

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter

erich.simetzberger@bmimi.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: 2026-0.045.736

Wien, 19. Jänner 2026

**ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf
Elektrifizierung
Abschnitt Gleisdorf - Aural
km 223,600 – km 237,150**

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 2.4.2025 auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wie folgt:

BESCHEID

Spruch

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die **Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf im Abschnitt Gleisdorf - Aural von km 223,600 – km 237,150** 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**:

- Errichtung einer Oberleitungsanlage (ca. 11,4 km Oberleitung entlang der Strecke und etwa 3,8 km in den Bahnhöfen) zwischen der Schutzstrecke Gleisdorf und Aural;

- Ausstattung des durchgehenden Hauptgleises mit der Oberleitungstypen 1.2, aller anderen Gleise mit der Oberleitungstypen 1.1 und im Bahnhof Laßnitzhöhe im Tunnelbereich mit einer Deckenstromschiene;
- Errichtung neuer Schaltgerüste in den Bahnhöfen Laßnitzthal und Laßnitzhöhe;
- Anpassung der Einfahr- und Vorsignale für die Bahnhöfe Laßnitzthal und Laßnitzhöhe;
- Aufweitung des Laßnitztunnels über eine Strecke von 535 Metern;
- Bau eines Abstellgleises (Gleis 3) im Bahnhof Laßnitzhöhe;
- Umstellung aller Weichenheizungsanlagen und Notstromversorgungen auf Bahnstrom (16,7 Hz).

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.; Gleisdorf (Schutzstrecke) Autal; 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 11.3.2025 samt allgemein verständlicher Zusammenfassung.

II. Das Bauvorhaben ist **bis 31.12.2031** 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 anzusehen.

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 hiervon bestehende Vereinbarungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hiervon 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 entgegen 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: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), 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 zu Hauptbahnen 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 des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur 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 in § 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 EisbG (§§ 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 EisbG ist für ein Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang 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 durch den Beischluss des Zwischenberichts für das Teilsystem Infrastruktur einschließlich Sicherheit in Eisenbahntunneln vom 18.2.2025 sowie des Zwischenberichts für das

Teilsystem Energie vom 18.2.2025 zu den Unterlagen erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle (jeweils Arsenal Railway Certification GmbH) im erforderlichen Ausmaß (für die Phase „Entwurfsplanung“ bzw. „Entwurfsprüfung/Einreichplanung“).

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“ einschließlich Sicherheit in Eisenbahntunneln sowie des Teilsystems „Energie“ 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 fachlichen Betriebsleiters, DI Florian Bachl, vom 28.3.2025, zum ggst. Vorhaben beigeschlossen.

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 2.4.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesministerium für Innovation; Mobilität und Infrastruktur den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) gestellt.

Dieser Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 2.4.2025 wurde von der Behörde gemäß § 44a des allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) mit dem im Großverfahren ergangenen Edikt vom 12.6.2025, GZ. 2025-0.254.436, kundgemacht

In diesem Edikt hat die Behörde bekannt gegeben, dass die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die aufgelegten Unterlagen in der Zeit vom 17.6.2025 bis 29.7.2025 bei der Behörde, der Stadtgemeinde Gleisdorf, der Marktgemeinde Laßnitzhöhe sowie den Gemeinden Ludersdorf-Wilfersdorf, Nestelbach bei Graz und Hart bei Graz als Standortgemeinden besteht und weiters eine Frist vom 17.6.2025 bis 29.7.2025 zur Erhebung schriftlicher Einwendungen festgelegt.

Unter einem ist in diesem Edikt die Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 31.7.2025 im Großen Sitzungssaal im Servicecenter, 1. Stock, der Stadtgemeinde Gleisdorf, Rathausplatz 1, 8200 Gleisdorf, 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, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gemäß ArbIG sowie des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans gemäß § 55 Abs 5 WRG mit zusätzlichem Schreiben der Behörde vom 12.6.2025, GZ. 2025-0.254.436, erfolgt.

Bis zum Verhandlungstermin wurden beim Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 14.7.2025;
- Stellungnahme der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark vom 24.7.2025;
- (verspätete) Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 30.7.2025.

Die Auflage der Niederschrift über die am 31.7.2025 im Gegenstand durchgeführte öffentliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 3 AVG wurde mit Schreiben der Behörde vom 1.8.2025, GZ. 2025-0.617.817, veranlasst.

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

In ihrer (verspäteten) schriftlichen Stellungnahme vom 30.7.2025 hat die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mitgeteilt, dass die Teilnahme eines Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorats an der im Gegenstand am 31.7.2025 anberaumten mündlichen Verhandlung aus Termingründen nicht

möglich ist und hat diese gemäß § 12 Abs 2 ArbIG 1993 um Übermittlung der Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides ersucht.

Diesem Ersuchen wurde mit dem an die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, ergangenen Schreiben der Behörde vom 4.8.2025, GZ. 2025-0.621.562, unter Einräumung einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens entsprochen.

Mit Schreiben vom 31.8.2025, GZ. 2025-0.626.292, hat die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, in weiterer Folge eine Stellungnahme erstattet.

Diese Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 31.8.2025 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 24.9.2025, GZ. 2025-0.763.457, im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Schreiben (E-Mail) vom 25.9.2025 die Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 31.8.2025 zur Kenntnis genommen.

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 Gleisdorf – Aital von km 223,600 bis km 237,150.

Zur Ermöglichung eines durchgehend elektrifizierten Betriebs im Jahr 2028 ist die Elektrifizierung der derzeit nur im Abschnitt Graz Hbf – Graz Ostbahnhof elektrifizierten, rund 80 km langen ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf. vorgesehen.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 16.4.2024, GZ. 2024-0.515.036 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf im Abschnitt Aital – Graz Ostbahnhof von km 237,150 bis km 245,264 erteilt.

Das ggst. Bauvorhaben sieht nunmehr die Elektrifizierung des ca. 13,6 km langen Abschnitts Gleisdorf (Schutzstrecke) - Aital vor und umfasst auch die Errichtung eines Abstellgleises (Gleis 3) im Bf. Laßnitzhöhe sowie eine Querschnittserweiterung des Laßnitztunnels auf der Bestandstrasse.

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 Par-teistellung 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 beispielsweise unter den Punkten 4.7 Fernmeldetechnik und 4.8 Eisenbahnbetrieb des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 11.3.2025).

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.

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 11.3.2025 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 fachlichen Betriebsleiters, DI Florian Bachl, vom 28.3.2025).

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 11.3.2025 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:

- Eisenbahnbautechnik
- Elektrotechnik – Oberleitung
- Elektrotechnik – 50 Hz
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Tunnelbau und Tunnelsicherheit
- Geotechnik und Wasserbau
- 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 vom Stand der Technik vorliegen.

Im Gutachten gemäß § 31a EISbG vom 11.3.2025 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 ArbeitnehmerInnenschutzes geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden

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

Die Planungsunterlagen 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.

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 11.3.2025 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 11.3.2025 als schlüssig, vollständig und nachvollziehbar bewertet und sind im Verfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EISbG vom 11.3.2025 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 11.3.2025 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 11.3.2025 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.

In seiner schriftlichen Stellungnahme vom 31.8.2025, GZ. 2025-0.626.292, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat allgemein auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, die gemäß § 11 Abs 1 und 2 AVO Verkehr von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, hingewiesen und hat dieses die übermittelten Unterlagen ohne weitere Beurteilung retourniert und um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung des Bescheides ersucht.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EIsbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 11.3.2025 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 11.3.2025 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 Rahmen der für das ggst. Projekt „Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf im Abschnitt Gleisdorf – Aital von km 223,600 – km 237,150 durchgeführten Ermittlungsverfahrens am 31.7.2025 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung hat der Bürgermeister der Marktgemeinde Laßnitzhöhe im Rahmen seiner Stellungnahme folgende Forderungen bzw. Anregungen an die ÖBB-Infrastruktur AG herangetragen:

„Die Marktgemeinde Laßnitzhöhe ersucht anlässlich der heutigen Verhandlung, dass es durch die Bauarbeiten, die für die Erneuerung des Bahnhofes bzw. des Tunnelausbaues notwendig sind, für die Bewohner der Marktgemeinde Laßnitzhöhe zu keiner übermäßigen Belästigung durch den Ausbau kommt. Hier ist ein Einvernehmen zwischen der ÖBB und der Gemeinde herzustellen. Insbesondere ist der An- und Abtransport von Baumaterial bzw. Abbruchmaterial durch den Lkw-Verkehr zu beachten. Angeregt wird von der Marktgemeinde Laßnitzhöhe, dass der Transport des Abbruchmaterials bzw. die Anlieferung des Baumaterials über die Schiene erfolgen sollte, um die Beeinträchtigung durch den Baubetrieb für die Bevölkerung möglichst gering zu halten.

Weiters soll gemeinsam mit der ÖBB festgelegt werden, wie der Schienenersatzverkehr in diesem Zeitraum durchgeführt werden kann, damit es im Ortsgebiet zu keiner übermäßigen Belastung durch abgestellte Pkws von Personen, welche die Haltestelle des Schienenersatzverkehrs benutzen, kommt.

Weiters möchte ich festhalten, dass mit Fertigstellung des Ausbaues des Bahnhofes Laßnitzhöhe die derzeitige Erhaltungspflicht und Wartung des Bahngrabens durch die Marktgemeinde Laßnitzhöhe im Bereich des Bahnhofes Laßnitzhöhe hinkünftig von der ÖBB zu übernehmen ist. Diese Maßnahme wurde bereits im Zuge der Errichtung der Bahnstrecke durch die ÖBB durchgeführt und dient diese aus Sicht der Gemeinde einerseits ausschließlich dem Schutz der Bahnanlage und dürfen diese Arbeiten zudem ausschließlich von Bediensteten des Eisenbahnunternehmens durchgeführt werden, da dieser Bahngraben im Bauverbotsbereich der Eisenbahn liegt.“

Dazu hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen der Verhandlung folgende Stellungnahme abgegeben:

„• *An- und Abtransport von Baumaterial, Baumaßnahmen*

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten im Bereich des Tunnel Laßnitzhöhe ist es nicht möglich, das Ausbruchmaterial schienengebunden abzutransportieren. Des Weiteren wird die betroffene Strecke während der Baumaßnahmen längerfristig durch Erhaltungsmaßnahmen unterbrochen werden, sodass ein schienengebundener Abtransport technisch nicht durchführbar ist. Soweit möglich, wird eine schonende Abwicklung des Abtransports durchgeführt. Über Maßnahmen in diesem Sinne werden weitere Abstimmungen zwischen der Projektwerberin und der Marktgemeinde stattfinden.

• *Schienenersatzverkehr*

Die Planung und Bestellung des Schienenersatzverkehrs liegt in der Verantwortung der ÖBB-Personenverkehr AG. Die ÖBB-Infrastruktur AG als Schwesterunternehmen und Bauwerberin wird, soweit möglich, an der Erstellung des Verkehrskonzepts teilnehmen. Nach Bedarf wird ein gesonderter PKW-Abstellplatz für Nutzer:innen des Schienenersatzverkehrs von der ÖBB-Infrastruktur AG eingerichtet werden.

• *Instandhaltung Bahngraben Bf Laßnitzhöhe*

Das gegenständliche Gerinne wird im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen adaptiert und die zukünftige Wartung als Bahngraben entsprechend geregelt.

Wasserrechtliche Tatbestände, ua das Gerinne am Bf Laßnitzhöhe, sind Teil eines gesondert eingereichten wasserrechtlichen Verfahrens bei der BH Graz-Umgebung. Die zukünftige Instandhaltungspflicht dieser Anlage wird unter Einbeziehung der Rechtsabteilung der ÖBB-Infrastruktur AG im Zuge des wasserrechtlichen Verfahrens einer Überprüfung unterzogen und neu geregelt werden.“

Hinsichtlich des von Seiten der Marktgemeinde Laßnitzhöhe getätigten Vorschlags, den Ab- und Antransport von Tunnelausbruchsmaterial und Baumaterial schienengebunden durchzuführen, ist auf die nachvollziehbaren Ausführungen der ÖBB-Infrastruktur AG zu verweisen, wonach ein derartiger Transport von Materialien aufgrund baulicher Gegebenheiten im Bereich des Tunnels Laßnitzhöhe sowie aufgrund erhaltungstechnisch erforderlicher Maßnahmen auf der betroffenen Strecke, für die eine (zeitgleiche) Unterbrechung der ggst. Strecke erforderlich ist, nicht durchführbar ist.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat in diesem Zusammenhang jedoch zugesichert, für eine möglichst schonende Abwicklung der Transporte Sorge zu tragen und diesbezüglich auf weitere Abstimmungen mit der Marktgemeinde Laßnitzhöhe hingewiesen.

Hinsichtlich des Ersuchens der Marktgemeinde Laßnitzhöhe um Abstimmung der Abwicklung des für die Zeit der Bautätigkeiten erforderlichen Schienenersatzverkehrs insbesondere zur Vermeidung einer übermäßigen Belastung durch von den Schienenersatzverkehr benutzende Personen abgestellte Fahrzeuge mit der ÖBB-Infrastruktur AG hat die ÖBB-Infrastruktur AG formal darauf hingewiesen, dass die Planung und Bestellung des Schienenersatzverkehrs in der Verantwortung der ÖBB-Personenverkehr AG liegt, gleichzeitig jedoch zugesichert, im Rahmen ihrer Möglichkeiten an der Erstellung des hierfür erforderlichen Verkehrskonzeptes mitzuwirken sowie – sollte sich ein entsprechender Bedarf ergeben – ebenfalls zugesichert, einen gesonderten PKW-Abstellplatz für den Schienenersatzverkehr Benutzende herzustellen.

Zu der von der Marktgemeinde Laßnitzhöhe erhobenen Forderung nach hinkünftiger Übernahme der Erhaltung und Wartung des „Bahngrabens“ im Bereich des Bahnhofs Laßnitzhöhe ist auf die entsprechenden Ausführungen der ÖBB-Infrastruktur AG zu verweisen, wonach das betroffene „Gerinne“ im Rahmen der Baumaßnahmen adaptiert und die zukünftige Wartung als „Bahngraben“ entsprechend geregelt werden wird, sowie auf das diesbezüglich von der ÖBB-Infrastruktur AG gesondert bei der Bezirkshauptmannschaft Graz-Umgebung als zuständiger Wasserrechtsbehörde beantragte wasserrechtliche Verfahren zu verweisen.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie der im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung getätigten Hinweise bzw. Zusagen der ÖBB-Infrastruktur AG kann daher davon ausgegangen werden, dass des von der Marktgemeinde Laßnitzhöhe wahrzunehmenden Interessen durch das Bauvorhaben im Sinne des § 31f Abs 1 Z 2 EISbG insgesamt in ausreichendem Maß Rechnung getragen wird.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Dazu ist zu bemerken, dass im Zuge des für das ggst. Bauvorhaben Elektrifizierung des Abschnitts Gleisdorf - Aural der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf durchgeführten Ermittlungsverfahrens eine Stellungnahme der Austrian Power Grid AG sowie eine Stellungnahme der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark 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 EibG 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 Aital – Graz Ostbahnhof der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf wurde – wie bereits weiter oben ausgeführt - zum einen im Gutachten gemäß § 31a EibG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 11.3.2025 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 Gleisdorf - Aital 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 Eisenbahnteilnehmungsentschädigungsgesetzes 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.

Aus der im Rahmen des ggst. Verfahrens erstatteten Stellungnahme der Austrian Power Grid AG ergibt sich sinngemäß, dass diese unter der Voraussetzung, dass das geplante Bauvorhaben wie in den dieser zur Verfügung gestellten Unterlagen errichtet wird, keine Einwände bestehen.

Dazu ist zu sagen, dass der ggst. Bescheid die ÖBB-Infrastruktur AG ausschließlich zur Ausführung des ggst. Projekts entsprechend den dem ggst. eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid zugrunde liegenden, mit Bescheidstempel versehenen Antragsunterlagen, berechtigt, wodurch der in der Stellungnahme enthaltenen Bedingung bereits von Rechts wegen entsprochen ist.

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 Versorgungsleitungen abzustimmen haben wird.

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 2.4.2025 ist dazu zu entnehmen, dass der Beginn der Bauarbeiten für das 1. Quartal 2026 und das Ende der Bauarbeiten für das 4. Quartal 2031 geplant ist.

Entsprechend diesen aufgrund der geplanten Bautätigkeiten, die insbesondere auch die Aufweitung des Laßnitztunnels umfassen, nachvollziehbaren Angaben der ÖBB-Infrastruktur AG war die Bauausführung daher mit 31.12.2031 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 der weiter oben genannten „Zwischenberichte“ der Arsenal Railway Certification GmbH für das Teilsystem Infrastruktur einschließlich Sicherheit in Eisenbahntunneln und für das Teilsystem Energie, jeweils vom 18.2.2025, 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 Gleisdorf - Autal der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EibG 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 EibG 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 Innovation, Mobilität und Infrastruktur** 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 50,00 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 25,00.

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;

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

vorweg mit E-Mail an: klaus.schneider@oebb.at;

3. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz

und Zentral Arbeitsinspektorat
Verkehrs Arbeitsinspektorat
Stubenring 1, 1010 Wien

vorweg mit E-Mail an: yiiic11@sozialministerium.gv.at;

unter Bezugnahme auf das do. Schreiben vom 31.8.2025, GZ. GZ. 2025-0.626.292;

4. Landeshauptmann von Steiermark
pA. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Burg, 8010 Graz

mit E-Mail an: post@stmk.gv.at und abteilung14@stmk.gv.at;

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan;

5. Stadtgemeinde Gleisdorf
Rathausplatz 1, 8200 Gleisdorf

vorweg mit E-Mail an: gemeinde@gleisdorf.at;

6. Marktgemeinde Laßnitzhöhe
Hauptstraße 23, 8301 Laßnitzhöhe,

vorweg mit E-Mail an: gde@lassnitzhoehe.gv.at;

7. Gemeinde Hart bei Graz
Johann Kamper-Ring 1, 8075 Hart bei Graz

vorweg mit E-Mail an: gde@hartbeigraz.at;

8. Gemeinde Ludersdorf-Wilfersdorf
Ludersdorf 114, 8200 Ludersdorf-Wilfersdorf

vorweg mit E-Mail an: gde@lu-wi.at;

9. Gemeinde Nestelbach bei Graz
Dorfplatz 2, 8302 Nestelbach bei Graz

vorweg mit E-Mail an: gde@nestelbach-graz.gv.at;

10. Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark
Hamerlinggasse 3, 8010 Graz

vorweg mit E-Mail an: recht@lk-stmk.at;

11. Austrian Power Grid AG
Wagramerstraße 19, IZD.Tower, 1220 Wien

Für den Bundesminister:
Mag. Erich Simetzberger