

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: 2026-0.516.172

Wien, 31. Juli 2026

Wiener Schnellbahn – Stammstrecke
Qualitätssicherung
Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Änderungsprojekt 2026 (Module 2 und 4)

BESCHEID

Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur entscheidet über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.3.2026 betreffend die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wie folgt:

Spruch

eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für die **1. Änderungseinreichung (Modul 2 und Modul 4)** des Bauvorhabens „Wiener Schnellbahn – Stammstrecke; Qualitätssicherung“ die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung („**Änderungsprojekt 2026**“) bezieht sich insbeson-

dere auf folgende **projektgegenständliche Baumaßnahmen**:

Modul 2 – Bauabschnitt Mitte

Funkmast und Technikgebäude 23
Strecke 12201; km 3,224 und km 3,236
Neubau; zusätzlicher Funkstandort Kleistgasse

Technikgebäude 24 (IdB) und Funkmast
Strecke 12201; km 5,196 und km 5,239
Neubau; Funkstandort Wien Mitte, Markthallenbrücke sowie Abtrag und Neubau des bestehenden Funkmasts

Objekt STW3
Strecke 12201; km 5,206 bis km 5,308
Erneuerung der bestehenden Stützwand im Einschnittsbereich IdB (Abtrag und Neubau)

Erneuerung Feuerwehrtreppe
Strecke 12201; km 5,213
Abtrag und Neubau der bestehenden Feuerwehrtreppe IdB

Bahnhof Wien Mitte; Bahnsteig 5 und Fluchttreppe
Strecke 1201; km 5,206 bis km 5,237
Anpassung bzw. Verlängerung des Bahnsteigs 5 (CAT-Bahnsteig) sowie Errichtung einer Fluchttreppe

Technikgebäude 10
Strecke 12201; km 5,966
Anpassung des Technikgebäudes 10

Technikgebäude 25 und Funkmast
Strecke 12201; km 5,966
Neubau Technikgebäude und Funkstandort Stoffellagasse

Weichenverbindung 901 bis 902
Strecke 1201; km 6,069 bis km 6,162
Errichtung Weichenverbindung

Modul 4 – Streckenausrüstung

Technikgebäude 26 (rdB)
Strecke 12201; km 0,980
Neubau samt Trafostation und Notstromversorgung

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

Es wird festgestellt, dass die ÖBB-Infrastruktur AG gemäß § 20 EisbG grundsätzlich zur **Wiederherstellung bestehender Wege- und Straßenverbindungen** sowie Wasserläufe, wie im Projekt dargestellt, auf seine Kosten **verpflichtet** ist.

Der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung liegt folgender Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG, bestehend aus drei Mappen, zugrunde:

- Wiener Schnellbahn Stammstrecke; Qualitätssicherung; Bauabschnitt Mitte; Inbetriebnahme-Modul 2; Landstraßer Gürtel – Wien Praterstern, Strecke Wien – Hütteldorf – Wien Praterstern (12201); Projekt: Landstraßer Gürtel – Bf. Wien Praterstern (km 2,500 – km 2,599 – km 6,436); Strecke Rennweg – Wolfsthal (19101); Projekt: Hst. Rennweg – Hst. Vienna Biocenter-St. Marx (km 1,158 – km 1,451); 1. Änderungseinreichung 2026.

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

- Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026.

II. Das Bauvorhaben ist spätestens bis **31.12.2030** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Eisenbahnbehörde gestellten Antrag verlängert werden.

III. Um Erteilung der **eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §§ 34 ff EisbG** sowie um Erteilung der **Inbetriebnahmegenehmigung gemäß den Bestimmungen der §§ 104 ff EisbG** für das Bauvorhaben ist **gesondert** bei der Behörde anzusuchen.

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

V. Die **aufschiebende Wirkung** einer Beschwerde gegen diesen Bescheid betreffend die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für das 1. Änderungsprojekt 2026 für das Projekt „Wiener Schnellbahn – Stammstrecke, Qualitätssicherung“ wird **ausgeschlossen**.

Rechtsgrundlagen

§ 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG)

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

§§ 92 und 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

§ 13 Abs 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)

Begründung

Zuständigkeit der Behörde

Gemäß § 12 Abs 2 Z 1 EisbG ist der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als Behörde für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen zuständig.

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

Gemäß § 1 Abs 3 und 4 HIG idF BGBl. I Nr. 85/2025 in Verbindung mit den Bezug habenden Verordnungen der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken wurde „Wien“ bzw „Raum Wien“ als Ausgangspunkt zahlreicher Hochleistungsstrecken verordnet.

Die Zuständigkeit des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (auch) für das ggst. Änderungsprojekt ist daher gegeben

Festzuhalten ist, dass auf das gegenständliche Vorhaben grundsätzlich auch die Bestimmungen des HIG Anwendung finden.

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. Werden 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 ArbeitnehmerInnenschutz gewährleistet wird.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die in § 31b EisbG angeführten Punkte (Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrassen 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) ersichtlich sein.

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 Betriebes 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 der 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 Bewilligung zur Inbetriebnahme der 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. Ansonsten ist die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung innerhalb offener Bauausführungsfrist gemäß § 34b EisbG von der Antragstellerin zu beantragen.

Gemäß § 104 EisbG ist für die **Inbetriebnahme neuer Teilsysteme** „Infrastruktur“, „Energie“ „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und **erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme** „Infrastruktur“, „Energie“ „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ eine **Genehmigung zur Inbetriebnahme gemäß §§ 104ff EisbG** erforderlich.

Gemäß § 105 EisbG ist die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme der vorgenannten Teilsysteme bei der Behörde zu beantragen, wobei dem Antrag die in § 105 Abs 1 EisbG bezeichneten Unterlagen beizulegen sind.

Bei der Bewilligung von Einrichtung, Arbeitsmitteln usw nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. 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) ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen.

Verfahrenshergang

Der **Verfahrenshergang** stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

Mit Schreiben vom 18.5.2022 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim (damaligen) Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange gemäß § 127 Abs 1 lit b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG) für die Qualitätssicherung der Wiener Schnellbahn-Stammstrecke gestellt.

Nach Durchführung des erforderlichen Ermittlungsverfahrens wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, hierfür die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange unter Festlegung einer Bauausführungsfrist bis 31.12.2030 erteilt.

Das genehmigte (und in Bau befindliche) Vorhaben besteht aus folgenden vier **Modulen**:

- Modul 1: Bauabschnitt Nord
- Modul 2: Bauabschnitt Mitte
- Modul 3: Bauabschnitt Süd
- Streckenausrüstung

Gegen diesen Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022 hat der (damalige) Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG erhoben.

Dazu hat die belangte Behörde gemäß § 14 VwGVG innerhalb der gesetzlich normierten Frist von zwei Monaten eine Beschwerdeverentscheidung vom 17.1.2023, GZ.2023-0.041.399, erlassen.

Mit Schreiben vom 26.1.2023, GZ. 2023-0.044.528, hat der (damalige) Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, bei der Behörde einen auf 15 Abs 1 VwGVG gestützten Vorlageantrag an das Bundesverwaltungsgericht gestellt.

Mit Schreiben vom 6.2.2023, GZ. 2023-0.080.766, hat die Behörde daher die Beschwerde des (damaligen) Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 18.11.2022, die Beschwerdeverentscheidung der Behörde vom 17.1.2023 sowie die maßgeblichen Verwaltungsakten dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt.

Mit Erkenntnis vom 4.8.2025, GZ. W155 2266713-1/36E, hat das Bundesverwaltungsgericht nach Durchführung einer mündlichen Beschwerdeverhandlung am 25.11.2024 der Beschwerde teilweise stattgegeben und die Beschwerdeverentscheidung bestätigt. Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde abgewiesen.

Auf der Grundlage dieses Bescheides der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, idF der mit Erkenntnis des BVwG vom 4.8.2025, GZ, W155 2266713-1/36E, bestätigten Beschwerdeverentscheidung vom 17.1.2023, GZ. 2023-0.041.399, hat die ÖBB-Infrastruktur AG nunmehr mit **Schreiben vom 17.3.2026** im Rahmen der „**1. Änderungseinreichung 2026**“ den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) für sich gegenüber der erteilten Genehmigung als erforderlich erwiesen habende Änderungen gegenüber der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung betreffend die Module 2 und 4 gestellt.

Mit Edikt vom 14.4.2026, GZ. 2026-0.278.516, hat die Behörde die Auflage des Änderungsantrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17.3.2026 sowie des Bauentwurfs samt Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 ab 22.4.2026, bis einschließlich 3.6.2026 zur Einsicht bei der Behörde sowie bei der Stadt Wien, Magistratisches Bezirksamt für den 3. Bezirk, sowie die Festlegung einer Einwendungs- und Stellungnahmefrist für die Dauer der Auflage im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen (Kronen Zeitung und Kurier) und auf der „Elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes“ kundgemacht. Darüber hinaus wurde das Edikt auch auf der Webseite der Behörde veröffentlicht.

Bei der Behörde wurde bislang lediglich eine schriftliche Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 22.4.2026, GZ. 2026-0.324.628, eingebracht, in der diese auf das Erfordernis der Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes durch die Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten sowie Prüfbescheinigung oder Erklärung im Sinne der dargelegten rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen, hingewiesen und um Übermittlung einer schriftlichen Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides ersucht hat.

Diese Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 22.4.2026, wurde im Zuge des Parteiengenhörs mit Schreiben der Behörde vom 15.6.2026, GZ. 2026-0.353.733, der ÖBB-Infrastruktur AG zur Kenntnis gebracht und wurde diese Stellungnahme von dieser mit Schreiben (E-Mail) vom 16.6.2026 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Beschreibung des Änderungsvorhabens

Das (in seinen wesentlichen Teilen im 3. Bezirk der Stadt Wien gelegene) Änderungsprojekt umfasst im „Modul 2 – Bauabschnitt Mitte“ insbesondere die Erneuerung einer Stützwand samt Feuerwehrtreppe im Einschnittsbereich von km 5,196 – km 5,308 IdB, die Verlängerung des Bahnsteiges 5 (CAT-Bahnsteig) samt Fluchttreppe, den Einbau einer zusätzlichen Weichenverbindung und die Neuerrichtung bzw. den Ersatz von Funkmasten und Technikgebäuden sowie im „Modul 4 – Streckenausrüstung“ die Neuerrichtung eines Technikgebäudes.

Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist die somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für dieses Änderungsprojekt betreffend die Module 2 und 4 des Projekts „Wiener Schnellbahn – Stammstrecke; Qualitätssicherung“ („1. Änderungsprojekt 2026“).

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 Zulässigkeit der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist Folgendes auszuführen:

Im Spruch des Bescheides wurde der Bauentwurf, welcher der eisenbahnrechtlichen Genehmigung zugrunde liegt, sowie die in diesem vorgesehenen, wesentlichen Änderungsmaßnahmen angeführt. Der genaue Umfang der Genehmigung ergibt sich insbesondere aus den einzelnen Unterlagen des Projekts.

Allgemein ist darauf hinzuweisen, dass gemäß § 36 Abs 1 EibG 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 ausführt bzw. (weiterhin) ausführen wird.

Allfällige Abtragungsmaßnahmen 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 eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen sind, ebenso nicht Gegenstand der Einreichung und sind daher von der gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ebenfalls nicht mit umfasst.

Sowohl hinsichtlich der genehmigungsfreien Baumaßnahmen als auch hinsichtlich der Projektbestandteile, die keine Eisenbahnanlagen darstellen, ist jedoch darauf hinzuweisen, dass ein Bauvorhaben grundsätzlich ein unteilbares Ganzes ist und diese Maßnahmen im Projekt dargestellt sind beziehungsweise auch im Gutachten gemäß § 31a EisbG berücksichtigt werden, soweit dies zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens erforderlich ist.

Die Projektunterlagen und das Gutachten gemäß § 31a EisbG werden mit einem Stempel als Anlage zu diesem Bescheid mit Geschäftszahl und Datum gekennzeichnet.

Den Projektunterlagen bzw. dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 ist auch zu entnehmen, dass die Anhörung des verantwortlichen Betriebsleiters gemäß § 6 Abs 4 EisbVO 2003 erfolgt ist.

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

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 und den Eigentümern derjenigen Liegenschaften, die in den Bauverbotsbereich oder den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen, Parteistellung zu.

Des Weiteren kommt gemäß § 12 Abs 1 ArbIG dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, Parteistellung zu.

Allgemein ist festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern allenfalls sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich sein können.

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

Der Stand der Technik wird in § 9b EisbG wie folgt definiert:

„§ 9b. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

(2) Der Nachweis des Standes der Technik ist jedenfalls als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik nachgewiesen werden kann.

(3) Unter den im Abs. 2 genannten anerkannten Regeln der Technik sind insbesondere die geltenden einschlägigen TSI (§ 89), die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI anwendbar sind oder keine in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.“

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 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 ASchG 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 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat Partei. Gemäß der Übergangsbestimmung des § 26 Abs 8 Arbeitsinspektionsgesetz kommen hinsichtlich jener Betriebsstätten und Arbeitsstellen, die bis zum Ablauf des 30. Juni 2012 gemäß VAIG 1994 in den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gefallen sind, bis zur Neuregelung des Gegenstandes durch eine Verordnung nach § 14 Abs 4 die nach diesem Bundesgesetz den Arbeitsinspektoraten zustehenden Aufgaben und Befugnisse dem Zentral-Arbeitsinspektorat zu.

Das gegenständliche Bauvorhaben einschließlich des ggst. Änderungsvorhabens wird unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG eingetragenen Person durchgeführt.

Die Bauwerberin hat das im Spruch angeführte Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben (Änderungsprojekt) dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

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

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

- Eisenbahnbautechnik
- Konstruktiver Ingenieurbau
- Hochbau, Haustechnik, Brandschutz
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik
- Eisenbahnbetrieb
- Elektrotechnik – Oberleitung
- Elektrotechnik – 50 Hz
- Geotechnik und Wasserbau
- Lärmschutz
- Erschütterungsschutz
- Straßenverkehrstechnik

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 dem Gutachten ergibt sich, dass die Genehmigungsfähigkeit des Projektes für alle projektrelevanten Fachgebiete vollständig geprüft und beurteilt wurde.

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG ist zu entnehmen, dass der gegenständliche Bauentwurf den sich aus den Bestimmungen der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) ergebenden Anforderungen entspricht.

Aus dem Gutachten ergibt sich auch, dass keine Abweichungen von Stand der Technik vorliegen.

Im Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 17.5.2022 wird unter dessen **Punkt B. Zusammenfassung – Ergebnis der Begutachtung** Folgendes festgehalten:

„Die Ergebnisse der Begutachtung sind im Kapitel 4 Begutachtung für die nachstehenden Fachgebiete hinterlegt. Aus den Ergebnissen der Begutachtung der einzelnen Fachgebiete wurde die allgemein verständliche Zusammenfassung erstellt.

Das gegenständliche 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, auf der es betrieben werden soll, einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden.“

Die Eisenbahnbehörde bewertet das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 als schlüssig, vollständig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig. Im Verfahren sind keine Umstände hervorgekommen, aufgrund derer das Gutachten gemäß § 31a EisbG 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 16.3.2026 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 ArbeitnehmerInnenschutzes auszugehen.

Die Gutachter haben in ihrem Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 16.3.2026 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 ArbeitnehmerInnenschutzes entspricht.

Da Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat in seiner Stellungnahme vom 22.4.2026, GZ. 2026-0.324.628, allgemein auf die von der Genehmigungsbehörde zum Schutz der Arbeitnehmer zu berücksichtigenden Rechtsvorschriften hingewiesen und die Unterlagen im Übrigen ohne weitere Beurteilung an die Behörde zurückgestellt.

Die Richtigkeit des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 wurde somit auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes im Verfahren nicht angezweifelt.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 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 ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht.

Aufgrund des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 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 ArbeitnehmerInnenschutzes dem Stand der Technik entspricht.

2. berührte Interessen von Gebietskörperschaften

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.

Hierzu ist anzumerken, dass es sich dabei um ein Anhörungsrecht der sachlich und örtlich betroffenen Gebietskörperschaften handelt. Dieses Recht beschränkt sich jedoch auf die Anhörung und verleiht keine Parteistellung in der Sache selbst.

Eine Verletzung der von den Gebietskörperschaften wahrzunehmenden Interessen (hier konkret Stadt Wien und Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien) durch das gegenständliche Projekt wurde nicht vorgebracht.

3. von Parteien eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte

Im Verfahren wurden keine Stellungnahmen erstattet bzw. Einwendungen erhoben und damit auch keine dem Bauvorhaben entgegenstehenden subjektiv öffentlichen Rechte eingewendet.

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

Allgemein ist hier noch 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 gegenständliche Bauvorhaben erforderlich sein können.

Hinsichtlich der Gestaltung und insbesondere der Wiederherstellung des Wegenetzes sowie der Tragung der für die Errichtung, Erhaltung und Erneuerung entstehenden Kosten ist noch einmal auf § 20 EisbG und die sich daraus für die Bauwerberin ergebenden Verpflichtungen sowie auf Bezug habende Ausführungen im Gutachten gemäß § 31a EisbG der der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 hinzuweisen.

Öffentliches Interesse

Der gegenständliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsbescheid umfasst unter seinem Spruchpunkt IV. auch die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens entgegenstehende Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des gegenständlichen Bauvorhabens erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Wie den vorliegenden Unterlagen, insbesondere dem Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026, zu entnehmen ist, handelt es sich beim gegenständlichen Bauvorhaben („1. Änderungsprojekt 2026“) um die weiter oben dargelegten Projektänderungen gegenüber dem mit oben genanntem Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, idF der mit Erkenntnis des BVwG vom 4.8.2025, GZ, W155 2266713-1/36E, bestätigten Beschwerdeentscheidung vom 17.1.2023, GZ. 2023-0.041.399, erteilten Genehmigungen bzw. Bewilligungen, die für die Verwirklichung des ggst. Bauvorhabens zwingend erforderlich sind.

Bauausführungsfrist

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

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wurde die Bauausführungsfrist gemäß Spruchpunkt A.II. des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, idF der mit Erkenntnis des BVwG vom 4.8.2025, GZ, W155 2266713-1/36E, bestätigten Beschwerdeentscheidung vom 17.1.2023, GZ. 2023-0.041.399, mit 31.12.2030 festgelegt, sodass die Bauausführungsfrist für die nunmehr mit dem gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid genehmigten Änderungen gegenüber dem bereits genehmigten Bauvorhaben gemäß Spruchpunkt II. des gegenständlichen Bescheides ebenso mit dem 31.12.2030 zu bestimmen war.

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 auch auf die Bestimmungen des EisbG, insbesondere 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 strukturellen Teilsysteme** zu verweisen.

Die Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen durch die ÖBB-Infrastruktur AG ergibt sich durch den bereits im vorangehenden Verfahren im Rahmen von „Zwischenprüfbescheinigungen“ erbrachten Nachweis über die Einbindung einer benannten Stelle im erforderlichen Ausmaß.

Aufgabe der Bauwerberin wird es daher sein, nach Fertigstellung des Bauvorhabens gesondert um Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und der Inbetriebnahmegenehmigung anzusuchen, wie sich dies aus Spruchpunkt III. des ggst. Bescheides ergibt.

Interoperabilität

Die vom gegenständlichen Vorhaben betroffenen Eisenbahnstrecken stellen einen Teil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems dar.

Es ist jedenfalls davon auszugehen, dass mit dem ggst. Bauvorhaben umfassende Baumaßnahmen an Bauwerken, Gleisanlagen, Haltestellen und Ausrüstung der Wiener Schnellbahn Stammstrecke verbunden sind, weshalb die grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen, die in der Richtlinie (EU) 2016/797 idgF und den damit verbundenen TSI definiert sind, Anwendung findet.

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

Im Übrigen ist diesbezüglich auf die Bezug habenden – unverändert gültigen – Ausführungen in der Begründung des weiter oben genannten Bescheides der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, idF der mit Erkenntnis des BVwG vom 4.8.2025, GZ, W155 2266713-1/36E, bestätigten Beschwerdeentscheidung vom 17.1.2023, GZ. 2023-0.041.399, zu verweisen.

CSM-Verordnung

Dem (ursprünglichen) Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 18.5.2022 betreffend die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung einschließlich wasserrechtlicher Belange für das Projekt „Wiener Schnellbahn-Stammstrecke; Qualitätssicherung“ ist die Bestätigung zu entnehmen, dass die Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des ggst. Vorhabens unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EibVO (Eisenbahnverordnung 2003) sowie der Bestimmungen der CSM-Verordnung EG/402/2013 erfolgen.

Aus dem Gutachten gemäß § 31a EibG vom 16.3.2026 lässt sich zudem entnehmen, dass die im Rahmen des ggst. Vorhabens erfolgende, geringfügige Umgestaltung des Ausfahrtsbereichs (Ri2) des Bf Wien Praterstern mit den Weichen 901, 902 aus Sicht des Fachgebiets Sicherungs- und Fernmeldetechnik (Eisenbahnsicherungstechnik) und des Fachgebiets Eisenbahnbetrieb *„gegenüber der aufrechten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung keine neuen oder differenziell zu beurteilenden Sachverhalte“* bildet (vgl. dazu die Ausführungen unter den Punkten 2.4.11 und 2.4.12 auf Seite 17 des Gutachten gemäß § 31a EibG vom 16.3.2026).

Im Übrigen ist diesbezüglich auf die – demgemäß unverändert gültigen – Bezug habenden Ausführungen in der Begründung des weiter oben genannten Bescheides der (damaligen)

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, idF der mit Erkenntnis des BVwG vom 4.8.2025, GZ, W155 2266713-1/36E, bestätigten Beschwerdeentscheidung vom 17.1.2023, GZ. 2023-0.041.399, zu verweisen.

Es ist daher nach dem derzeitigen Stand weiterhin von der 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 auszugehen.

Auch unter dem Gesichtspunkt der europarechtlichen Rahmenbedingungen ist somit davon auszugehen, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt werden kann.

Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Zu Spruchpunkt V. Ausschluss der **aufschiebenden Wirkung** eines Rechtsmittels gegen den Bescheid ist folgendes auszuführen:

§ 13 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz lautet:

„Aufschiebende Wirkung

§ 13. (1) Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat aufschiebende Wirkung.

(2) Die Behörde kann die aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Ein solcher Ausspruch ist tunlichst schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

(3) Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 Z 1 B-VG haben keine aufschiebende Wirkung. Die Behörde hat jedoch auf Antrag des Beschwerdeführers die aufschiebende Wirkung mit Bescheid zuzuerkennen, wenn dem nicht zwingende öffentliche Interessen entgegenstehen und nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien mit der sofortigen Verbindlichkeit der Weisung oder mit dem Andauern des Verhaltens der Behörde für den Beschwerdeführer ein unverhältnismäßiger Nachteil verbunden wäre.

(4) Die Behörde kann Bescheide gemäß Abs. 2 und 3 auf Antrag einer Partei aufheben oder abändern, wenn sich der maßgebliche Sachverhalt so geändert hat, dass seine neuerliche Beurteilung einen im Hauptinhalt des Spruchs anderslautenden Bescheid zur Folge hätte.

(5) Die Beschwerde gegen einen Bescheid gemäß Abs. 2 oder 3 hat keine aufschiebende Wirkung. Sofern die Beschwerde nicht als verspätet oder unzulässig zurückzuweisen ist, hat die Behörde dem Verwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der Akten des Verfahrens unverzüglich vorzulegen. Das Verwaltungsgericht hat über die Beschwerde ohne weiteres Verfahren unverzüglich zu entscheiden und der Behörde, wenn diese nicht von der Erlassung einer Beschwerdeentscheidung absieht, die Akten des Verfahrens zurückzustellen.“

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Bescheidbeschwerde hat aufschiebende Wirkung (§ 13 Abs 1 VwGVG).

Die Behörde kann die aufschiebende Wirkung gemäß § 13 Abs 2 VwGVG bis zur Vorlage der Beschwerde an das Verwaltungsgericht ausschließen, danach kommt dem Verwaltungsgericht die Zuständigkeit zur Entscheidung über die aufschiebende Wirkung zu (VwGH vom 1.9.2014, Ra 2014/03/0028).

Gemäß § 13 Abs 2 letzter Satz hat die Behörde den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung gegen eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde gemäß Art. 130 Abs 1 Z 1 B-VG „tunlichst“ schon in den über die Hauptsache ergehenden Bescheid aufzunehmen.

Festzuhalten ist, dass die Antragstellerin bereits in ihrem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung samt Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bewilligungen gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG auch angeregt hat, die Behörde möge den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung gegen eine Bescheidbeschwerde zuerkennen.

Wie aus dem Erkenntnis des BVwG vom 28.03.2022, W248 2249759-1/13E, zu entnehmen ist, liegt die Entscheidung über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung, trotz der vom Gesetzgeber gewählten Formulierung des Wortes „kann“ in § 13 Abs 2 VwGVG, nicht im Ermessen der Behörde, sondern ist diese bei Vorliegen aller Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung verpflichtet, einen entsprechenden Bescheid zu erlassen (Pichler/Forster in Köhler/Brandtner/Schmelz, VwGVG – Kommentar zum Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, § 13 VwGVG Rz 22 mwN.).

Diesbezüglich ist auf die Bezug habenden – auch für das ggst. Änderungsprojekt unverändert Gültigkeit habenden - Ausführungen in der Begründung des weiter oben genannten Bescheides der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 27.10.2022, GZ. 2022-0.766.017, idF der mit Erkenntnis des BVwG vom 4.8.2025, GZ, W155 2266713-1/36E, bestätigten Beschwerdeentscheidung vom 17.1.2023, GZ. 2023-0.041.399, zu verweisen, die wie folgt wiedergegeben werden:

„In der Schlussstellungnahme zur öffentlichen mündlichen Verhandlung am 30. und 31. August 2022 (Verhandlungsschrift, GZ. GZ:2022-0.623.865) präzisiert die Antragstellerin Punkt III. ihres Antrages vom 18.05.2022 und führt ergänzend aus:

„a. Begründend wird dazu zunächst ausgeführt, dass es auf der projektgegenständlichen Strecke in den letzten Jahren aufgrund steigender Fahrgastzahlen zu einer starken Verdichtung der Zugsfolge gekommen ist. Das bestehende Zugsicherungssystem lässt eine weitere Verkürzung der Intervalle nicht zu, sodass die Strecke an ihre Kapazitätsgrenze gelangt ist. Um dem Fahrgastaufkommen gerecht werden zu können und einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten, ist die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens zwingend erforderlich. Durch die Verwirklichung des Vorhabens kann die Zugfrequenz und damit die Fahrgastzahl unmittelbar erhöht und der bestehenden Nachfrage entsprochen werden. Darüber hinaus ist aufgrund der gesteigerten Zuverlässigkeit des Betriebs ein Umstieg weiterer Personen auf den öffentlichen Schienenverkehr zu erwarten.

Im Hinblick darauf, dass die Stammstrecke der Wiener Schnellbahn wesentliche Grundlage für ein leistungsfähiges und pünktliches Nah- und Regionalverkehrsangebot in der VOR-Region darstellt und sowohl die absehbar auf lange Zeit steigenden Energiepreise als auch die Parkraumbewirtschaftung in der Stadt Wien die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen überproportional steigen lassen werden, ist eine zügige und unterbrechungsfreie Umsetzung des Vorhabens im vordringlichen öffentlichen Interesse.

Die Umsetzung des Vorhabens ist damit aus zwingendem öffentlichen Verkehrsinteresse geboten, um drohende Verschlechterungen des Serviceniveaus im öffentlichen Verkehr zu vermeiden bzw. bestmöglich zu mindern.

b. Überdies bestehen eine Reihe von Vereinbarungen zum zeitlichen Ablauf und zur Eingliederung des vorliegend genehmigungsgegenständlichen Vorhabens in eine ganze Reihe von Vorhaben der öffentlichen Infrastruktur der Stadt Wien. Es handelt sich dabei um reinvestive Maßnahmen und Baumaßnahmen im Bereich des Straßennetzes, Arbeiten am Straßen- und U-Bahn-Netz der Stadt Wien sowie Arbeiten an anderen öffentlichen Infrastrukturen im Bereich der Bundeshauptstadt und des Umlandes. Alle diese Vorhaben sind von kritischer Bedeutung für die Mobilität der Allgemeinheit und die Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Wenn es zu einer Verzögerung des vorliegend genehmigungsgegenständlichen Vorhabens kommt, ist damit also nicht nur die zeitgerechte Herstellung eines kapazitär angemessenen modernen Angebotes im Schienennah- und Regionalverkehr gefährdet. Es käme darüber hinaus zur Verzögerung und Verlängerung einer ganzen Reihe anderer Vorhaben im Bereich öffentlicher Infrastrukturen mit negativen Auswirkungen auf die Stadt Wien und ihr Umland in der Ostregion.

Dazu wird auf die unter einem vorgelegte Aufstellung (Programm S-Bahn Wien – Stakeholder-Abhängigkeiten) von baulichen Maßnahmen verwiesen, mit denen das vorliegend gegenständliche Vorhaben in unmittelbarer und zwingender wechselseitiger zeitlicher Abhängigkeit besteht. Erklärungen der beteiligten Projektträger dieser Vorhaben können erforderlichenfalls über behördlichen Auftrag eingeholt und vorgelegt werden.“

Zum Tatbestandsmerkmal „Gefahr im Verzug“

Das Tatbestandsmerkmal "Gefahr im Verzug" bringt zum Ausdruck, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur das Eintreten erheblicher Nachteile für eine Partei bzw. gravierender Nachteile für das öffentliche Wohl verhindern soll (vgl. VwGH 11.4.2018, Ro 2017/08/0033 und Ro 2018/08/0005) und bedeutet – wie auch dem Erkenntnis des BVwG vom 28.03.2022, W248 2249759-1/13E zu entnehmen – „demnach im Zusammenhang des § 13 Abs. 2 VwGVG, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur das Eintreten erheblicher Nachteile für eine Partei bzw. gravierender Nachteile für das öffentliche Wohl verhindern soll, die jene Nachteile deutlich überwiegen, die bei nicht verfügbarem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde anderen Verfahrensparteien entstehen würden (vgl. dazu VwGH 05.09.2018, Ra 2017/03/0105 Rz 14; Hengstschläger/Leeb, AVG, § 64 AVG Rz 31; Eder/Martschin/Schmid, Das Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte 2, § 13 VwGVG K 12; VwGH 27.04.2020, Ra 2020/08/0030; 04.03.2020, Ra 2019/21/0354; 07.02.2020, Ra 2019/03/0143; 05.09.2018, Ra 2017/03/0105; 11.04.2018, Ro 2017/08/0033).“

Im Hinblick auf den vorliegenden Antrag der Antragstellerin vom 18. Mai 2022 und der in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erfolgten Präzisierung der Anregung, die Behörde möge die aufschiebende Wirkung gegen Bescheidbeschwerden ausschließen, war daher von der Behörde zu prüfen, ob bzw. welcher gravierender Nachteil durch den Verzug des Vorhabens bei Eintritt der aufschiebenden Wirkung entstehen könnte und ob nach Abwägung der Interessen der vorzeitige Vollzug dringend geboten ist.

Öffentliches Interesse

Festzuhalten ist, dass an der Aufrechterhaltung der gegenständlichen Verkehrsverbindung ein erhebliches öffentliches Interesse besteht (vgl dazu VwGH 24.05.2016, Ra 2016/07/0039). Weiters ist festzuhalten, dass bisher im Verfahren keine Stellungnahmen bzw Einwendungen von Parteien erhoben wurden.

Die von der Antragstellerin hinsichtlich der berührten öffentlichen Interessen vorgebrachten Gründe sind nachvollziehbar. Den Argumenten der Projektwerberin ist insofern ist zu folgen, als durch eine allenfalls verzögerte Ausführung des gegenständlichen Bauvorhabens nicht bloß ein erheblicher Nachteil für die Bahnkund:innen und somit für die Öffentlichkeit gegeben ist, sondern insbesondere mit negativen Auswirkungen auf die Stadt Wien und ihr Umland in der Ostregion als funktionaler Lebensraum für ca. 2 Mio. Personen und damit einer erheblichen Öffentlichkeit – letztlich auch auf die Straßenbenützer als Öffentlichkeit – zu rechnen ist. Überdies sind durch eine allenfalls verzögerte Umsetzung des Vorhabens unmittelbare gravierende Nachteile für die Funktionalität des öffentlichen Verkehrs und somit an der Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen iSd Judikatur des VwGH 24.05.2016, Ra 2016/07/0039, sowie den Klimaschutz und die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern im Allgemeinen zu erreichen, verbunden.

Aus den schlüssig dargelegten und nachvollziehbaren Gründen der Antragstellerin ergibt sich weiters, dass die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens „im Wesentlichen den Charakter einer Reinvestition der bestehenden Infrastruktur unter weitest möglicher Heranführung an den aktuellen Stand der Sicherheit und Technik darstellt.“

Demgegenüber sind der Behörde keine – wie immer gearteten – vorgebrachten bzw von Amts wegen wahrzunehmende Interessen anderer Parteien erkennbar, sodass daher insgesamt festzustellen ist, dass aus den schlüssig dargelegten Gründen der Antragstellerin, der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.“

zusammenfassende Würdigung

Abschließend kann festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Bauvorhaben unter Zugrundelegung des vorgelegten Gutachtens gemäß § 31a EISbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 die im Spruch angeführten (Änderungs-) Genehmigung erteilt werden konnte. Hierbei ist insbesondere 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 Bauentwurfes den Stand der Technik zum Antragszeitpunkt bestätigt. Bei dieser Beurteilung wurde auf die oben zitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcherart beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festgestellten Sachverhalt samt den diesem zu Grunde liegenden Projektunterlagen und dem Gutachten gemäß § 31a EisbG.

Das Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 wurde von der Behörde als schlüssig, nachvollziehbar und daher als inhaltlich richtig beurteilt.

Auf Grund der Ergebnisse des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, des vorliegenden Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 16.3.2026 sowie der auf dieser Basis erfolgten Beweiswürdigung konnte das Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen festgestellt werden und das gegenständliche Änderungsprojekt in dem im Spruch zitierten Umfang genehmigt werden.

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 insoweit 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.bmimi.gv.at/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

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

Hinweis zur Gebührenpflicht

Gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (VwG-Eingabengebührverordnung - VwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, idF BGBl. II Nr. 120/2025, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden **50,- Euro**. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt **25,- Euro**.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamt 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: michaela.haas@oebb.at;

2. ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Wien Süd
Praterstern 3, 1020 Wien

vorweg mit E-Mail an: thomas.schoefmann@oebb.at und harald.padaurek@oebb.at;

3. Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz,
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Stubenring 1, 1010 Wien

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

zur do. GZ 2026-0.324.628 vom 22.4.2026;

zur Kenntnis:

4. Stadt Wien, Magistratsdirektion, Präsidialabteilung
Rathaus, 1. Stock, Eingang: Lichtenfelsgasse 2, 1010 Wien

mit E-Mail an: post@md-p.wien.gv.at;

5. Landeshauptmann von Wien
pA Amt der Wiener Landesregierung

Magistratsabteilung 64
Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht
Lerchenfelder Straße 4, 1080 Wien

mit E-Mail an: post@ma64.wien.gv.at.

Für den Bundesminister:
Mag. Erich Simetzberger