

GB PNA PLK3, 8020 Graz, Europaplatz 2/2

An das
**Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie**
Abteilung IV/IVVS4

Radetzkystraße 2
1030 Wien

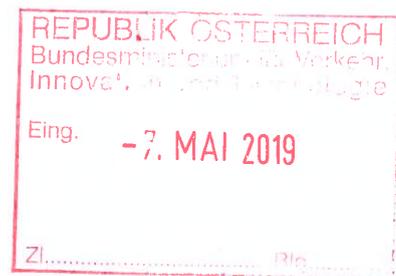
ÖBB-Infrastruktur AG

**Geschäftsbereich Projekte
Neu-/ Ausbau
DI Dietmar Schubel**
Projektleitung Koralmbahn 3
Europaplatz 2/2, 8020 Graz
Tel. +43 316 93000 – 6688

15.04.2019

**Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Einreichabschnitt Wettmannstätten - Deutschlandsberg
Koralmbahn km 32,350 - km 40,834
GKB km 23,020 - km 26,329**

**GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006
GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2006
GZ. BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2011
GZ. BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012**



Antrag auf Änderungsgenehmigung

1. Allgemeines

Im Zusammenhang mit dem **Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä** sind bislang folgende eisenbahnrechtliche Entscheidungen ergangen:

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

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 14.6.2012, BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012 erging die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** („Änderungs- und Differenzgenehmigung“) für den Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg. Diese umfasste die Koralmbahn von km 32,350 bis km 40,834 bzw GKB km 23,020 – km 26,329.

Im Zusammenhang mit dem **Einreichabschnitt GKB/Bahnhof Weststeiermark** sind bislang folgende eisenbahnrechtliche Entscheidungen ergangen:

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.12.2006, BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2006, wurde der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** für den Einreichabschnitt GKB/Bf. Weststeiermark von Koralmbahn-km 37,203 – Koralmbahn-km 39,799 bzw. GKB-km 23,020 – GKB-km 26,329 erteilt („Hauptbescheid“).

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19.9.2011, BMVIT-820.194/0003-IV/SCH2/2011, wurde über den im Namen der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH von der ÖBB-Infrastruktur gestellten Antrag auf Entscheidung über die künftige Art der Sicherung der **Eisenbahnkreuzung** bei km 23,3+62.308 mit einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet von Groß St. Florian entschieden.

2. Gegenstand und Umfang des Antrages

Der Antrag gemäß § 31 EisbG 1957 idgF bezieht sich auf die folgenden wesentlichen angeführten projektgegenständlichen Einzelbaumaßnahmen:

- Neue Verfahrensgegenstände

Gegenüber den bisherigen Genehmigungen werden weitere Verfahrensgegenstände beantragt, wie:

- ASC-Anlage als Tunnelinstandhaltungsunterwegsstützpunkt beim Bf. Weststeiermark
- Park & Ride Anlage SÜD beim Bf. Weststeiermark
- Die Einbindung des GKB-Bestandsgleises am Ende des Asts der GKB

- Projektumfang Änderungsgenehmigung

Mit Bescheid BMVIT-820.164/0001-IV/SCH2/2012 erfolgte die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („Änderungs- und Differenzgenehmigung“) für den Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg. Diese umfasste die Koralmbahn von km 32,350 bis km 40,834 bzw. GKB km 23,020 – km 26,329 und somit denselben Streckenabschnitt wie die vorliegenden Einreichunterlagen zur Änderungsgenehmigung.

Ziel der vorliegenden Änderungseinreichung ist daher die Genehmigung der nach der Baubewilligung im Abschnitt Wettmannstätten – Deutschlandsberg aufgetretenen Projektänderungen. Diese betreffen im Wesentlichen:

Änderungen Gleisanlagen und Bahnsteig (Gleis, Bahnsteig, Unterbau, Oberbau)

- Ausbaugeswindigkeit $V_{\max}=250\text{km/h}$ statt $V_e=200\text{km/h}$
Die definitive Ausbaugeswindigkeit der Streckengleise 1 und 2 der Koralmbahn wird ab km 32,350 von $V_e=200\text{km/h}$ gem. HL-Richtlinie auf $V_{\max}=250\text{km/h}$ angehoben. Dadurch sind auch Anpassungen bei Rampen und Übergangsbögen erforderlich.

- Einbau von vier Schutzweichen im Bereich Bf. Weststeiermark
Gemäß § 22 Abs 4 Eisenbahnbau- u. Betriebsverordnung (EisbBBV), ist zum Schutz von durchgehenden Hauptgleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden der Einbau einer Schutzweiche erforderlich. Dies ergab die Notwendigkeit des Einbaus der Schutzweichen im Bf. Weststeiermark. Betroffen sind auch geringfügige Umtrassierungen der angrenzenden Gleise.
- Änderung der Neigungswechsel (NW) im Bereich Ostportal
Im Bereich des Ostportales des Koralmtunnels wird die Gradienten der Streckengleise um 6cm tiefer gelegt und es erfolgt eine Anpassung im Bereich der Freistrecke über eine Länge von ca. 700m.
- Errichtung von Gleisen und Gleisabschlüssen für den ASC
Für die geplante Errichtung eines ASC Stützpunktes sind drei Gleise (Gleis 401, 402 und 403) inkl. Gleisabschlüsse in der Trassierung des nordöstlichen Weichenkopfes des Bf. Weststeiermark vorgesehen.
- Entfall der Weiche 1I bei ca. bei km 37,973
Aufgrund der neuen Konfiguration und aufgrund des Einbaues der Schutzweiche entfällt die Weiche 1I.
- Änderung bei geotechnischer und hydrogeologischer Planung
Änderungen bei der geotechnischen und hydrogeologischen Planung sind infolge angetroffener Untergrundverhältnissen bei Bodenauswechslungen, Drainagen und Dichtschichten entstanden.
- Verschiebung der Gleislage (Gleis 1 und 2) um 6 cm
Infolge einer Anpassung an den Bestand im Bereich des Nachbarabschnittes Werndorf-Weitendorf-Wettmannstätten wird die Trassierung um 6cm horizontal verschoben.
- Anpassung der Regelquerschnitte gem. Regelwerk 01|05
Infolge neuer Planungsrichtlinien wurden die Lage der Kabeltröge geändert und damit einhergehende Anpassungen der Regelquerschnitte eingearbeitet.
- Entfall des Steinsatzes und Anpassung des Geländes, r. d. Bahn
Durch die Anpassungen des Regelquerschnitts und örtliche Gegebenheiten wurde die geplante Ausführung des Steinsatzes von km 36.073 bis km 36.100 nicht ausgeführt.
- Erweiterung der BT-Bahn-Fläche GKB West
Durch die Anpassungen gem. ÖBB Regelwerk 01.05 wurde die BT-Bahn im Bereich GKB-West erweitert.

- Ausführung des Oberbaues des Rettungszuggleis (Gleis 7) in Fester Fahrbahn
Es wurde ursprünglich als Schottergleis konzipiert. Die neue Ausführung erfolgt mit Fester Fahrbahn.
- Optimierung der Steinsätze l. d. Bahn.
Die Ausführung der Steinsätze von km 37,080 bis km 37,964 l. d. Bahn wurde im Zuge der Ausführung optimiert
- Änderung GKB-Anbindung West
Zur Aufrechterhaltung der bestehenden Bahnstrecke der GKB ist eine Anbindung der Bestandsgleise zwischen den beiden GKB-Ästen vorzusehen. Dazu ist eine Außenbogenweiche ABW 60E1-190-1:90 einzubauen.

Änderungen Straßen und Wege

- Trassierungstechnische Anpassungen der Erschließungswege bzw. Bedienwege
Die Erschließungswege bzw. Begleitwege wurden in der Funktionalität nicht geändert sondern aufgrund der Änderungen der Regelwerke an örtliche Gegebenheiten angepasst.
- Errichtung einer Zufahrt für HOA l. d. Bahn.
Zur Erschließung der HOA l. d. Bahn wurde bei km 34,568 bis 34,593 eine Zufahrtstraße inklusive Wendehammer entsprechend den örtlichen Gegebenheiten geplant.
- Trassierungsänderung der Erschließungsstraße (Anbindung WA7)
Die Erschließungsstraße zwischen WA6 und WA7, von km 36,275 bis km 36,275 l. d. Bahn wurde im Bereich des Anbindungsknoten beim WA7 im Zuge der Detailplanung optimiert und neu gestaltet.
- Anpassung des Radweges im Bereich P&R r. d. Bahn
Im Zuge der Detailplanung wurde die Achse des Radweges im Bereich P&R an die örtlichen Gegebenheiten angepasst.
- Errichtung Erschließungsweg bzw. Zufahrt zu GSA1/2, l. d. Bahn bei WA7
Der alte Erschließungsweg wurde aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Optimierung der GSA versetzt.
- Errichtung Zufahrt ASC und Unterwerk l. d. Bahn
Durch die neue Planung des ASC und des Unterwerks wurde eine Erschließungsstraße benötigt. Die Erschließung erfolgt rechts der Bahn bei ca. km 37.630.

- Änderung des Bahnhofvorplatzes Bf Weststeiermark (Park & Ride Anlage, Wege) r.d.B.
Die Änderungen bzw. geringfügigen Anpassungen sind aufgrund örtlicher Gegebenheiten entstanden, welche aber keine Auswirkung auf die Funktionalität haben.
- Anbindungsanpassungen Bahnhofzufahrtsstraße - Landesstraße
Im Zuge der Detailplanung wurde die Anbindung der Bahnhofzufahrtstraße an die Landesstraße L601 an örtliche Gegebenheiten angepasst.
- Änderung Aufbauten von Bedienungs- und Erschließungswegen links und rechts der Bahn
Im Bereich km 34,200 bis km 36,600 l. und r. d. Bahn wurde der Aufbau von Bedienungs- und Erschließungswegen im Zuge der Ausführung geändert.
- Errichtung einer zusätzlichen P & R Anlage Süd
Die Erschließung der südlich gelegenen Parkflächen erfolgt über die im Vorfeld errichteten Gemeindestraße von Osten bzw. von Westen. Der südliche Teil der Anlage besteht aus 50 Stellplätzen sowie 2 Behindertenstellplätze.

Änderungen SFE-Anlagen und Streckenausrüstung

- Wegen Einbau von 4 Schutzweichen in Bf. Weststeiermark - SFE
Infolge des Einbaues von 4 Schutzweichen im Bereich Bf. Weststeiermark sind SFE-Umbauten bei Kabelwegen, Oberleitung und Signalen erforderlich.
- Einbau von acht Einfahrsignalen & Signalvorplätzen an GKB-Äste Ost und West
Die Signale sind im Zuge der Detailplanung gem. neuerlicher sicherungstechnischer Planung einzubauen.
- Errichtung der Schaltstation R33/18 (R02)
Die Lage von Schaltstation R33/18 (R02) wurde im Zuge der Detailplanung bei km 26,043 situiert.
- Errichtung Schaltgerüst r. d. Bahn (Bf. Weststeiermark).
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse wurde das Schaltgerüst r. d. Bahn situiert.
- Errichtung Technikstation WHZ1 r. d. Bahn im Bereich Unterwerk.
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse wurde das Technikgebäude r. d. Bahn situiert.
- Errichtung Schaltstation l. d. Bahn.
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse wurde die Schaltstation l. d. Bahn situiert.

- Errichtung Zuglaufcheckpoint
Bei km 34,574 wird ein Zuglaufcheckpoint errichtet. Dies beinhaltet Kabelwege, Kabeltröge und ein Technikgebäude mit Zufahrt.

Änderungen Lärm- und Erschütterungsschutz

- Umbau bzw. Änderung der Lage von Lärmschutzwänden
Infolge neuer Planungsrichtlinien wurde die Lage der Lärmschutzwände geändert. Die neue Positionierung der Lärmschutzwand wird gem. Regelwerk 01|05 umgesetzt.
- Abtrag und Neufestlegung von Zugängen & Servicetoren
Im Zuge der Regelquerschnittoptimierung werden die Zugänge und Servicetoren angepasst.
- Änderung der Lärmschutzelemente und Absturzsicherung l. und r. d. Bahn.
Im Bereich zwischen Bahnhof Weststeiermark und dem Ostportal des Koralmtunnels werden die Lärmschutzelemente und Absturzsicherungen angepasst.

Änderungen Kunstbauten

- Änderungen bei den Kunstbauten
Die Änderungen bei den Kunstbauten betreffen die Entwässerung, die Fahrbahn, die Gründung, die Tragwerksgeometrie und die Ausrüstungen. Betroffen sind die Objekte WA2, WA3, WA4, WA4b, WA5, WA6, WA6a, WA6b, WA6c, WA7, WA8a, WA8b, WA9, WA9a, WA9b, WA9c, WA9d, WA9e, WA9f, WA10 und WA10a.
- Schleppkeile bzw. Schlepplatten
Bei den Kunstbauten WA2, WA4, WA4b, WA5, WA6, WA7, WA9a und WA10 werden Schlepplatten bzw. Schleppkeile vorgesehen.

Änderungen Hochbauten (Verkehrsstation, Technikgebäude; nicht jedoch Schalthäuser)

- Reduktion Steghöhe
Das Stegniveau wird von derzeit genehmigt ca. 9,9m über der OK Bahnsteig, bzw. ca. 10,45m über SOK um ca. 2,2m auf 8,25m über SOK reduziert. Die Mindestlichte zwischen SOK und Unterkante Steg beträgt 7,5m.
- Oberirdische Situierung der Radabstellplätze bei Zugang Süd
Neugestaltung der Radabstellplätze beim Zugang Süd des Bf. Weststeiermark.
- Aufwölbung Hallendach und Entfall Präsentationsraum Steg
Aufgrund der reduzierten Steghöhe wird die Anbindung des Steges an das Aufnahmegebäude modifiziert. Das Hallendach wölbt sich an dieser Stelle nach oben, sodass der Steg an die Schrägfassade anschließen kann. Dabei entfällt die Stegauskrägung.

- Entfall der Brandabschnittsbildung des zentralen Stiegenhauses
Die Brandabschnittsbildung des zentralen Stiegenhauses im Aufnahmegebäude erfolgt durch großflächige Brandschutzverglasungen und Brandschutzrollos. Der Brandabschnitt entfällt unter Gewährleistung der zulässigen Fluchtweglängen.
- Anbindung Mietflächen im 1.OG des Technikgebäudes
Im Sinne einer Wegeentflechtung werden die Sanitär-, Garderobe- und Aufenthaltsflächen der Mietflächen im 1.OG des Technikgebäudes über das Dach der Box C und Brücken direkt von der Halle erschlossen.
- Löschwassertank
Im Kellergeschoss des Bf. Weststeiermark wird ein Löschwasserbecken mit einem Fassungsvermögen von mind. 75m³ vorgesehen.
- Steg
In den bestehenden Stegquerschnitt wird unter Berücksichtigung aller relevanten Vorgabe für den Arbeitnehmerschutz beidseitig in Längsrichtung ein Putzsteg integriert. Am Inselbahnsteig lagert der Steg entgegen der derzeitigen Genehmigung nun auch auf einer Stahlbetonkonstruktion auf.

Änderungen Entwässerung / Gewässerschutzanlagen

- Verschiebung von Ausleitungen
Die Ausleitungen werden geringfügig an die Erfordernisse und örtlichen Verhältnisse angepasst verschoben.
- Gelände und Beckenanpassungen
Im Bereich ca. km 33,145 bis ca. km 33,900 (r. und l. d. Bahn) werden die Becken an die örtlichen Gegebenheiten angepasst.
- Errichtung von Teilsickerrohr PVC-150 Tunnelform l. und r. d. Bahn
Im Bereich ca. km 38,900 bis ca. km 39,800 wird eine Tiefdrainage mit DN 160 vorgesehen.
- Anpassung des unbenannten Gerinnes bei WA6c l. d. Bahn
Anpassung an die Erfordernisse eines Projektes Dritter.
- Erneuerung der bestehenden Querung bei km 35,233
Anpassung der Höhen an örtliche Gegebenheiten.
- Anpassung Entwässerungsgräben der Erschließungsstr. l. d. Bahn. zwischen WA6 und WA7
Anpassung an örtliche Gegebenheiten.
- Anpassung Entwässerungsgräben Erschließungsstr. Deponie Grub l. d. Bahn. zw. WA7 und WA8
Anpassung an örtliche Gegebenheiten.

- Optimierung der GSA 1/2 inkl. Rampe
Anpassung an örtliche Gegebenheiten.
- Errichtung RHB inkl. Entwässerungsschächte und Ausleitungen
Errichtung eines Rückhaltebeckens zur Regulierung der Abflussmengen.
- Optimierung GSA 1/6
Anpassung an örtliche Gegebenheiten.
- Geländeanpassung des Rückhaltebeckens RHB3 und RHB5
Anpassung der Höhen an örtliche Gegebenheiten.
- Errichtung eines Drainagesystems im ASC-Bereich
Es wird ein Drainagesystem inkl. Entwässerungsschächte für die Fläche des ASC-Unterwegsstützpunktes vorgesehen. Die Entwässerung wird über das neue Rückhaltebecken in die GSA 1/3 ausgeleitet.
- Errichtung von Drainagen zwischen den Weichen W15 - W16 und W51 - W52
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse werden zusätzliche Drainagen zwischen den Weichen W15 - W16 und W51 – W 52, im Bereich des Bf. Weststeiermark vorgesehen.
- Errichtung von zwei Reserveverrohrungen inkl. Schächte
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse werden zusätzliche Reserveverrohrungen inklusive Schächte im Bereich des Bahnhofs Weststeiermark situiert.
- Anpassung Entwässerung zufolge Fester Fahrbahn Rettungszugleis
Durch die neue Konzipierung des Rettungszugleises wird auch das Entwässerungssystem in diesem Bereich dementsprechend angepasst. Es werden eine Drainage und drei Entwässerungsschächte im Bereich des Rettungszugleises errichtet.
- Errichtung von Dükern r. und l. d. Bahn
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse werden Dücker zur Verbindung der kapillarbrechenden Schichten, welche durch die Querleitungen getrennt waren, benötigt.
- Anpassung Durchlass Gussendorf sowie Geländeanpassung Flutmulde
Anpassung an örtliche Gegebenheiten.
- Bahngraben mit bahnseitigem Freibord
Im Zuge der Detailplanung des Bahngrabens zwischen ca. km 39,210 bis ca. km 39,380 wurde eine Ausführung mit einem Freibord herangezogen.
- Änderungen sowie Anpassungen von Einleitpunkten in die Laßnitz (l. d. Bahn)
Anpassung an örtliche Gegebenheiten.

Änderungen Wasserbau (Flussbau)

- Laßnitzabsenkung
Entfall der Laßnitzabsenkung

Änderungen Landschaftspflegerische Begleitplanung

- Änderung der Lage von Wild- und Fischotterzäunen l. und r. der Bahn
Im Zuge der Detailplanung und der Anpassung an die Erfordernisse wurde die Lage von Wildschutzzäunen und Fischotterzäunen optimiert.
- Errichtung von Wildschutzzäuntüren- bzw. -zugängen, l. und r. der Bahn
Im Zuge der Ausführung und Anpassungen an die Erfordernisse wurden neue Zauntüren und Zugänge im Einreichabschnitt errichtet bzw. optimiert.
Die Zauntüren bzw. Zugänge wurde zwischen km 37,080 bis km 39,925 angeordnet.
- Landschaftliche Anpassung
 - Landschaftliche Anpassung r. d. Bahn zwischen WA6b und WA7
 - Geländeanpassung r. d. Bahn (GKB-Ost)

Zur detaillierten Darstellung wird auf das beiliegende Einreichoperat verwiesen.

Rodungsbewilligung

Mit Bescheid BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006 erging die bis 31.12.2020 befristete Rodungsbewilligung gemäß § 185 Abs 6 in Zusammenhalt mit §§ 17 und 18 ForstG 1975, BGBl Nr 440 idgF, sowie gemäß § 24 h Abs 5 UVP-G 200 idF BGBl I Nr 153/2004.

Die in diesem Bescheid genannten Flächen werden für oben genannten Arbeiten und forsttechnische Arbeiten über die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke hinaus (bspw für die Wiederaufforstung, Rekultivierung von Baustelleneinrichtungsflächen, Nach Pflegemaßnahmen) bis 31.12.2030 weiterhin benötigt werden.

3. Gutachten

Von der Projektwerberin wurde mit der Erstellung eines Gesamtgutachtens aus den projektrelevanten Fachgebieten und einer allgemein verständlichen Zusammenfassung iSd § 31a EisbG Herr DI Markus Mayr, allgemein beideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, bestellt.

Aus diesem Gesamtgutachten ist ersichtlich, dass das Bauvorhaben in fachlicher Hinsicht die Anforderungen des § 31a EisbG erfüllt.

4. Interoperabilität

Das Projekt betrifft einen Abschnitt des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Daher unterliegt der gegenständliche Projektbereich den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen, welche in der Richtlinie 2008/57/EG und den damit verbundenen TSI definiert sind.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH mit der Durchführung der EG-Prüfung beauftragt. Die entsprechenden EG-Zwischenberichte für

- das Teilsystem Infrastruktur, Prüfmodul SG
TSI INF HS (2008/217/EG)
- das Teilsystem Energie, Prüfmodul SG
TSI ENE HS (2008/284/EG) und

sind den beigelegten Genehmigungsunterlagen angeschlossen.

5. Antrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt für die gegenständlichen Maßnahmen auf Grundlage der vorgelegten Urkunden und Unterlagen den

ANTRAG

auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisebG, wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 41 iVm § 127 Abs 1 lit b WRG, Verlängerung der befristeten Rodungsbewilligung bis 31.12.2030 §§ 18 iVm § 185 Abs 6 ForstG und der Genehmigung nach allen sonst in die Zuständigkeit des BMVIT fallenden Genehmigungstatbeständen.

In technischer Hinsicht stützt sich der Antrag auf das § 31a- EisebG Gutachten des Sachverständigen Mayr und folgt hinsichtlich der Frage, ob einzelne Abweichungen vom Bauentwurf einer Änderung bedürfen, der dort vorgenommenen Beurteilung des Sachverständigen. Insofern diese Beurteilung auf Grundlage des durchzuführenden Ermittlungsverfahrens der Eisenbahnbehörde nicht geteilt wird, wird auch für jene Abweichungen, die seitens der Behörde als erheblich und einer Änderungsgenehmigung bedürftig erscheinen, die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisebG beantragt.

Der zuständige Ansprechpartner der Bauwerberin ist Herr DI Dietmar Schubel als Projektleiter. Die rechtliche Betreuung des Vorhabens erfolgt durch den Stab Recht und

Beteiligungsmanagement, Verwaltungsrecht, der ÖBB-Infrastruktur AG, Frau Mag. Elisabeth Gruber (Tel.: 01/ 93000/ 38060, elisabeth.gruber@oebb.at)

Die Projektwerberin erklärt ihre Bereitschaft, die Übermittlung der Einreichunterlagen an die Standortgemeinden auf Ersuchen der Behörde vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft



DI Franz Bauer
Vorstandsdirektor



DI Dr. Hubert Hager
Geschäftsbereichsleiter

Anlagen: Einreichoperat (3-fach)