlossen.“

Die sinngemäß so zu verstehenden Einwendungen, wonach die bestehen bleibende „Barrierewirkung“ im Ortsgebiet einer Genehmigung der ggst. Änderungs- bzw. Ersatzmaßnahmen entgegen stünde sowie der Hinweis auf unvollständige Einreichunterlagen, die einer entsprechenden Begutachtung entgegen stünden, waren daher insgesamt als unbegründet abzuweisen.

3. Zu den Einwendungen von **Josef Komar, Bernarda Komar, Maria Komar, Ivanka Ilgovc, Sara Lazer, Mag. Hannes Franz Lazer, Franz Boschitz, Zofija Majtan, Jakob Wastl, Franz Kowatsch, Hubert Lackner, Friedrich Kapeller, Martha Kuchling-Kapeller, Friedrich Bricman, Mag. Ewald Kapeller, Sonja Kapeller, Gottfried Grossbointner, Maria Grossbointner, Johann Komar, Josefine Komar und Siegfried Komar, alle** vertreten durch Rechtsanwälte/odvetniki Dr. Roland Grilc, Mag. Rudolf Vouk, Dr. Maria Skof, MMag. Maja Ranc, Mag. Sara Grilc LL.M., Mag. Matej Zenz, ist Folgendes auszuführen:

Zum Vorbringen *„Wenn nunmehr die Bestandstrecke als Ausweichstrecke erhalten bleiben soll, wird das gesamte ursprüngliche Projekt in Frage gestellt, weil nun nachträglich – nachdem die Neubaustrecke bereits errichtet ist – für die Anrainer vor allem in den Bereichen Mittlern/Metlova, Pribelsdorf/Priblja vas und Gablern/Lovanke sich wesentliche Änderungen ergeben.“* und zum Vorbringen, wonach *„der Änderungsplan aber völlig intransparent“* sei und nicht ausreichend dargelegt sei, *„welche „Interessen“ das Land Kärnten und die privaten Interessenten am Fortbestand der Altstrecke haben“* ist grundsätzlich zu sagen:

Gegenstand des ggst. Änderungsgenehmigungsverfahrens ist nicht – wie vorgebracht - die *„Erhaltung der Bestandsstrecke als Ausweichstrecke“*, sondern –wie bereits weiter oben ausgeführt - lediglich die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn und der als Ausgleich hierfür im ggst. Änderungsgegenmigungsprojekt vorgesehenen Ersatzmaßnahmen für die ursprünglich vorgesehenen bzw. mit eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden vom 31.7.2013 und vom 23.11.2018 genehmigten (Ausgleichs-) Maßnahmen im Sinne der für derartige Sachverhalte vorgesehenen Bestimmung des § 24g UVP-G 2000.

Es ist wohl davon auszugehen, dass das Erfordernis der nunmehrigen Stellung des ggst. Änderungsgenehmigungsantrags durch die ÖBB-Infrastruktur AG insbesondere dem Umstand, dass die Trassenverordnung, die auf dem dem ggst. „Einreichabschnitt Mittlern – Althofen/Drau der Koralmbahn zugrunde liegenden Trassenverordnungsverfahren betreffend den „UVP-Abschnitt Aich – Althofen/Drau“ der Koralmbahn, in dessen Rahmen auch die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war, im Jahr 2006 erlassen wurde und dem Umstand, dass in der Zwischenzeit eine Fortentwicklung der Sachverhalte „in der Realität“ bzw. „vor Ort“ stattgefunden hat, geschuldet ist.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die in den Einwendungen bemängelte, nicht ausreichende Darlegung der „*Interessen des Landes Kärnten*“ und der „*privaten Interessen am Fortbestand der Altstrecke*“ in den Einreichunterlagen für die Beurteilung der vorstehend genannten Fragestellung –die sich ausschließlich auf die Fragestellung bezieht, ob das ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt unter Zugrundelegung der Ergebnisse der im Rahmen des durchgeführten Trassenverordnungsverfahrens für den UVP-Abschnitt „Aich – Althofen/Drau“ durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den anzuwendenden rechtlichen Bestimmungen zulässig ist, zum einen ohne Belang ist. Zum anderen sind in den Einreichunterlagen diesbezüglich entgegen dem Vorbringen sehr wohl entsprechende Aussagen enthalten.

Zum weiteren Vorbringen betreffend Unvollständigkeit der Einreichunterlagen ist festzuhalten, dass in den Einreichunterlagen darüber hinaus sehr wohl auch ein Betriebskonzept sowie Aussagen zur Frage der zusätzlichen Verkehre für die geplante Anschlussbahn enthalten sind, die von den UVP-Sachverständigen für ihre fachliche Beurteilung – soweit dies im Rahmen des ggst. Änderungsgenehmigungsverfahrens erforderlich war – als ausreichend erachtet wurden.

Hinsichtlich des in diesem Zusammenhang getätigten Vorbringens betreffend die mit dem Betrieb der geplanten Anschlussbahn zu erwartenden zusätzlichen Lärmbelastung ist auf die Ausführungen weiter oben sowie auf die Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz auf Seite 30 des Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 zu verweisen:

„(...) Lärmschutz (LA)

Befund und Sachverhalt:

In den übermittelten Unterlagen (Technischer Bericht Schall, Bestandsstrecke: BHF Kühnsdorf – Stöcklkreuz, iC Con-sulenten Ziviltechniker GesmbH, 30.05.2022) werden die Auswirkungen des Änderungsprojekts des Projekts Koralm-bahn 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) dargestellt. Auswirkungen auf die Beurteilung der Immissionen in der Bauphase sind im vorliegenden Fall nicht relevant, da durch das gegenständliche Änderungsprojekt keine zusätzlichen Bauarbeiten auftreten. Die bestehende Strecke inkl. Bhf. Kühnsdorf soll im Bereich km 96+533 bis km 101+146 weiterhin betrieblich genutzt werden. Die Bestandsstrasse wird in Hochlage durch den Ort Kühnsdorf geführt. Auf der Bestandsstrecke sollen künftig Güterzüge, ausschließlich im Beurteilungszeitraum Tag geführt werden. Das Betriebsprogramm sieht im Bereich der AB Kühnsdorf 5 Güterzüge mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 25 km/h vor.

Die resultierenden Schallimmissionen wurden in den übermittelten Unterlagen berechnet und anhand von Hausbeurteilungen für alle relevanten Objekte im Nahbereich der Bestandsstrasse dargestellt und beurteilt.

Gutachterliche Stellungnahme:

Durch die Berücksichtigung des Betriebs der Bestandsstrecke kommt es an den relevanten Objekten zu Erhöhungen der Immissionspegel im Beurteilungszeitraum Tag, die maßgeblichen Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden jedoch an allen Objekten weiterhin eingehalten.(...)“

In diesem Zusammenhang ist noch einmal festzuhalten, dass eine allfällige schienengebundenen Nachnutzung des Teilabschnitts der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz als „Anschlussbahn“ darüber hinaus – wie bereits weiter oben ausgeführt – jedenfalls zusätzlich der hierfür erforderlichen Genehmigung gemäß den Bestimmungen der §§ 17 ff EISbG für eine „nicht-öffentliche Eisenbahn“ („Anschlussbahn“) durch die hierfür zuständige Behörde bedarf.

Das in diesem Zusammenhang geäußerte Vorbringen *„Weil es sich um bestehende Bewilligungen handelt, müssen diese nicht neu angesucht werden. Es bleibt sozusagen bei der bestehenden Industriewidmung.“* ist daher bereits aus diesem Grund rechtlich nicht zutreffend.

Diese Genehmigung gemäß den Bestimmungen der §§ 17 ff EISbG ist für eine allfällige schienengebundene Nachnutzung des Teilabschnitts der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz als „Anschlussbahn“ ist jedoch – wie bereits vorstehend ausgeführt – weder Gegenstand des ggst. Änderungsgenehmigungsverfahrens noch läge diese – wie bereits weiter oben ausgeführt – in der Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Zu der im Vorbringen hinsichtlich der künftigen Entwicklung im verfahrensgegenständlichen Bereich enthaltenen Befürchtung, *„dass – mitten in der Dobrowa – wegen der günstigen Lage an einer bestehenden Eisenbahnstrecke Industrieansiedlungen erfolgen sollen“* ist auf folgende, dazu vom UVP-Sachverständigen für Raumplanung und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter, im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 getätigte Ausführungen zu verweisen:

„Raumplanung und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter

Sollen in der Dobrowa neue Industrieansiedlungen erfolgen?

Der Teilraum 11 Pribelsdorf/Dobrowa besteht größtenteils aus Waldflächen, die durch einzelne Siedlungssplitter aufgebrochen werden. Die neue und die bestehende Bahntrasse stellen räumliche Zerschneidungsmerkmale dar und gliedern diesen.

<3 Abbildungen>

Die oben angeführte Abbildung des Flächenwidmungsplanes zeigt einerseits, dass die Siedlungsgebiete mit Siedlungsgrenzen in Richtung der Waldfläche Dobrowa begrenzt sind. Andererseits sind keine Industriewidmungen ersichtlich. Im südwestlichen Bereich befinden sich zwei Flächen, die zum Abbau von Schotter genutzt werden. Dementsprechend lässt sich anhand der hoheitlichen Planungen nicht ableiten, dass Industrieansiedlungen geplant sind. Die Dobrowa unterliegt keinem regionalen oder nationalen Schutztitel. Im Waldentwicklungsplan wird diesem eine „Nutzfunktion“ zugewiesen. Es kann deshalb anhand der hoheitlichen Regelungen nicht ausgeschlossen werden, dass Industrieansiedlungen in Zukunft nicht erfolgen werden. Entsprechende Festlegungen könnten im Flächenwidmungsplan oder im örtlichen Entwicklungsplänen festgelegt werden.“

Aufgrund dieser Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Raumplanung und Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter ist davon auszugehen, dass sich aus den vorliegenden hoheitlichen Planungen aktuell keine Planungen für derartige Industrieansiedlungen entnehmen lassen, wobei vom UVP-Sachverständigen allerdings darauf hingewiesen wird, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der sich darauf beziehenden hoheitlichen Regelungen derartige Industrieansiedlungen in der Zukunft nicht ausgeschlossen werden können und derartige Festlegungen im Flächenwidmungsplan oder im örtlichen Entwicklungskonzept getroffen werden könnten.

Zu dem im Vorbringen enthaltenen Einwand, wonach der Bestand, der nunmehr erhalten werden soll, mitten durch die Dobrowa, eines der letzten durchgehenden Waldgebiete in Südkärnten führe, ist auf folgende, vom UVP-Sachverständigen für Forstwesen im Rahmen der Gutachterlichen Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Kordina und Riedmann ZT GesmbH vom 21.11.2022 ergänzend getätigte Ausführungen zu verweisen:

„Als Dobrowa wird jener Waldteil bezeichnet, der auf ebenen Schotterterrassen des Jaunfeldes im Wesentlichen zwischen Eberndorf, Kühnsdorf und Bleiburg situiert ist. Dabei wird allgemein festgestellt, dass die Bestände der Dobrowa durch meist sekundäre, anthropogen beeinflusste Kiefernbestände gebildet werden, die im Neben- und Unterbestand, bedingt durch den sauren Oberboden, mit Fichte verjüngt sind. Lediglich an Bestandesrändern befinden sich Relikte des seinerzeitigen, ursprünglichen Eichen-Lindenwaldes. Dementsprechend weist die gesamte Dobrowa einen monotonen Bestandaufbau mit einem meist eher locker aufgebauten Kiefernbaum- bis Kiefernalt-holz auf, dem im Nebenbestand oft horstförmige, aber auch flächige Fichtenbestockungen beigemischt sind. Diese Beimischungen, deren Intensität von der vorhandenen Zwergstrauchvegetation und der Degradation des Bodens beeinflusst wird, sind meist stufig aufgebaut, wobei vom Kultur- bis zum angehenden Baumholzalter alle Stadien vorkommen. Durch den Bestandaufbau aus lediglich zwei dominierenden Baumarten und der heidelbeerdominierten Zwergstrauchvegetation als Resultat des bodensauren Milieus durch die Nadelstreu, die auch zu einer artenarmen Kraut- und Strauchvegetation führt, weist der gesamte Bereich der Dobrowa keine hohe, (forst-)ökologische Wertigkeit, wobei die mitdominierende Fichte durch den Klimawandel mit Vitalitätsschwächungen und dem damit verbundenen Borkenkäferbefall zunehmend ausfällt.

Gleichzeitig handelt es sich bei der Dobrowa um keine durchgehende, geschlossene Waldfläche im engeren Sinne, sondern wird mehrfach durch verschiedene Infrastruktureinrichtungen durchschnitten. Dabei handelt es sich neben der Adria-Wien Ölpipeline um mehrere Landstraßen (Mittlerner Straße, Jaunfeld Straße, Edlinger Straße), die Bahntrasse Bleiburg- Innichen, einige Gemeindestraßen (z.B. Stöcklkreuz-Gablern, Edling-Mittlerner Straße, Rinkolach-Mittlerner Straße) sowie, die Durchschneidung von Altholzbeständen betreffend, eine 220 kV-Freileitung auf Höhe Mittlern-St. Michael ob Bl.. Neu hinzugekommen ist die zum Teil breite Durchschneidung durch die Koralm-bahn. Zudem liegt im Bereich Pribelsdorf- Mittlern- Edling eine große Fläche, die mit Ortschaften und landwirtschaftlichen Nutzflächen die Dobrowa unterbricht. Somit handelt es sich um einen deutlich fragmentierten Waldkomplex, wobei anzumerken ist, dass der größte, tatsächlich zusammenhängende Bereich zwischen Gablern im Westen und Traundorf im Osten, südlich der Koralm-bahn mit einer Fläche von rund 1.000 Hektar, abseits des ggst. Abschnitts Kühnsdorf-Stöcklkreuz, situiert ist.

Festgehalten wird, dass aus forstlicher Sicht die Barrierewirkung (Durchschneidung) in Hinblick auf das Bestandesklima von entscheidender Bedeutung ist und die Auswirkungen dahingehend bereits umfassend beurteilt worden sind.“

Zu letzterem Punkt hinsichtlich der Auswirkungen der Barrierewirkung (Durchschneidung) auf das Bestandesklima ist auf die entsprechenden Ausführungen des UVP-Sachverständigen für Forstwesen im Befund und Gutachten der Kordina und Riedmann ZT GesmbH, Gutachterliche Auseinandersetzungen mit dem Änderungsprojekt, vom 5.8.2022 zu verweisen.

Aufgrund dieser Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens kommt den ggst., vorstehend behandelten Einwendungen somit insgesamt keine Berechtigung zu und waren diese daher als unbegründet abzuweisen.

Im Vorbringen wird abschließend - neben dem neuerlichen Vorbringen der Unvollständigkeit der Unterlagen – zusammenfassend sinngemäß darauf hingewiesen, dass für das dem ggst. Änderungsgenehmigungsverfahren zugrunde liegende „Stammverfahren“, das auch die „Auflassung“ der Bestandsstrecke (gemeint wohl: die Einstellung des Eisenbahnbetriebs auf der Bestandsstrecke) im verfahrensgegenständlichen Bereich mit umfasst habe, entsprechende „öffentliche Informationsveranstaltungen“ bzw. entsprechende „Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung“ durchgeführt worden seien.

Aus dem Umstand, dass das ggst. Änderungsgenehmigungsverfahren nunmehr sinngemäß die „Rückgängigmachung“ dieser „Auflassung“ der Bestandsstrecke umfasse, wird im Vorbringen sodann sinngemäß der Schluss gezogen, dass auch hierfür gleichwertige „öffentliche Informationsveranstaltungen“ bzw. entsprechende „Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung“ (gemeint wohl insbesondere: eine öffentliche Erörterung bzw. eine öffentliche mündliche Verhandlung) durchgeführt werden müssten.

Dem ist grundsätzlich entgegen zu halten, dass sich das ggst. Änderungsgenehmigungsverfahren nicht auf die „Rückgängigmachung“ der gemäß Spruchpunkt VII. des Bescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, gemäß § 29 EisbG bewilligten dauernden Einstellung des Betriebs der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen von Bestands-km 90,670 bis Bestands-km 110,200 bezieht. Diese Bewilligung bleibt vielmehr – wie bereits weiter oben ausgeführt – weiterhin aufrecht.

Dem ist weiters entgegen zu halten, dass die auf das ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt anzuwendende Bestimmung des § 24g UVP-G keinerlei diesbezügliche Verfahrensvorgaben zur zwingenden Durchführung derartiger „öffentlicher Informationsveranstaltungen“ bzw. entsprechender „Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung“, insbesondere auch keine verfahrensrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer öffentlichen Erörterung bzw. einer öffentlichen mündlichen Verhandlung, enthält.

Aus diesem Grund waren daher auch das darauf abzielende Vorbringen sowie der abschließend gestellte Antrag, *„den Einwendungen Folge zu geben, den Antrag zurückzustellen und nach einer vollständigen Information bzw. Vervollständigung der Unterlagen, insbesondere dahingehend, welche Zwecke mit dem Antrag auf Aufrechterhaltung der Bestandstrecke verfolgt werden, das Verfahren neu durchzuführen“*, als unbegründet abzuweisen.

Zu Spruchpunkt VI. des Bescheides betreffend Berichtigung der Bestandskilometrierung der Einstellung der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen

Gemäß § 62 Abs 4 AVG kann die Behörde Schreib- und Rechenfehler oder diesen gleichzuhaltende, offenbar auf einem Versehen oder offenbar ausschließlich auf technisch mangelhaftem Betrieb einer automationsunterstützten Datenverarbeitungsanlage beruhende Unrichtigkeiten in Bescheiden jederzeit von Amts wegen berichtigen.

In ihrem darauf abzielenden, mit Schreiben vom 16.3.2023 ergänzend gestellten Antrag hat die ÖBB-Infrastruktur AG unter Vorlage einer grafischen Darstellung der Bestandsstrecke wie folgt ausgeführt:

„Mit Bescheid vom 22.12.2009, GZ. BMVIT-820.284/0022-IV/SCH2/2009, übermittelt am 23.12.2009, erteilte die (damalige) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in Spruchpunkt VI. die Bewilligung zur dauernden Einstellung des Betriebs der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen von Bestands-km 90,670 – Bestands-km 110,200.

In den damaligen Einreichunterlagen war der Endkilometer offenbar irrtümlich mit 110,200 angegeben. Diese Bezeichnung hat in weiterer Folge Eingang in die oben angeführte bescheidmäßige Erledigung gefunden.

Wie unserem damaligen Antrag und auch der damaligen bescheidmäßigen Erledigung vom 22.12.2009, GZ. BMVIT-820.284/0022-IV/SCH2/2009, zu entnehmen ist, liegt das Ende der Bestandsstrecke beim Bestands-km 111,200 und teilt die gesamte Strecke das gleiche rechtliche Schicksal.

Gegenstand dieses Antrags ist nunmehr die Korrektur der Bezeichnung der bereits bewilligten Einstellung der Bestandsstrecke von (fälschlich) Bestands-km 90,670 – Bestands-km 110,200 auf (richtig) Bestands-km 90,670 – Bestands-km 111,200.“

Unter Anwendung der oben zitierten Bestimmung war die in Spruchpunkt VII. des (nach Aufhebung des Bescheides der (damaligen) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22.12.2009 durch den Verwaltungsgerichtshof im Rahmen des fortgesetzten Verfahrens ergangenen) Bescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 31.7.2013, GZ. BMVIT-820.284/0026-IV/SCH2/2013, enthaltene Unrichtigkeit betreffend den Endpunkt der Bestandskilometrierung des dauernd betriebseinzustellenden Streckenteils der Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen daher antragsgemäß auf „Bestands-km 111,200“ zu berichtigen.

Zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Änderungsgenehmigungsprojekt die im Spruch angeführte Genehmigung erteilt werden kann.

In Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt enthaltenen Maßnahmen haben sich aufgrund des Befundes und Gutachtens der Kordina und Riedmann ZT GesmbH betreffend „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“; Gutachterliche Auseinandersetzung mit dem Änderungsprojekt“ vom 5.8.2022, aus dem sich zusammenfassend ergibt, dass sich durch die geplanten Maßnahmen keine relevanten negativen Wirkungen auf die Schutzgüter ergeben. Wirkungen auf andere als die behandelten Schutzgüter können auf Basis des Vorhabens ausgeschlossen werden, keine Bedenken ergeben.

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

Die im ggst. Änderungsgenehmigungsprojekt vorgesehene Erhaltung der Eisenbahntrasse der ÖBB-Bestandsstrecke Bleiburg – Innichen auf einem Teilabschnitt zwischen dem Bahnhof Kühnsdorf und der Eisenbahnkreuzung Stöcklkreuz für eine allfällige spätere schienengebundene Nachnutzung als Anschlussbahn steht insbesondere auch mit dem Ziel der Erreichung der Klimaschutzziele in Einklang, indem diese – unter der Voraussetzung der tatsächlichen Verwirklichung dieser Anschlussbahn – zu einer weiteren Verlagerung von Straßenverkehren auf die Eisenbahn beitragen kann.

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

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität Innovation und Technologie** einzubringen.

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

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

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

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

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

Hinweis

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

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

Hinweis

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 Datenverarbeitung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Für die Bundesministerin:
Mag. Erich Simetzberger

