ÖBB INFRA

Per E-Mail vorab (sch2@bmvit.gv.at)

ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Koralmbahn 1
Europaplatz 2/II, 8020 Graz
Tel.: +43 (0)316/93000-6611
Fax: +43 (0)316/93000-83711121

REKOMMANDIERT

An den
Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV / Sch 2
Postfach 201
A-1000 Wien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Eing. 31. MAI 2016
Zl. ..... Blg. .....

Wien, 30.05.2016

Antragstellerin **ÖBB-Infrastruktur AG**
Praterstern 3
1020 Wien

vertreten durch

1. Dr. Klaus Schneider
   Projektleiter PLK 1
   Europaplatz 2
   8020 Graz
2. Mag. Andreas Netzer
   Leiter Verwaltungsrecht und Grundeinlöse
   Praterstern 3
   1020 Wien

wegen Bahnstromversorgung Koralmbahn

Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens sowie Erteilung der Genehmigung gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 iVm §§ 31ff EisbG, §§ 32, 38 WRG, §§ 17, 81 ForstG ua

1-fach
4 Beilagen

Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens sowie Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben Bahnstromversorgung Koralmbahn

1. Einleitung und allgemeine Beschreibung

1.1. Für das Vorhaben Koralmbahn (dazu gleich unten Punkt 1.2.) bestehen rechtskräftige Genehmigungen, die auf Basis einer durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung nach der zum damaligen Zeitpunkt geltenden Fassung des UVP-G 2000[1] erteilt wurden. Das UVP- und materienrechtlich genehmigte Vorhaben Koralmbahn befindet sich gegenwärtig in der Bau-/Umsetzungsphase.

1.2. Das Vorhaben Koralmbahn besteht in der Errichtung einer zweigleisigen Hochleistungsstrecke auf einer Neubaustrecke von insgesamt rund 132 km (inklusive Koralmtunnel mit ca 33 km) zwischen Graz und Klagenfurt. Dieses Vorhaben setzt sich aus einem UVP-pflichtigen Streckenabschnitt (von Graz bis Althofen/Drau) und einem nicht-UVP-pflichtigen Streckenabschnitt (von Althofen/Drau bis Klagenfurt) zusammen. Der UVP-pflichtige Streckenabschnitt wurde durch Trassenverordnungen (in vier Abschnitten) und eisenbahnrechtliche Genehmigungsbescheide nach dem EisbG[2] genehmigt.

Das Vorhaben Koralmbahn wurde in folgenden vier Teilabschnitten genehmigt:

- Feldkirchen–Wettmannstätten[3];
- Wettmannstätten–St. Andrä[4];
- St. Andrä-Aich[5];
- Aich–Althofen/Drau[6].

---

1 Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000) StF: BGBl 697/1993 idgF.

2 Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG) StF: BGBl 60/1957 idgF.

3 Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Feldkirchen – Wettmannstätten im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl II 449/2004.

4 Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Wettmannstätten – St. Andrä im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl II 47/2005.

5 Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes St. Andrä-Aich im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl II 444/2005.

6 Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes des Teilabschnittes Aich – Althofen/Drau im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt, BGBl II 140/2004.

Im Rahmen der Genehmigungsverfahren wurde das öffentliche Interesse am Vorhaben Koralmbahn aus gesamteuropäischer, nationaler und regionaler Sicht umfassend geprüften und durch die erteilten Genehmigungen bestätigt.

1.3. Im Zuge der Durchführung der Genehmigungsverfahren für das Vorhaben Koralmbahn (Punkt 1.2.) wurde auf die Bahnstromversorgung Bedacht genommen, diese aber nicht als Antrags- und Genehmigungsgegenstand behandelt. Dies aus dem Grund – der sich nicht nur im Vorhinein, sondern auch in einer ex-post-Beurteilung als richtig herausstellte –, dass zwischen dem Genehmigungsverfahren für das Vorhaben Koralmbahn bzw der Erstellung der vorbereitenden Unterlagen (insbesondere die UVE, im Wesentlichen in den Jahren 2000 und 2001) einerseits und dem Zeitpunkt, in dem das Vorhaben Koralmbahn mit einer Bahnstromversorgung ausgerüstet werden würde, ein Zeitraum von rund 20 Jahren liegen würde, in dem sich der Stand der Technik dermaßen rasant und massiv ändern würde, dass die Bahnstromversorgung (zum Zeitpunkt der Antragstellung) noch nicht auf dem Stand der Technik formulierbar und genehmigbar sein würde.

1.4. Die Koralmbahn benötigt für den Eisenbahnbetrieb Traktionsstrom, der über mehrere Einspeisungspunkte zur Verfügung gestellt wird. Bei Nichtrealisierung des Vorhabens Bahnstromversorgung Koralmbahn wäre die Nutzung der Koralmbahn nicht möglich. Im Hinblick darauf, dass somit eine sachlich engste Verschränkung zwischen dem Vorhaben Koralmbahn und der Ergänzung derselben um die notwendige Bahnstromversorgung vorliegt, und im Hinblick auf die UVP-Pflicht des Vorhabens Koralmbahn selbst, ist die Durchführung eines UVP-Ergänzungsverfahrens sowie eine Genehmigung gemäß § 24 Abs 1 UVP-G 2000 für das gegenständliche (Ergänzungs)Vorhaben erforderlich.

1.5. Die Mitberücksichtigung der Bahnstromversorgung in den durchgeführten UVP-Verfahren *im Grundsatz* kann etwa am Beispiel des UVP-Verfahrens für den Abschnitt Wettmannstätten-St. Andrä (km 32,350 bis 73,800) beispielhaft dargelegt werden:

Die UVE des UVP-Verfahrens für den Abschnitt Wettmannstätten-St. Andrä beschreibt in Mappe 3 „Das Vorhaben – Betriebsphase" die technischen Möglichkeiten der Bahnstromversorgung. Es werden erforderliche Einspeisepunkte in das Oberleitungsnetz (Werndorf, Bhf. Weststeiermark, Bhf. Lavanttal, Oberfischern) und entsprechende Anspeisemöglichkeiten dieser Einspeisepunkte (110 kV–Freileitung, 110 kV-Kabel, statische Umrichter über Versorgung aus dem 380 kV – 50 Hz EVU-Netz) angeführt. Es wird jedoch explizit klargestellt, dass die Bahnstromversorgung

selbst nicht Gegenstand der UVE ist (vgl UVE - Koralmbahn, Mappe 1 „Zusammenfassung – Inhalt und Gliederung der UVE", S. 14, sowie Mappe 3 „Das Vorhaben – Betriebsphase", S. 110 ff).

Im Lageplan zum Vorhaben ist eine Fläche im Bereich Bahnhof Weststeiermark als Fläche für „Bahnanlagen z. B. Unterwerke etc." ausgewiesen. Außerdem wird in der UVE im Rahmen der Angaben zur Festlegung des Trassenverordnungsstreifens als Anlageteil des Vorhabens im Bereich Bahnhof Weststeiermark ein „Raum für sonstige Bahnanlagen wie z. B. Unterwerk etc." angeführt. Für Kärnten wird die Einbeziehung von Flächen für Nebenanlagen, z. B. Unterwerk, in den Trassenverordnungsstreifen angegeben (vgl. UVE - Koralmbahn, Mappe 1 „Zusammenfassung – Zusammenfassende Beschreibung des Vorhabens", S. 70, S. 75/76). Für konkrete Standorte der Bahnstromanlagen inkl. der entsprechenden An- und Einspeisung gibt es keine konkreten Festlegungen. Daher erfolgt auch keine Untersuchung von Umweltauswirkungen in den Fachberichten. Die möglichen Auswirkungen von Immissionen / EMF werden nicht behandelt.

1.6. In den durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen für das Vorhaben Koralmbahn wurde jeweils auch die Nullvariante untersucht (siehe Beispiel UVP Koralmbahn Teilabschnitt Aich-Althofen/Drau, Einlage 2-1, S. 79 ff).

Da der Betrieb der UVP-genehmigten Koralmbahn von der Errichtung der Bahnstromversorgung und somit der Durchführung des hier antragsgegenständlichen Vorhabens abhängt, wird zum Planungsnullfall (Nullvariante) (§ 1 Abs 1 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000) auf die in Punkt 1.2. angesprochenen durchgeführten UVP-Verfahren verwiesen und werden die in den dortigen Umweltverträglichkeitserklärungen zum Planungsnullfall erstatteten Vorbringen zum Vorbringen in diesem Antrag erhoben.

2. Vorhaben und Vorhabensgebiet

2.1. Die Bahnstromversorgung der Koralmbahn soll über ein 20 kV-System gewährleistet werden. Hierfür sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Errichtung Unterwerk (UW) / Frequenzumformer (FU) Weststeiermark samt Zufahrt;

- Errichtung Unterwerk (UW) / Frequenzumformer (FU) Lavanttal samt Zufahrt;

- Verlegung eines 20 kV-Kabels von der EVU-Anschlussstelle im Tunnellüftungsgebäude Leibenfeld bis zum UW / FU Weststeiermark sowie von der EVU-Schaltstation Lavanttal bis zum UW / FU Lavanttal.

Zusätzlich ist eine (einschleifige) 110 kV-Kabelverbindung zwischen dem Unterwerk Werndorf (Bestand) und dem Unterwerk Grafenstein (in Planung) geplant. Das 110 kV-System dient der Gewährleistung der Ausfallssicherheit (Redundanz) sowie der Versorgungssicherheit im Bahnstromnetz der Koralmbahn im Großraum Graz und Kärnten.

Für die Verlegung des 110 kV-Kabels bzw des 20 kV-Kabels können zum Teil bereits genehmigte und errichtete Kabelwege (Tröge, Rohre) beansprucht werden.

2.2. Im Einzelnen umfasst das gegenständliche Vorhaben folgende Bestandteile:

- Errichtung / Umbau von Unterwerken (UW) und Frequenzumformern (FU):

  — Umbau UW Werndorf;

  — Errichtung UW / FU Weststeiermark samt Zufahrt;

  — Errichtung UW / FU Lavanttal samt Zufahrt;

  — Errichtung UW Grafenstein samt Zufahrt, Abspannung von bestehender 110 kV-Freileitung und Austausch des Erdseils bzw der Leiterseile.

- Errichtung von Kabelwegen:

  — Errichtung eines 110 kV-Kabelweges zwischen UW Werndorf und dem bestehenden Kabeltrog an der Regionalbahnstrecke km 0,116 (dh zwischen 110 kV-Leitungs-km 0,000 bis 0,690);

  — Errichtung eines 20 kV-Kabelwegs zwischen dem bestehenden Anschlusspunkt EVU-Schaltstation Lavanttal und dem UW / FU Lavanttal.

- Verlegung von 110 kV- bzw 20 kV-Kabeln:

- Verlegung eines 110 kV-Kabels zwischen UW Werndorf und UW Grafenstein;

- Verlegung eines 20 kV-Kabels zwischen dem UW / FU Weststeiermark und der EVU-Anschlussstelle im Tunnellüftungsgebäude Leibenfeld;

- Verlegung 20 kV-Kabel zwischen dem UW / FU Lavanttal und der EVU-Schaltstation Lavanttal.

3. Darstellung der Genehmigungstatbestände der nach Auffassung der Antragstellerin relevanten Materiengesetze

3.1. Bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Eisenbahngesetz 1957 („EisbG")

3.1.1. Gemäß § 31 EisbG[7] ist für den Bau oder die Veränderung von Eisbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Der Begriff der Eisenbahnanlage ist in § 10 EisbG definiert. Demnach sind Eisbahnanlagen *„Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Schieneninfrastruktur ist nicht erforderlich."*

Eine nähere Bestimmung des Begriffes „Bauten" findet sich im EisbG nicht. Nimmt man die ständige Rechtsprechung des VwGH zum allgemeinen Baurecht zur Hilfe, so versteht man darunter eine Veränderung der Umwelt, die durch Menschenhand geschaffen wurde, für dessen Ausführung ein wesentliches Maß bautechnischer Kenntnisse erforderlich ist und die eine kraftschlüssige Verbindung mit dem Boden bildet. Unter ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen sind Anlagen zu verstehen, die keine Bauten sind, aber im Hinblick auf die technische Eigenart der Eisenbahn im Zusammenhang mit dieser errichtet werden[8].

Entscheidend für die Qualifikation als Eisenbahnanlage ist weiters, dass die Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder Grundstücke ganz o-

---

[7] Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG) StF: BGBl 60/1957 idF: BGBl I 137/2015.

[8] *Zeleny*, ÖZV, 2001, 14ff.

der teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder des Eisenbahnverkehres dienen. Gefordert ist also eine Zweckbestimmung.[9] So hat der VwGH[10] ausgesprochen, dass Eisenbahnanlagen Einrichtungen sind, die mit dem Eisenbahnbetrieb oder dem Eisenbahnverkehr in einem solchem Zusammenhang stehen, dass ohne sie ein geordneter Eisenbahnbetrieb nicht möglich ist.

Für die Qualifikation als Eisenbahnanlage sei die Zweckbestimmung maßgeblich. An einer solchen Zweckwidmung fehle es aber bei einer Anlage bzw einem Grundstück, das zwar für den Bau der Schieneninfrastruktur benötigt werde, mit dem späteren Eisenbahnbetrieb oder – Verkehr aber nicht im Zusammenhang stehe, vielmehr für diesen nicht erforderlich sei. Eine solche Anlage sei nach erfolgter Herstellung der Eisenbahn weder notwendig um den Eisenbahnbetrieb oder –verkehr aufzunehmen noch um diesen aufrechterhalten zu können. Die Qualifikation als Eisenbahnanlage erfordere nicht nur einen teilweisen oder mittelbaren Zusammenhang mit der Eisenbahn sondern mit dem Betrieb bzw Verkehr der Eisenbahn. Dafür reiche es nicht aus, wenn die betreffende Anlage für Bauzwecke verwendet werde und nach Erfolg der Betriebsaufnahme der Betriebsaufnahme jeder Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb oder -verkehr fehle.

3.1.2. Die gegenständlichen Maßnahmen sind Einrichtungen, die mit dem Eisenbahnbetrieb oder dem Eisenbahnverkehr in einem so unmittelbaren Zusammenhang stehen, dass ohne sie ein geordneter Eisenbahnbetrieb nicht möglich ist. Ohne Bahnstromversorgung ist der Eisenbahnbetrieb auf einer dem internationalen Fernverkehr dienenden, modernen Hochleistungsstrecke undenkbar. Der Verzicht auf diese Art der Traktionierung war in der gesamten Planung der Koralmbahn von Anfang an ausgeschlossen und sie ist heute unverzichtbarer denn je. Das Vorhaben Bahnstromversorgung Koralmbahn ist daher für den Betrieb der Koralmbahn unerlässlich. Es handelt sich damit um eine Anlage, die unmittelbar dem Betrieb der Eisenbahn dient, um Eisenbahninfrastruktur iSd § 10a EisbG, die den Netzzugang nehmenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung stehen muss und damit zwingend um eine Eisenbahnanlage im Sinne des § 10 EisbG.

Für das Vorhaben Bahnstromversorgung Koralmbahn ist daher insbesondere eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 iVm § 31a EisbG erforderlich.

---

[9] VwGH 29.9.1993, 91/03/0166; VwGH 19.5.2009, 2008/03/0108.

[10] VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160, 0162, 0164, 0165.

3.2. Berücksichtigung von Belange nach dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz („ASchG")

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG[11] sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw nach dem EisbG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, soweit nicht § 93 ASchG anzuwenden ist.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind ua im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 leg cit 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.

Im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren des gegenständlichen Vorhabens waren daher die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen und im Gutachten gem § 31a EisbG zu behandeln.

3.3. Bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Forstgesetz 1975 („ForstG")

3.3.1. Im Bereich des UW Grafenstein wird infolge der Verlegung eines Mastes der bestehenden 110 kV-Freileitung eine ca 0,1 ha große Waldfläche beansprucht, davon ca 66 m² dauerhaft durch den Maststandort und ca 934 m² temporär zur Errichtung des Maststandortes und der Abspannungen.

Gemäß § 1a Abs 1 ForstG[12] ist Wald eine *„mit Holzgewächsen der im Anhang angeführten Arten (forstlicher Bewuchs) bestockt Grundfläche(n), soweit die Bestockung mindestens eine Fläche von 1 000 m² und eine durchschnittliche Breite von 10 m erreicht"*.

Nach § 1a Abs 2 ForstG ist Wald aber auch eine *„Grundfläche(n), deren forstlicher Bewuchs infolge Nutzung oder aus sonstigem Anlass <u>vorübergehend</u> vermindert oder beseitigt ist"*.

---

[11] Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG) StF: BGBl 450/1994 idF: BGBl I 60/2015.

[12] Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, mit dem das Forstwesen geregelt wird (Forstgesetz 1975) StF: BGBl 440/1975 idF: BGBl I 102/2015.

Nach § 1a Abs 3 ForstG gelten als Wald im Sinne des § 1a Abs 1 leg cit unbeschadet ihrer besonderen Nutzung auch *„dauernd unbestockte Grundflächen, insoweit sie in einem unmittelbaren räumlichen und forstbetrieblichen Zusammenhang mit Wald stehen und unmittelbar dessen Bewirtschaftung dienen (wie forstliche Bringungsanlagen, Holzlagerplätze, Waldschneisen und Rückewege)".*

Gemäß § 17 Abs 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Die Behörde kann jedoch unbeschadet dieser Bestimmung eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht (§ 17 Abs 2 ForstG).

Kann jedoch eine solche Rodungsbewilligung nach § 17 Abs 2 ForstG nicht erteilt werden, so kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt (§ 17 Abs 3 ForstG).

Insbesondere begründet sich ein derartiges öffentliches Interesse in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz (§ 17 Abs 4 ForstG).

3.3.2. Im Bereich des UW / FU Lavanttal kommt das Vorhaben auf einer unbestockten Fläche liegen. Diese Fläche ist allerdings im Kataster mit der Nutzung „Waldfläche" ausgewiesen. Die reale Nutzung ist jedoch bereits seit Jahrzehnten kein Wald.

Wald im Verhältnis zum Grenz- und Grundsteuerkataster

§ 3 ForstG lautet auszugsweise:

> *„Ist eine Grundfläche (Grundstück oder Grundstücksteil) im Grenzkataster oder im Grundsteuerkataster der Benützungsart Wald zugeordnet und wurde*
>
> *1. für diese Grundfläche eine dauernde Rodungsbewilligung nicht erteilt oder*
> *2. eine angemeldete dauernde Rodung dieser Grundfläche nicht gemäß § 17a durchgeführt,*
>
> *so gilt sie als Wald im Sinne dieses Bundesgesetzes, solange die Behörde nicht festgestellt hat, dass es sich nicht um Wald handelt."*

Die Behörde hat von allen Bescheiden, die für die Eintragung der Benützungsart Wald im Grenzkataster oder im Grundsteuerkataster von Bedeutung sind, wie Rodungsbewilligungen und Bescheide über die Feststellung eines Grundstückes oder Grundstücksteiles als Wald, nach Eintritt der Rechtskraft eine Ausfertigung dem Vermessungsamt zu übermitteln.

Das Vermessungsamt hat, wenn es anläßlich von Erhebungen eine Änderung in der Benützungsart Wald festgestellt hat, hievon der Behörde Mitteilung zu machen und geeignete Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

(...)

Wird in einer Katastralgemeinde das Verfahren zur allgemeinen Neuanlegung des Grenzkatasters eingeleitet, so hat die Behörde durch Kundmachung die Eigentümer der Grundstücke dieser Katastralgemeinde aufzufordern, in Zweifelsfällen innerhalb einer bestimmten Frist Anträge nach § 5 Abs 1 bei der Behörde einzubringen. Die Frist ist so zu bemessen, daß die Entscheidungen über diese Anträge im Verfahren zur allgemeinen Neuanlegung des Grenzkatasters berücksichtigt werden können. Ist im Feststellungsverfahren ein Augenschein vorzunehmen, so ist er tunlichst gleichzeitig mit der Grenzverhandlung der Vermessungsbehörde (§ 24 des Vermessungsgesetzes, BGBl. Nr. 306/1968) durchzuführen."

Bei der Ausweisung der Fläche als Wald handelt es sich gemäß § 3 Abs 1 ForstG um eine widerlegbare Rechtsvermutung. Die Rechtsvermutung gilt bis zur Rechtskraft eines abweichenden Feststellungsbescheides. Die allfällige Widerlegung erfolgt in einem Feststellungsverfahren nach § 5 ForstG oder als Vorfragenbeurteilung (§ 38 AVG) unter Anwendung der Kriterien des § 5 leg cit. Das Vorbringen einer Partei, welches auf Widerlegung der Vermutung nach dieser Bestimmung abzielt, verpflichtet die Behörde, vor ihrer Entscheidung über einen forstpolizeilichen Auftrag Feststellungen über die Waldeigenschaft der Rodungsfläche zu treffen.[13]

Bei der betreffenden Fläche im Bereich des UW / FU Lavanttal handelt es sich nicht um Wald. <u>Es wird daher gemäß § 5 ForstG beantragt, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie möge feststellen, dass es sich bei der angeführten Grundfläche nicht um Wald im Sinne des ForstG handelt.</u>

[13] Brawenz/Kind/Reindl ForstG § 3 Rz 1 mwN.

3.3.3. Im Bereich des Mastes beim UW Grafenstein wird im Zuge der Errichtung eine Fläche temporär gerodet und danach (unter Berücksichtigung der Aufwuchsbeschränkungen und Freihaltebereiche) wieder aufgeforstet.

§ 80 Abs 1 ForstG normiert, dass in hiebsunreifen Hochwaldbeständen Kahlhiebe sowie über das pflegliche Ausmaß hinausgehende Einzelstammentnahmen verboten sind.

Ausnahmebewilligungen vom Verbot des § 80 Abs 1 ForstG sind jedoch auf Antrag ua dann zu bewilligen, wenn Trassenaufhiebe zum Zwecke der Errichtung und für die Dauer des rechtmäßigen Bestandes einer energiewirtschaftlichen Leitungsanlage erforderlich sind (§ 81 Abs 1 lit b ForstG).

Da die antragsgegenständliche Maßnahme als eisenbahnrechtlicher Anlagenteil einer energiewirtschaftlichen Anlage gleichzuhalten ist, wird daher eine Ausnahmebewilligung nach § 81 Abs 1 lit b ForstG beantragt.

3.4. Bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Wasserrechtsgesetz („WRG")

3.4.1. Folgende Maßnahmen sind geplant:

Abschnitt 1 Werndorf:

Weites quert der zu errichtende 110 kV-Kabelweg zwischen UW Werndorf und dem bestehenden Kabeltrog an der Regionalbahnstrecke km 0,116 den Poniglbach. In diesem Zusammenhang ist eine Wasserhaltungsmaßnahme (Einleitung in den Poniglbach) erforderlich.

Abschnitt 3 Weststeiermark:

Durch die Errichtung des UW / FU Weststeiermark kommt es zu einer Änderung der Oberflächenentwässerung. Die betreffende Fläche ist im Norden und Süden durch die Bahnanlagen der Koralmbahn und der GKB und im Westen durch die Landesstraße L601 eingeschlossen. Im Zusammenhang mit der Entwässerung der Fläche ist die Vergrößerung des genehmigten (noch nicht realisierten) Entwässerungs- bzw Retentionsbeckens geplant. Das Becken befindet sich am östlichen Ende des Einzugsgebietes neben der Landesstraße und hat ein Rückhaltevolumen von ca. 620 m^3.

In diesem Zusammenhang sollen die anfallenden Niederschlagswässer und die im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wässer in die bestehende Gewässerschutzanlage GSA 1/3 und in weiterer Folgen in die Laßnitz eingeleitet werden.

Abschnitt 5 Lavanttal:

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens soll ein bestehender Radweg im Lavanttal als Bauzufahrt geringfügig ausgebaut und zwei Ausweichbuchten, die teilweise im HQ30-Bereich liegen, errichtet werden.

In diesem Zusammenhang sollen die im Zuge von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wässer in den Kampacherbach eingeleitet werden.

3.4.2. Gemäß § 127 Abs 1 lit a WRG[14] bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägige Privatgewässer berührt werden, im vollen Umfange der Wasserbenutzung einer besonderen wasserrechtlichen Bewilligung nach den Bestimmungen des WRG, wenn sie mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken.

In allen übrigen Fällen sind gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden.

Gemäß § 38 Abs 1 WRG ist zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs 1 Z 1) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist.

[14] Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG 1959 StF: BGBl 215/1959 idF: BGBl I 54/2014.

Gemäß § 32 Abs 1 WRG sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Einer Bewilligung bedürfen insbesondere die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen (§ 32 Abs 2 lit a WRG).

Durch die angeführten Maßnahmen könnten insbesondere die Genehmigungstatbestände der §§ 32, 38 WRG erfüllt sein.

3.5. Keine bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Hochleistungsstreckengesetz („HIG")

Gemäß § 3 Abs 2 HIG[15] bedarf die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke einer Trassengenehmigung, sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist.

Ausbaumaßnahmen – wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen – sind gemäß § 3 Abs 1 HIG vom Erfordernis einer Trassengenehmigung ausgenommen.

Da im gegenständlichen Fall eine solche Ausbaumaßnahme (Herstellung von Fahrleitungen bzw sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen) vorliegt, ist nach Ansicht der Antragstellerin keine Trassengenehmigung nach dem HIG erforderlich.

3.6. Keine bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Luftfahrtgesetz („LFG")

Gemäß § 85 Abs 1 Z 1 LFG[16] stellen Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Anpflanzungen, verspannte Seile und Drähte sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen Luftfahrthindernisse innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86 LFG) dar.

§ 86 Abs 1 LFG regelt, dass die Sicherheitszone jener Bereich eines Flugplatzes und seiner Umgebung ist, innerhalb dessen ein Luftfahrthindernis gemäß § 85 Abs 1 nur

---

[15] Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz - HIG) StF: BGBl 135/1989 idF: BGBl I 154/2004.

[16] Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz – LFG). StF: BGBl253/1957 idF: BGBl I 61/2015

mit Bewilligung der gemäß § 93 zuständigen Behörde errichtet, abgeändert oder erweitert werden darf (Ausnahmebewilligung).

§ 94 Abs 1 LFG normiert für Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, dass diese nur mit einer behördlichen Bewilligung errichtet, abgeändert, erweitert und betrieben werden dürfen.

Nach Ansicht der Antragstellerin liegen weder Luftfahrthindernisse innerhalb von Sicherheitszonen noch Anlagen mit optischer oder elektrischer Störwirkung, durch die eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, insbesondere eine Verwechslung mit einer Luftfahrtbefeuerung oder eine Beeinträchtigung von Flugsicherungseinrichtungen sowie eine Beeinträchtigung von ortsfesten Einrichtungen der Luftraumüberwachung oder ortsfesten Anlagen für die Sicherheit der Militärluftfahrt verursacht werden könnten, vor.

3.7. Keine bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Starkstromwegegesetz („StWG")

Gemäß § 1 Abs 1 StwG[17] ist dieses Gesetz auf elektrische Leitungsanlagen für Starkstrom, die sich auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, anzuwenden.

Das StWG gilt gemäß § 1 Abs 2 leg cit jedoch nicht für elektrische Leitungsanlagen für Starkstrom, die ausschließlich dem ganzen oder teilweisen Betrieb von Eisenbahnen dienen. Das Vorhaben Bahnstromversorgung Koralmbahn ist daher nach Auffassung der Antragstellerin vom Anwendungsbereich des StWG ausgenommen.

3.8. Keine bewilligungspflichtige Maßnahmen nach dem Denkmalschutzgesetz

Nach Auffassung der Antragstellerin ist kein denkmalschutzrechtlicher Genehmigungstatbestand erfüllt. Sollten im Zuge der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens denkmalschutzrechtlich relevante Sachverhalte auftreten, ist die entsprechende Vorgangsweise in Einlage UV 4-02.01 Kulturgüter, UVE-Bericht bzw Einlage UV 01-01.04 Maßnahmenübersicht Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt.

---

[17] Bundesgesetz vom 6. Feber 1968 über elektrische Leitungsanlagen, die sich auf zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken (Starkstromwegegesetz 1968) StF: BGBl 70/1968 idF: BGBl I 112/2003.

4. Rechtliche Ausführungen

Für das gegenständliche Ergänzungsvorhaben kommt nach Auffassung der Antragstellerin die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zur Anwendung. Entsprechend diesen Bestimmungen (siehe die §§ 23b ff UVP-G 2000) sind Genehmigungsverfahren für Hochleistungsstrecken im Rahmen von teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren in verschiedenen Verfahrensstufen durchzuführen.

So hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden (§ 24 Abs 1 UVP-G 2000).

Die Landesregierung hat ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden hat (§ 24 Abs 3 UVP-G 2000).

Für das gegenständliche Vorhaben sind vom BMVIT insbesondere die materiengesetzlichen Genehmigungen nach dem EisbG, dem ANSchG, dem ForstG sowie dem WRG mitzuerteilen.

5. Vorgelegte Unterlagen

Die Antragstellerin legt der Behörde die folgenden Unterlagen vor:

ÜB 01 (Verfahrensübersicht BMVIT)	Beilage ./1
Umweltverträglichkeitserklärung (UV 01, UV 02, UV 03, UV 04, UV 05)	Beilage ./2

Darüber hinaus legt die Antragstellerin der Behörde als integrierenden Bestandteil dieses Antrags die folgenden weiteren Unterlagen vor:

Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren (EB 01, EB 02, EB 03, EB 04, EB 05)	Beilage ./3
Gutachten gem § 31a EisbG	Beilage ./4

6. Antrag

6.1. Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt den

Antrag,

der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wolle nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens das antragsgegenständliche Vorhaben genehmigen und insbesondere auf Grundlage der angeschlossenen Einreichunterlagen

- die Genehmigung nach §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000,
- die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß §§ 31ff Eisenbahngesetz 1957,
- die Bewilligung der erforderlichen Rodungsmaßnahmen gemäß §§ 17, 81 Forstgesetz 1975,
- die wasserrechtliche Bewilligung insbesondere gemäß §§ 127 Abs 1 lit a iVm 32, 38 Wasserrechtsgesetz 1959

sowie alle sonstigen für die Ausführung des Vorhabens allenfalls erforderlichen Genehmigungen, für die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie oder andere Bundesminister/innen erstinstanzlich zuständig wäre, erteilen.

6.2. Die Antragstellerin regt an, das Verfahren gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff AVG („Großverfahren") durchzuführen, da voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen am gegenständlichen Verfahren beteiligt sein werden.

ÖBB-Infrastruktur AG