

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

**Mag. Erich Simetzberger**  
Sachbearbeiter

[ERICH.SIMETZBERGER@BMK.GV.AT](mailto:ERICH.SIMETZBERGER@BMK.GV.AT)  
+43 1 71162 652215  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

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

Geschäftszahl: 2024-0.515.036

Wien, 16. Juli 2024

**Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf**  
**Elektrifizierung**  
**Abschnitt Aotal – Graz Ostbahnhof**  
**km 237,150 – km 245,264**

**eisenbahnrechtliche Baugenehmigung**

**BESCHEID**

**Spruch**

I. Der ÖBB–Infrastruktur AG wird für die **Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf im Abschnitt Aotal – Graz Ostbahnhof von km 237,150 bis km 245,264** die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erteilt.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bezieht sich insbesondere auf folgende **projektgegenständliche Maßnahmen**:

**Aotal:**

- Ausstattung der durchgehenden Hauptgleise mit einer neuen Oberleitung des Typs 1.2
- Versetzung der Einfahr- und Einfahrvorsignale ES Y, ES B und EVS b aufgrund der neuen Lufttrennung der Oberleitung
- Errichtung einer Beleuchtung sowie Verschieberbahnsteige zur Ermöglichung des Wendens von Zügen in Aotal während der Sperre des Laßnitztunnels

**Strecke Autal bis Graz Ostbahnhof:**

- Errichtung einer Oberleitungsanlage für das Streckengleis mit der Oberleitungstypen 1.2

**Hart bei Graz:**

- Rückbau des Tragwerks des bestehenden Personenübergangssteges und Neuherstellung mit zusätzlichen Stufen

**Bahnhof Messendorf:**

- Montage der Oberleitung auf der Grundlage der im Rahmen der Umbaumaßnahmen 2024 – 2026 getroffenen Vorkehrungen

**Autobahnquerung ZGO5:**

- Errichtung von zwei Masten am Tragwerk der Querung des Autobahnzubringers Graz-Ost

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

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

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

- „AMR 002; ÖBB-Konsens-Strecke 2710: Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf.; Autal – Graz Ostbahnhof; Elektrifizierung; Einreichprojekt“.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 samt allgemein verständlicher Zusammenfassung.

II. Das Bauvorhaben ist **bis 31.12.2028** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Behörde gestellten Antrag verlängert werden.

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

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

V. Über die im gegenständlichen Verfahren erhobenen **Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen** wird wie folgt entschieden, ohne dass hievon bestehende Vereinbarun-

gen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden:

1. Alle gegen das Vorhaben erhobene Einwendungen, entgegenstehende Anträge und sonstige Vorbringen werden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Einwendungen handelt oder den Einwendungen durch die Aufnahme von entsprechenden Nebenbestimmungen oder durch bereits im Bauentwurf selbst vorgesehene Maßnahmen entsprochen wird, als unbegründet **abgewiesen**.
2. Zivilrechtliche Ansprüche werden **zurückgewiesen** und auf den Zivilrechtsweg verwiesen.
3. Nicht verfahrensgegenständliche Einwendungen, Anträge und sonstige Vorbringen werden **zurückgewiesen**.

### **Rechtsgrundlagen**

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

§§ 20, 31, 31a, 31f, 31g und §§ 86 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)

§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

### **Begründung**

#### **Zuständigkeit der Behörde**

Hinsichtlich der Zuständigkeit der Behörde ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

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

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

Gemäß Z 1 der Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, BGBl II Nr 273/1997, (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung) wurde die Strecke Raum Graz - Staatsgrenze bei Mogersdorf zur Hochleistungsstrecke erklärt.

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

## **Antragslegitimation der Bauwerberin**

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

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

## **Rechtliche Grundlagen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Interoperabilität**

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf“ ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Dies bedeutet, dass auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des 8. Teils des EibG (§§ 86 ff) betreffend Interoperabilität anzuwenden sind.

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

Als Grundlage für die Prüfung werden entsprechende Entscheidungen der Kommission über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität herangezogen. Im vorliegenden Fall ist das Teilsystem Energie (TSI ENE) relevant.

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

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den bereits in den vorangehenden Verfahren im Rahmen eines den Unterlagen beige-schlossenen Zwischenberichts vom 7.12.2023 erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle (Arsenal Railway Certification GmbH) im erforderlichen Ausmaß.

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

Gemäß § 105 EisbG ist die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme des für das ggst. Bauvorhaben relevanten Teilsystems „Infrastruktur“ bei der Behörde zu beantragen, wobei dem Antrag die in § 105 Abs 1 EisbG bezeichneten Unterlagen beizulegen sind.

### **CSM-Verordnung**

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

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

Den von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Antragsunterlagen ist weiters die Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters, DI Thomas Buisman, vom 19.12.2023 zum ggst. Änderungsvorhaben beige-schlossen.

Es ist daher auch von der Einhaltung der in § 6 Abs 4 Z 1 EisbVO enthaltenen Anforderung, wonach insbesondere u.a. bei der Planung und dem Bau von Betriebsanlagen der verantwortliche Betriebsleiter bei Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens, welche die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs beeinflussen können, anzuhören ist, auszugehen.

### **Verfahrenshergang**

Der Verfahrenshergang stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Gemäß Z 1 der Verordnung der Bundesregierung vom 20.9.1997, BGBl II Nr 273/1997 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung), wurde die Strecke Raum Graz – Staatsgrenze bei Mogersdorf zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2023 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) gestellt.

Dieser Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18.12.2023 wurde von der Behörde gemäß § 44a des allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) durch Edikt im Großverfahren vom 12.2.2024, GZ. 2024-0.008.812, kundgemacht

In diesem Edikt hat die Behörde bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit vom 19.2.2024 bis 2.4.2024 bei der Behörde, sowie bei der Stadt Graz, der Marktgemeinde Raaba-Grambach und der Gemeinde Hart bei Graz als Standortgemeinden besteht und weiters eine Frist vom 19.2.2024 bis 2.4.2024 zur Erhebung schriftlicher Einwendungen festgelegt.

Unter einem ist in diesem Edikt die Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 3.4.2024 im Veranstaltungszentrum der Marktgemeinde Raaba-Grambach erfolgt.

Das Edikt wurde jeweils im redaktionellen Teil der Steiermark-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und der „Kleinen Zeitung“, auf der „Elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes (EVI)“, durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinden sowie im Internet auf der Website des BMK verlautbart.

Ergänzend dazu ist die Einbindung des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen gemäß ArbIG mit zusätzlichem Schreiben der Behörde vom 12.2.2024, GZ. 2024-0.008.812, erfolgt.

Bis zum Verhandlungstermin wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Steiermark vom 5.3.2024;
- Stellungnahme der Gemeinde Hart bei Graz vom 26.3.2024;
- Stellungnahme der Netz Burgenland GmbH vom 27.3.2024;
- Stellungnahme der Trans Austria Gasleitung GmbH vom 27.3.2024;
- Stellungnahme der Energienetze Steiermark GmbH vom 25.3.2024.

Die Auflage der Verhandlungsschrift der über die am 3.4.2024 im Gegenstand durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung gemäß § 44e Abs 3 AVG wurde mit Schreiben der Behörde vom 5.4.2024, GZ. 2024-0.261.725, veranlasst.

Festgehalten wird, dass keine Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erhoben wurden.

Im Zuge der Auflage der Verhandlungsschrift wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 5.4.2024, GZ. 2024-0.196.132, eine ergänzende schriftliche Stellungnahme der Trans Austria Gasleitung GmbH vom 2.4.2024 zur Kenntnis gebracht und dieser Gelegenheit gegeben, sich dazu bis spätestens 2.5.2024 zu äußern.



Von dieser Möglichkeit hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben (E-Mail) vom 8.4.2024 Gebrauch gemacht und unter Hinweis auf die im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung 3.4.2024 erstatteten Schlussstellungnahme neuerlich darauf hingewiesen, dass sich im verfahrensgegenständlichen Abschnitt Aotal – Graz Ostbahnhof der geplanten Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf keine Gasleitung befindet. Zur Verdeutlichung dieses Umstandes hat die ÖBB-Infrastruktur AG ihrem Schreiben (E-Mail) auch eine Übersicht der Austria Gas Grid Management GmbH (AGGM), Stand 28.11.2023, betreffend „Die Gasnetzinfrastruktur in Österreich“ beigelegt.

### **Gegenstand des Verfahrens**

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf im Abschnitt Aotal – Graz Ostbahnhof von km 237,150 bis km 245,264.

Das ggst. Bauvorhaben sieht vorerst die Elektrifizierung des ca. 8 km langen Abschnitts Aotal - Graz Ostbahnhof vor und umfasst auch die hierfür erforderliche Hebung des Fußgängerstegs in der Verkehrsstation Hart bei Graz.

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

### **Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung**

Zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist Folgendes auszuführen:

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

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

Dazu ist festzuhalten, dass die Bauwerberin gemäß ihrer Erklärung das Bauvorhaben unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausführen wird (vgl. dazu die entsprechenden Ausführungen unter Punkt 4.4.1 Allgemeines auf Seite 33 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023).

Sowohl hinsichtlich der genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektbestandteile, die keine Eisenbahnanlage darstellen, ist jedoch allgemein darauf hinzuweisen, dass ein Bauvorhaben grundsätzlich ein unteilbares Ganzes ist und derartige Maßnahmen im Projekt darzustellen beziehungsweise auch im Gutachten gemäß § 31a EisbG zu berücksichtigen sind, soweit dies zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist (vgl. dazu auch die Ausführungen unter dem Punkt 2.1 Allgemeines auf Seite 39 des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023).

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 werden mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

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

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

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

Den vorliegenden Projektunterlagen ist auch zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist (Stellungnahme des verantwortlichen Betriebsleiters, DI Thomas Buisman, vom 19.12.2023).

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

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

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

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

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

Die Bauwerberin hat das unter Spruchpunkt I. angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

- Hochbau
- Elektrotechnik – Oberleitung
- Elektrotechnik – 50 Hz
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Eisenbahnbetrieb

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

Das Gutachten enthält die Erklärung, dass von den Gutachtern die Anforderungen des § 31a Abs 2 EisbG erfüllt werden.

Aus der Gesamtschau des Gutachtens ergibt sich, dass die Genehmigungsfähigkeit des Projektes für alle projektrelevanten Fachgebiete vollständig geprüft und beurteilt wurde.

Aus der Gesamtschau des Gutachtens ergibt sich weiters, dass keine Abweichungen von Stand der Technik vorliegen.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.12.2023 wird unter dessen **Punkt 1 Ergebnis der Begutachtung** Folgendes festgehalten:

*„Das Projekt wurde gemäß § 31a EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen und der angeführten Regelwerke hinsichtlich der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes geprüft und zur Ausführung geeignet befunden.*

*Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R 10 für Eisenbahnanlagen begutachtet und die Erfüllung aller Erfordernisse festgestellt.*

*Die Planunterlagen wurden auf die Einhaltung aller relevanten Normen und Vorschriften hin überprüft. Die Planung entspricht durch die Verwendung der gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen dem Stand der Technik. Der*

*Bauentwurf entspricht den relevanten Vorgaben der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung EBEV und der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung EisBBV.*

*Aus Sicht der Gutachter besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG kein Einwand.“*

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 ergibt sich somit zusammenfassend, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik entspricht.

Seitens der Behörde wird das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG vom 18.12.2023 in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

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

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

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 ist dazu zusammenfassend zu entnehmen, dass die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechend der AVO Verkehr 2017 unter Berücksichtigung des Schwerpunktkonzeptes des Arbeitnehmerschutzes der Richtlinie R10 für Eisenbahnanlagen der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt wurde.

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

Die Gutachter haben in ihrem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.12.2023 zusammenfassend ausgeführt, dass der gegenständliche Bauentwurf dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Mit oben genanntem Schreiben der Behörde vom 12.2.2024 ist die zusätzliche Verständigung des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen von den Inhalten des oben genannten Edikts vom selben Tag erfolgt.

Festgehalten wird, dass das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, zu den aufgelegten Unterlagen bzw. den Ermittlungsergebnissen bislang keine Stellungnahme erstattet hat.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 18.12.2023 und unter Berücksichtigung der vorliegenden Ermittlungsergebnisse ergibt sich für das gegenständliche Bauvorhaben somit, dass es jedenfalls unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes dem Stand der Technik entspricht.

## **2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften**

Im Zuge des für das ggst. Projekt „Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf im Abschnitt Aural – Graz Ostbahnhof von km 237,150 bis km 245,264 durchgeführten Ermittlungsverfahrens ist eine schriftliche Stellungnahme der Gemeinde Hart bei Graz vom 26.3.2024, in der im Wesentlichen Fragen zur Projektabwicklung bzw. Projektabgrenzung enthalten waren, bei der Behörde eingelangt.

Zu der von der Gemeinde Hart bei Graz in dieser schriftlichen Stellungnahme aufgeworfenen Frage, inwieweit für die Umsetzung des Projektes „Rodungsmaßnahmen auf dem Gemeindegebiet“ erforderlich würden, ist in rechtlicher Hinsicht zu sagen, dass die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Behörde gemeinsam mit ihrem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung keinen Antrag auf damit einhergehende, vorübergehende oder dauernde Rodung von Waldflächen im Sinne des Forstgesetzes gestellt hat.

In ihrer dazu im Zuge der Verhandlung abgegebenen Stellungnahme hat die ÖBB-Infrastruktur AG allgemein auf die sich aus den Bestimmungen des § 43 EisbG betreffend Gefährdungsbereich der Eisenbahn und des § 45 EisbG betreffend Verpflichtung des Eisenbahn(infrastruktur)unternehmens zur Beseitigung eingetretener Gefährdungen innerhalb des Gefährdungsbereichs der Eisenbahn hingewiesen und eine gemeinsame Begehung mit Vertretern der Gemeinde unter Beiziehung eines Forstsachverständigen nach endgültiger Festlegung der Maststandorte in Aussicht gestellt.

Es ist daher davon auszugehen, dass mit dieser angekündigten Vorgangsweise den diesbezüglichen Forderungen der Gemeinde in ausreichendem und zielführendem Maß Rechnung getragen wurde.

Hinsichtlich der in der schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde als erforderlich erachteten Rückhaltmaßnahmen (zB in Form von Leitschienen) im Bereich Bahnhof Hart bei Graz bis Lindenstraße von Reinhard-Machold-Straße wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge der Verhandlung auf ein mit der Gemeinde noch zu führendes, von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG zu veranlassendes Gespräch hinsichtlich der durch die Bewuchspflege entstehenden Situation samt Überprüfung des Erfordernisses allfälliger Rückhaltmaßnahmen in Aussicht gestellt, sodass davon auszugehen ist, dass der diesbezüglichen Forderung der Gemeinde in ausreichendem und zielführendem Maß entsprochen wurde bzw. werden wird.

Hinsichtlich der in der schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde angesprochenen Durchlasssanierungen sowie der sich aus der sich aus einer von der Gemeinde erstellten Hangwasserkarte für den Bahnhofsbereich ergebenden Maßnahmenkozepte ist von Seiten der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge der in der Verhandlung erstatteten Stellungnahme die Klarstellung erfolgt, dass weder die angesprochenen Durchlasssanierungen noch die Hangwasserkarte einen Bestandteil des ggst. Bauvorhabens darstellen.

Der in der schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde geäußerten Kritik, wonach der Personendurchgang bereits derzeit nicht barrierefrei ausgeführt sei und sich diese Situation durch die geplanten Maßnahmen (gemeint wohl: Rückbau des Tragwerks des bestehenden Personenübergangssteges und Neuherstellung mit zusätzlichen Stufen) weiter verschlechtern werde, hat die ÖBB-Infrastruktur AG in ihrer im Zuge der Verhandlung erstatteten Stellungnahme zum einen entgegen gehalten, dass (auch) hinkünftig ein barrierefreier Zugang zum Randbahnsteig laut Ö-Norm B1600 mit einer maximalen Rampenneigung von 6 % bis zu den beiden Parkplätzen für Personen mit eingeschränkter Mobilität in der Reinhard-Machold-Straße gegeben sein wird. Zum anderen hat die ÖBB-Infrastruktur AG in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass auch die Bestimmungen der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich „eingeschränkt mobiler Personen“ (TSI PRM) eingehalten werden.

Aufgrund dieser Ausführungen der ÖBB-Infrastruktur AG in Verbindung mit den Ermittlungsergebnissen - insbesondere auch den Ergebnissen des Gutachtes gemäß § 31a EisbG - ist daher davon auszugehen, dass das Bauvorhaben auch diesbezüglich dem Stand der Technik entspricht.

In diesem Zusammenhang ist der Vollständigkeit halber festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG auf die Möglichkeit der Schaffung eines Kundenprojektes betreffend Ausbau es Zugangs für Fußgänger über die Eisenbahnkreuzung mit der L311 in km 240,462 der ggst. Eisenbahnstrecke unter Einbeziehung der Gemeinde, des Landes Steiermark und der ÖBB-Infrastruktur AG hingewiesen hat, sofern dies von Seiten der Gemeinde als erforderlich erachtet bzw. gewünscht werde.

Eine Verletzung von der Gemeinde Hart bei Graz wahrzunehmender Interessen durch das Bauvorhaben im Sinne des§ 31f Abs 1 Z 2 EisbG kann daher insgesamt nicht erkannt werden.

### **3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte**

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das ggst. Bauvorhaben Elektrifizierung des Abschnitts Aital – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf durchgeführten Ermittlungsverfahrens Stellungnahmen der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark, der Trans Austria Gasleitung GmbH, der Energienetze Steiermark GmbH und der Netz Burgenland GmbH sowie von Herrn Gottfried Weißman, Gemeinderatsclub der Grünen, erstattet wurden.

Allgemein ist hier auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs (vgl. z.B. VwGH vom 13.03.1991, Zl. 90/03/0038 und vom 24.04.1991, Zl. 90/03/0237) zu verweisen, wonach die bei der Verwirklichung eines Projektes zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen etc.) sowie Wertminderungen keine Verletzung subjektiv-öffentlicher Rechte, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen können und daher auch nicht von der Eisenbahnbehörde umzusetzen sind. Unabhängig davon sind jedoch von der Behörde

selbst im Sinne des § 19 Abs 2 EisbG von Amts wegen Ermittlungen anzustellen und Vorschriften zu treffen, welche dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienen.

Das ggst Bauvorhaben Elektrifizierung des Abschnitts Aual – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 18.12.2023 in Hinblick darauf, ob dieses dem Stand der Technik entspricht, einer Überprüfung unterzogen.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die Bauwerberin ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer im Bauentwurf für das Bauvorhaben „Elektrifizierung des Abschnitts Aual – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf“ getroffen hat.

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

Fragen der Grundeinlösung, der Einräumung von Servituten, etc. sind grundsätzlich nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, hat die Bauwerberin als Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit, die Enteignung auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnteignungsentschädigungsgesetzes zu beantragen.

Anzumerken ist, dass für die Verwirklichung des Bauvorhabens neben der erforderlichen Genehmigung auch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die vom gegenständlichen Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist. Dies kommt im Spruch des Bescheides auch entsprechend zum Ausdruck.

Dem Antrag und den Antragsunterlagen ist zu entnehmen, dass zum Teil Fremdgrund beansprucht wird, wobei Enteignungen von der Bauwerberin nicht beantragt wurden. Die Bauwerberin hat als Eisenbahnunternehmen jedoch das Recht, im Bedarfsfall auch die Enteignung von für das Vorhaben erforderlichen Grundstücken zu beantragen. Enteignungen sind somit im Sinne der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes und des HIG in allfällig gesondert zu führenden Verfahren zu behandeln.

Zu der im Rahmen des ggst. Verfahrens erstatteten Stellungnahme der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark ist allgemein zu sagen, dass diese offenbar im Rahmen ihrer Tätigkeit als Landwirtschaftskammer abgegeben wurde und unklar bleibt, inwieweit sich diese tatsächlich auf das verfahrensggst. Vorhaben betreffend die Elektrifizierung des Abschnitts Aual – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf bezieht, da im ersten Absatz dieser Stellungnahme auf das Vorhaben „Elektrifizierung Graz – Köflacher Bahn“ Bezug genommen wird.

Zu dem in dieser Stellungnahme inhaltlich erstatteten Vorbringen wird auf die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf das Gutachten gemäß § 31a EisbG, aus dem sich ergibt, dass das verfahrensggst. Vorhaben dem Stand der Technik entspricht, sowie auf die vorstehenden allgemeinen Ausführungen verwiesen.

Das ggst. Vorbringen war daher gemäß Spruchpunkt V. – unabhängig von der Frage der Parteistellung – jedenfalls als unbegründet abzuweisen bzw. – soweit sich dieses auf zivilrechtliche Ansprüche bezieht – auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Zu den im Rahmen des ggst. Verfahrens erstatteten Stellungnahmen der Trans Austria Gasleitung GmbH, der Energienetze Steiermark GmbH und der Netz Burgenland GmbH ist auszuführen, dass sich gemäß den Ermittlungsergebnissen im Nahebereich des verfahrensggst. zu elektrifizierenden Abschnitts Aotal – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf keine Gasleitungen der Trans Austria Gasleitung GmbH, der Energienetze Steiermark GmbH und der Netz Burgenland GmbH befinden.

Die ggst. Vorbringen waren daher gemäß Spruchpunkt V. als unbegründet abzuweisen bzw. als im ggst. Verfahren nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen.

Unabhängig davon ist festzuhalten, dass die ÖBB-Infrastruktur AG allfällige, sich allenfalls in späterer Folge dennoch als erforderlich erweisende Vorkehrungen mit den Eigentümern bzw. Betreibern von Gasleitungen abzustimmen haben wird, wie dies auch aus der im Zuge der Ortsverhandlung abgegebenen Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zugesichert wurde.

Im Zuge der Ortsverhandlung wurde Herrn Gottfried Weißman, Gemeinderatsclub der Grünen, Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme gegeben. Gegenstand dieser Stellungnahme waren ein Bericht an den Gemeinderat vom 25. Mai 2023 sowie die Unterlage 4.08 Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Graz, 8. Änderung A14-088058/2023 sowie weiters ein Bericht in der „Kleine Zeitung vom 27.07.2023“ – „Der Grazer Süden bekommt ein neues Einfahrtsgate“ sowie ein Terminavis Mobilitätsdialog am 11.06.2024 betreffend „Mobilitätsplan Graz 2040“.

Dazu ist zum einen zu sagen, dass das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Graz nicht Gegenstand des verfahrensggst. Bauvorhabens betreffend die Elektrifizierung des Abschnitts Aotal – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf ist. Zum anderen wurde mit dieser Stellungnahme auch keine persönliche Betroffenheit vom ggst. Bauvorhaben dargetan, sodass das ggst. Vorbringen daher gemäß Spruchpunkt V. insgesamt als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen bzw. auch mangels Parteistellung zurückzuweisen war.

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

#### **zu Spruchpunkt IV. (öffentliches Interesse)**

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



durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst und zum anderen auch größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung der Interessen der vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen erwächst.

### **Bauausführungsfrist**

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

Dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsantrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18.12.2023 ist dazu zu entnehmen, dass der Beginn der Bauarbeiten für das 1. Quartal 2025 und das Ende der Bauarbeiten für das 4. Quartal 2027 geplant ist.

Dies wurde im Rahmen der von der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge der Ortsverhandlung abgegebenen Stellungnahme insofern aktualisiert, als der Beginn der Bauarbeiten nunmehr bereits für 4. Quartal 2024 geplant ist, wobei das Ende der Bauarbeiten unverändert im 4. Quartal 2027 liegen soll.

Unter Berücksichtigung allfälliger Unwägbarkeiten im Zuge der Bauausführung (zB mangelnde Verfügbarkeit von Arbeitskräften oder Baumaterialien infolge unvorhersehbarer, nicht in der Sphäre des Eisenbahninfrastrukturunternehmens liegender Ereignisse) war die Bauausführungsfrist daher mit 31.12.2028 festzulegen.

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

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

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

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

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den durch die Vorlage des weiter oben genannten „Zwischenberichts“ der Arsenal Railway Certification GmbH vom 7.12.2023 für das Teilsystem Energie erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle im erforderlichen Ausmaß.

### **zusammenfassende Würdigung**

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem ggst. Bauvorhaben betreffend Elektrifizierung des Abschnitts Aural – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke

Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EisbG die im Spruch angeführten Genehmigungen zu erteilen waren. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Projekterstellung dem Stand der Technik zum Antragszeitpunkt unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn unter Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Sachverständigen gemäß § 31a EisbG haben bei der Beurteilung des Bauentwurfs den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Hierbei wurde auf die obzitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhalt samt den diesem zugrunde liegenden Projektunterlagen, dem § 31a-Gutachten sowie dem sonstigen Vorbringen.

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

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.

### ergeht an:

1. ÖBB-Infrastruktur AG  
Praterstern 3, 1020 Wien

vorweg mit E-Mail an: [elisabeth.gruber@oebb.at](mailto:elisabeth.gruber@oebb.at);

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

vorweg mit E-Mail an: [engelbert.kahr@oebb.at](mailto:engelbert.kahr@oebb.at);

3. Landeshauptstadt Graz  
Rathaus – Präsidialamt  
Hauptplatz 1, 8011 Graz
4. Marktgemeinde Raaba-Grambach  
Josef-Krainer-Straße 40, 8074 Raaba-Grambach
5. Gemeinde Hart bei Graz  
Johann Kamper-Ring 1, 8075 Hart bei Graz
6. Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft  
Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat

Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen  
Stubenring 1, 1010 Wien

vorweg mit E-Mail an: [ij11@bmaw.gv.at](mailto:ij11@bmaw.gv.at);

unter Bezugnahme auf das ho. Schreiben vom 12.2.2024, GZ. 2024-0.008.812;

7. Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark  
Hamerlinggasse 3, 8010 Graz
8. Trans Austria Gasleitung GmbH  
Wiedner Hauptstraße 120, 1050 Wien
9. Energienetze Steiermark GmbH  
Leonhardgürtel 10, 8010 Graz
10. Netz Burgenland GmbH  
Kasernenstraße 9, 7000 Eisenstadt
11. Gottfried Weißmann  
Brockmanngasse 89a, 8010 Graz

Für die Bundesministerin:  
Mag. Erich Simetzberger