

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter:in

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: 2026-0.229.441

Wien, 4. September 2026

Semmering-Basistunnel neu
Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß den §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag
Anzeige der Fertigstellung von Teilen des Vorhabens gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000

- 1. eisenbahnrechtliche (Teil-) Betriebsbewilligung gemäß § 34 EisbG 1957**
- 2. Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme INF und ENE**

BESCHEID

Über die Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 29.7.2025 auf 1. eisenbahnrechtliche (Teil-) Betriebsbewilligung gemäß § 34 EisbG 1957 und 2. Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme INF und ENE des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ entscheidet der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur wie folgt:

Spruch

A. Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung

- I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Maßgabe des durchgeführten Ermittlungsverfahrens die **eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung** für die Inbetriebnahme **des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ von km 115,353 (Gl 8) bis km 118,433 (Gl.2)** der ÖBB-Strecke Wien Südbahnhof – Spielfeld/Straß, Neubaustrecke Gloggnitz – Mürzzuschlag von km 75,5+61.867 bis km 118,1+22.709, erteilt.

Der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung liegt folgende **Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG 1957** zugrunde:

- Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025, Dokumentnummer 1710-1S-02-V1.0.

Es werden die mit dem im zweiten Verfahrensgang ergangenen UVP-Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.6.2014, GZ. BMVIT-820.288/0033-IV/SCH2/2014, genehmigten Anlagen im antragsgegenständlichen Umfang von der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung umfasst.

II. Die in den Stellungnahmen der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2005 und vom 12.2.2026 in Hinblick auf die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung erhobenen Einwendungen werden als **unbegründet** bzw. als **nicht (mehr) verfahrensgegenständlich abgewiesen**.

Rechtsgrundlagen

- § 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG)
- §§ 34 Abs 1, 34b, 35 Abs 1 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG)
- § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz 1994 (ASchG)
- § 24h Abs 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G)
- § 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

B. Inbetriebnahmegenehmigung

I. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für den Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ von km 115,353 bis km 118,433 der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf) – Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) nach Maßgabe des durchgeführten Ermittlungsverfahrens die **Inbetriebnahmegenehmigung** für das **strukturelle Teilsystem Infrastruktur (INF)** im antragsgegenständlichen Umfang unter folgenden **Einsatzbedingungen und -grenzen** gemäß Benannte Stelle Dossier Abschnitt 5.2 erteilt:

- TSI Streckenkategorie II;
- Nominelle Bahnsteighöhe über Schienenoberkante: 550 mm.

II. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird für den Abschnitt Bahnhof Mürzzuschlag des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ von km 115,150 bis km 118,700 der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf) – Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) nach Maßgabe des durchgeführten Ermittlungsverfahrens die **Inbetriebnahmegenehmigung** für das **strukturelle Teilsystem Energie (ENE)** im antragsgegenständlichen Umfang erteilt.

III. Den Inbetriebnahmegenehmigungen liegen insbesondere folgende, den Antragsunterlagen beige-schlossene **EG-Prüferklärungen der ÖBB-Infrastruktur AG** und **EG-Prüfbescheinigungen der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH** zugrunde:

1. für das **strukturelle Teilsystem Infrastruktur (INF)**:

- EG-Prüferklärung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 28.7.2025, EG-Prüferklärungs- Nr. AT/000000FN71396w/2025/000011;

ausgestellt auf der Grundlage der

- EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 25.7.2025, Identifikationsnummer: 2250/6/SG/2025/INF/DEEN/0233-1N-12/V1.0;

2. für das **strukturelle Teilsystem Energie (ENE)**:

- EG-Prüferklärung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 28.7.2025, EG-Prüferklärungs-Nr. Nr. AT/000000FN71396w/2025/000012;

ausgestellt auf der Grundlage der

- EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025, Identifikationsnummer: 2250/6/SG/2025/ENE/DEEN/0275-1N-03/V1.0.

Rechtsgrundlagen

§§ 86, 90-92, 100, 102, 104 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl Nr. 60/1957 idgF;
§ 59 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl Nr. 51/1991 idgF.

C. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Die **aufschiebende Wirkung** allfälliger Beschwerden gegen die Spruchpunkte A. und B. dieses Bescheides wird **ausgeschlossen**.

Rechtsgrundlage

§ 13 Abs 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG)

Begründung

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

Mit dem im zweiten Verfahrensgang ergangenen (rechtskräftigen) UVP-Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.6.2014, GZ. BMVIT-820.288/0033-IV/SCH2/2014, als zuständiger UVP-Behörde wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die UVP-rechtliche Genehmigung für das Vorhaben „Semmering-Basistunnel neu“ erteilt.

Mit (rechtskräftigem) UVP-Bescheid des (damaligen) Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10.9.2015, GZ. BMVIT-820.288/0024-IV/SCH2/2015, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die UVP-rechtliche Genehmigung gemäß § 24g Abs 1 UVP-G 2000 für die Änderung des Vorhabens bezüglich Bauhilfsmaßnahmen im Bauabschnitt SBT3 – Teilraum Graut-schenhof (AEO1) erteilt.

Für die Ausführung des Vorhabens wurde gemäß Spruchpunkt A.III.1. Allgemeine Vorschriftung des oben genannten Bescheides der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.6.2014 eine Ausführungs- bzw. Eröffnungsfrist bis 31.12.2024 festgelegt.

Mit Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21.4.2023, GZ. 2023-0.263.339, wurde diese Ausführungs- bzw. Eröffnungsfrist bis 31.12.2030 verlängert, wobei unter einem auch die in Zusammenhang mit der erteilten Rodungsgenehmigung festgelegten Fristen entsprechend verlängert wurden.

Mit Schreiben vom 29.7.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG der Behörde unter Beischluss von Unterlagen sinngemäß die Fertigstellung des im Abschnitt gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 angezeigt und den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß § 34 EibG 1957 für diesen Teilabschnitt des Vorhabens („Teilbetriebsbewilligung“) und mit gesonderten, weiteren Schreiben vom 29.7.2025 die Anträge auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß den §§ 104 ff EibG für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie für diesen Teilabschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel neu gestellt.

Mit Schreiben vom 4.9.2025, GZ. 2025-0.687.251, hat die Behörde diese Anträge samt einer Ausfertigung der diesen Anträgen zugrunde liegenden Unterlagen dem Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, übermittelt und diesem im Rahmen des Parteiengehörs Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung des Schreibens gegeben.

Mit Schreiben vom 25.9.2025, GZ. 2025-0.710.584, hat die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, dazu eine Stellungnahme erstattet.

Zu dieser Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, vom 25.9.2025 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 30.9.2025, GZ. 2025-0.780.380, unter Festlegung einer Stellungnahmefrist bis 31.10.2025 das Parteiengehör gewährt.

Mit Schreiben vom 27.10.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur eine Stellungnahme zum Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats erstattet und dieser eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 9.10.2025, Dokumentnummer 1710-1S-03-V1.0, als Erstellerin der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG beigeschlossen.

Mit Schreiben vom 17.12.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG der Behörde die Erledigung sämtlicher in Anhang A der Prüfbescheinigung der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025 festgestellten, noch offenen Restarbeiten bekannt gegeben und zum Nachweis hierfür eine gutachterliche Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 17.12.2025 mit der Bestätigung der Erledigung der Restarbeiten beigeschlossen.

Mit Schreiben vom 30.1.2026, GZ. 2026-0.063.801, hat die Behörde die beiden vorgenannten Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27.10.2025 und vom 17.12.2025 samt Beilagen dem Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, übermittelt und diesem im Rahmen des Parteiengehörs Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer Frist von zwei Wochen ab Zustellung des Schreibens gegeben.

Mit Schreiben vom 12.2.2026, GZ. 2026-0.095.333, hat die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, dazu eine Stellungnahme erstattet.

Zu dieser Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat Schienenbahnen, vom 12.2.2026 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben der Behörde vom 20.2.2026, GZ. 2026-0.148.217, unter Festlegung einer Stellungnahmefrist bis 20.3.2026 das Parteiengehör gewährt.

Mit Schreiben vom 13.3.2026 hat die ÖBB-Infrastruktur AG zum Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats eine weitere Stellungnahme erstattet.

Zu Spruchpunkt A. – eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung

Gegenstand der Teilinbetriebnahme

Gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 betreffend Fertigstellung, Zuständigkeitsübergang, Kontrollen ist die Fertigstellung des Vorhabens den Behörden vor der Inbetriebnahme vom Projektwerber/von der Projektwerberin anzuzeigen. Sollen Teile des Vorhabens in Betrieb genommen werden, so ist deren Fertigstellung anzuzeigen.

Gemäß Abs 2 dieser Bestimmung können die Behörden nach Einlangen der Anzeige gemäß Abs 1 das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs 1 geringfügige Abweichungen genehmigen.

Mit Schreiben vom 29.7.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG der Behörde unter Beischluss von Unterlagen sinngemäß die Fertigstellung des Vorhabens im Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 angezeigt und den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß § 34 EisbG 1957 für diesen Teilabschnitt des Gesamtvorhabens („Teilbetriebsbewilligung“) und mit weiteren Schreiben vom 29.7.2025 die Anträge auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung gemäß den §§ 104 ff EisbG für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie für diesen Teilabschnitt des Gesamtvorhabens gestellt.

Gegenstand dieser Teilinbetriebnahme ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für den Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“, und zwar insbesondere für die gemäß Punkt 1.2 der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 durchgeführten Baumaßnahmen einschließlich der unter deren Punkt 1.3 dargelegten Projektmodifikationen unter (fachlicher) Berücksichtigung der für eine (Teil-) Inbetriebnahme erforderlichen, unter deren Punkt 1.4 angeführten Provisorien.

Bereits an dieser Stelle ist festzuhalten, dass die abschließende Prüfung, ob es sich bei den unter Punkt 1.3 der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 genannten, im Zuge der Ausführung des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ als erforderlich erwiesen habenden (eisenbahnbautechnischen) Modifikationen um „geringfügige Abweichungen“ im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G 2000 handelt, im Zuge des im Rahmen der Gesamtfertigstellung des Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ zu erfolgen haben wird.

Rechtliche Grundlagen und rechtliche Würdigung

a. allgemein

Gemäß § 24h Abs 1 UVP-G 2000 betreffend Fertigstellung, Zuständigkeitsübergang, Kontrollen hat der Projektwerber/die Projektwerberin den Behörden die Fertigstellung des Vorhabens vor der Inbetriebnahme anzuzeigen. Sollen Teile des Vorhabens in Betrieb genommen werden, so ist deren Fertigstellung anzuzeigen.

Gemäß Abs 2 dieser Bestimmung können die Behörden nach Einlangen der Anzeige gemäß Abs 1 dieser Bestimmung das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs 1 dieser Bestimmung geringfügige Abweichungen genehmigen.

Gemäß § 24h Abs 5 dieser Bestimmung hat die Behörde gemäß § 24 Abs 1 gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden das Vorhaben frühestens drei Jahre, spätestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe daraufhin zu überprüfen, ob die Genehmigungsbescheide eingehalten werden und ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen.

Gemäß § 34b EisbG ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung zu beantragen.

Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten sicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Anstelle einer solchen Prüfbescheinigung kann eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §§ 34 ff EisbG 1957 im antragsgegenständlichen Umfang.

Gemäß § 34b EisbG 1957 ist Bewilligungsvoraussetzung im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren, dass die Eisenbahnanlagen der zugrunde liegenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Somit hat im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren die Prüfung zu erfolgen, ob das Bauvorhaben entsprechend der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ausgeführt wurde.

Darüber hinaus hat nach Maßgabe der §§ 93 und 94 ASchG 1994 bzw. gemäß der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr - AVO Verkehr die Prüfung zu erfolgen, ob die Eisenbahnanlagen den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechen.

Gemäß § 12 Abs 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG) kommt dem Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI), im gegenständlichen Verfahren Parteistellung zu.

b. zur genehmigungsgerechten Ausführung

Die genehmigungsgerechte Ausführung ist gemäß § 34b EisbG 1957 2. Satz durch die Vorlage einer Prüfbescheinigung nachzuweisen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Gemäß § 34b EisbG 1957 3. Satz kann an Stelle einer Prüfbescheinigung eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Dazu ist auf die von der Bewilligungswerberin vorgelegte Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 zu verweisen.

In der vorliegenden Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 wurden jene Prüfungen einschließlich Begehungen vor Ort durchgeführt, die geeignet sind, die Schlüssigkeit, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der genehmigungsgerechten Ausführung des Bauvorhabens zu bescheinigen.

Aus der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 ergibt sich, dass das Bauvorhaben unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person ausgeführt wurde.

Der im **Gutachtensteil der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 unter Punkt 5 enthaltenen Zusammenfassung** ist Folgendes zu entnehmen:

„5 Zusammenfassung

Aus der Beurteilung dieser einzelnen Fachgebiete wurde die folgende, allgemein verständliche Zusammenfassung erstellt.

5.1 Gesamtgutachten

Das Projekt wurde gemäß § 34b EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen, Begehungen vor Ort 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.

Die Ausführung entspricht der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und ist zur Inbetriebnahme als geeignet befunden. Es kommt zu keinen Abweichungen vom Stand der

Technik, die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes ist gewährleistet, und die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden berücksichtigt.

5.2 Erschütterungen

Das Projekt wurde gemäß § 34b EisebG anhand der vorgelegten Unterlagen 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.

Die Ausführung entspricht der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und ist zur Inbetriebnahme als geeignet befunden. Es kommt zu keinen Abweichungen vom Stand der Technik, die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes ist gewährleistet, und die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden berücksichtigt.

Im gegenständlichen Projekt sind betreffend den Erschütterungsschutz keine Restarbeiten erforderlich.

Das Ergebnis ist wie folgt begründet:

- *Bei keiner in Betrieb zu nehmenden Anlagen (siehe Abschnitt 3.1.2.1) waren Erschütterungsschutz-Maßnahmen für die Betriebsphase erforderlich.*
- *In der Bauphase traten keine maßgeblichen Erschütterungseinwirkungen auf die Anrainergebäude und deren Bewohner auf. Es liegen keine Beschwerden betreffend Erschütterungen in der Bauphase vor.*
- *Vor der Durchführung erschütterungsintensiver Bauarbeiten wurde eine Beweissicherung vorgenommen.*
- *Während erschütterungsintensiver Bauarbeiten wurde in ausgewählten Objekten (Nähe zu Erschütterungsquelle, erschütterungsanfällige Bauweise) ein Erschütterungsmonitoring durchgeführt.*
- *Es liegen sämtliche für das FG-Erschütterungen und Sekundärschall relevanten Konformitätserklärungen vor.*
- *Die Modifikationen sind aus Sicht des FG-Erschütterungsschutz nicht relevant.*
- *Die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden berücksichtigt.*

5.3 Schallschutz

Die Umsetzung der lärmtechnisch relevanten Maßnahmen erfolgte, adaptiert um die Modifikationen, auf Basis des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheides. Bereits darin fanden, ebenso wie in den aktuell vorgelegten Unterlagen zur Betriebsbewilligung, die rechtlichen Vorschriften sowie der Stand der Technik entsprechend Berücksichtigung. Die Unterlagen wiesen einen angemessenen Grad an Detaillierung und Nachvollziehbarkeit auf. Die Auflagen und Vorschreibungen hinsichtlich Schallschutz wurden eingehalten.

Aus Sicht des Sachverständigen für „Schalltechnik“ steht einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung aus den Gesichtspunkten der Einhaltung

der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes nichts entgegen.

5.4 Wasserbau

Die Entwässerungsanlagen entsprechen dem Einreichprojekt. Lediglich für das Versickerungsbecken 1 im KM 118,170 r.d.B. war eine neue hydraulische Berechnung erforderlich. Die für die Bemessung herangezogenen Regenwerte vom Gitterpunkt 4041 liegen auf der sicheren Seite. Das Becken wurde über das ATV-Berechnungsblatt dimensioniert. Die Einzugsflächenermittlung ist plausibel.

5.5 Straßenbau

Erforderliche Nachweisdokumentationen sowie Auskünfte über die errichteten Verkehrsflächen wurden dem Fachgutachter übermittelt und bestätigen zusätzlich zur durchgeführten Vor-Ort-Inspektion eine regel- und planungskonforme Ausführung. Sämtliche im Zuge der Projektausführung notwendigen Modifikationen wurden entsprechend den Vorgaben des § 31a EibG hinsichtlich des Stands der Technik bewertet und für übereinstimmend mit den geltenden Anforderungen befunden.

Die im Rahmen dieser Prüfbescheinigung behandelten Straßenverkehrsanlagen erfüllen die Anforderungen an eine sichere Benützbarkeit und entsprechen aus baulicher Sicht den Anforderungen bezüglich der zu erwartenden Kfz-Verkehrsstärke bzw. der zu erwartenden Fußgänger- und Radfahrerfrequenz. Auf Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes wurde eingegangen und ein Dokument mit den Inhalten gemäß § 5 AschG und § 8 BauKG vorgelegt.

Aus Sicht des Straßenbaus sind alle durchgeführten Baumaßnahmen dem Stand der Technik entsprechend umgesetzt worden, und es werden die im Rahmen dieser Prüfbescheinigung behandelten Straßenverkehrsflächen als zur Bewilligung geeignet befunden.

5.6 Verkehrswesen

Mit der Fertigstellung der modernisierten Verkehrsstation Bf. Müzzuschlag wurde ein Teilaspekt des Trassenfindungsprozesses des Gesamtprojektes Semmering-Basistunnel neu positiv erfüllt.

Im Zuge der Projektrealisierung wurden keine vom Einreichgegenstand abweichende, für das Fachgebiet relevante Projektmodifikationen dokumentiert.

Hinsichtlich des ArbeitnehmerInnenschutzes erwachsen aus dem theoretischen Fachgebiet Verkehrswesen keine spezifischen Anforderungen, welche im Rahmen des Projekts umzusetzen wären.

Aus Sicht des Fachgutachters Verkehrswesen werden die in Betrieb zu nehmenden Verkehrsanlagen als zur Betriebsbewilligung geeignet befunden.

Aus Sicht des Fachgutachters Verkehrswesen werden die in Betrieb zu nehmenden Verkehrsanlagen als zur Betriebsbewilligung geeignet bewertet.

5.7 Eisenbahnbautechnik (Oberbau, Fahrweg)

Die eisenbahnbautechnischen Anlagen wurden auf deren Konformität mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung geprüft. Die ausgewiesenen Modifikationen wurden begutachtet und als genehmigungsfreie, dem Stand der Technik entsprechende Anpassungen beurteilt.

Ebenso wurden die Provisorien hinsichtlich der Einhaltung des Standes 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 überprüft und für geeignet beurteilt.

Die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen entsprechen aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbautechnik der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

Der ArbeitnehmerInnenschutz wurde unter Beachtung der AVO Verkehr überprüft, so dass die SiGe Dokumente sowie die Unterlagen für spätere Arbeiten den Anforderungen und dem Stand der Technik entsprechen.

Nachdem die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn aus fachlicher Sicht des Prüfers für das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik (Oberbau, Fahrweg) gewährleistet ist, besteht gegen die Inbetriebnahme kein Einwand oder Bedenken.

5.8 Eisenbahnbautechnik (Kunstbau)

Die eisenbahnbautechnischen Anlagen wurden auf deren Konformität mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung geprüft. Die ausgewiesenen Modifikationen wurden begutachtet und als genehmigungsfreie, dem Stand der Technik entsprechende Anpassungen beurteilt.

Ebenso wurden die Provisorien hinsichtlich der Einhaltung des Standes 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 überprüft und für geeignet beurteilt.

Die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen entsprechen aus Sicht des Fachgebiets Eisenbahnbautechnik (Kunstbau) der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

Der ArbeitnehmerInnenschutz wurde unter Beachtung der AVO Verkehr überprüft, so dass die SiGe Dokumente sowie die Unterlagen für spätere Arbeiten den Anforderungen und dem Stand der Technik entsprechen.

Nachdem die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und der Verkehr auf der Eisenbahn aus fachlicher Sicht des Prüfers für das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik (Kunstbau) gewährleistet ist, besteht gegen die Inbetriebnahme kein Einwand oder Bedenken.

5.9 Eisenbahnbautechnik (Hochbau)

Bei allen Bahnsteigen sind die Bahnsteigbreiten sowie die Abstände zu Hindernissen so gewählt, dass der aktuelle Stand der Technik eingehalten wird.

Die Beleuchtung wurde entsprechend den lichttechnischen Vorgaben in Abhängigkeit von den zu beleuchtenden Bereichen und der Personenfrequenz gemäß RW 12.08.02, Abschnitt 5 umgesetzt. Die geforderte mittlere Beleuchtungsstärke wurde anhand von Beleuchtungsmessungen nachgewiesen.

Die Bahnsteigdächer und der Personentunnel wurden nach vollständiger Fertigstellung und vor der Inbetriebnahme durch eine sachverständige Person freigegeben. Eine schriftliche Abnahme der Bahnsteigdächer gemäß RW 03.01.10 liegt vor und bestätigt die fachgerechte Ausführung.

Die vertikale Erschließung der beiden Inselbahnsteige sowie der Zugang zur Heizhausgasse erfolgt über den Personentunnel, welche durch Treppenanlagen sowie Aufzüge angebunden sind.

Die Abnahmeprotokolle der Aufzüge durch den TÜV liegen vor.

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des § 34b-Prüfers aus Sicht des angeführten Fachgebietes Hochbau jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Einreichung keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Die Ausführung des Bahnhofes Mürrzuschlag wurde mit vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen, sowie der eisenbahnrechtlichen Einreichung seitens des § 34b-Gutachters aus Sicht des Fachgebietes Hochbau verglichen auf Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes sowie der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes überprüft.

Auf Grund der erfolgten Beurteilung und des Befundes besteht aus Sicht des Fachgebietes Hochbau gegen die Inbetriebnahme kein Einwand.

5.10 Eisenbahnbetrieb

Die zum Gesamtvorhaben zugehörige gestamtumfängliche eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist durch den Bescheid vom 16.06.2014 der Bundesministerin für Verkehr,

Innovation und Technologie (BMVIT) mit GZ. BMVIT-820.288/0033-IV/Sch2/2014 und das zugehörige Gutachten gem. § 31a EisbG der PITTINO ZT GmbH in der Ausfertigung C vom Mai 2010 einschließlich dessen Ergänzung in der Ausfertigung A vom März 2014 (datiert mit 06.03.2014), determiniert.

Aus der gesamtumfänglichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurde mit dem gegenständlich zu beurteilenden Anlagenumfang der Anteil „Änderungen im Bahnhof Gloggnitz samt ESTW Gloggnitz“ (Anm.: aus dem Gesamtzusammenhang erkennbar gemeint: „Änderungen im Bahnhof Mürzzuschlag samt ESTW Mürzzuschlag“) realisiert und soll dieser nunmehr, unter Beilage der ho. vorliegenden Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG, dem eisenbahnrechtlichen Verfahren zur Betriebsbewilligung zugeführt werden.

Die projektgegenständlichen Einzelbaumaßnahmen wurden durch die vorgelegten Detailplanungs- und Ausführungsunterlagen beschrieben und dargestellt.

Die Inbetriebnahme bzw. die Aufnahme des Regelbetriebes mit den neuen bzw. veränderten Eisenbahnanlagen erfolgt auf Grundlage einer entsprechenden umfassenden Erklärung der im Verzeichnis gem. § 40 EisbG geführten Person, unter dessen Leitung das gegenständliche Vorhaben ausgeführt wurde.

Die ho vorliegende Prüfbescheinigung beurteilt den derzeitigen Anlagenzustand auf Grundlage der übergebenen Dokumente und Unterlagen. Das gegenständliche Vorhaben ist in sich abgeschlossen und hat verkehrswirksame Auswirkungen.

Die Bedienung der Eisenbahnsicherungsanlagen erfolgt fernbedient durch den STB FdI über die einheitliche Bedienoberfläche EBO 2 der Zelle 11 der Betriebsführungszentrale Wien.

Das Betriebsprogramm bleibt grundsätzlich unverändert, verfügt jedoch mit dem geänderten Fahrprogramm über neue bzw. veränderte Fahrmöglichkeiten.

Die Geschwindigkeiten im Projektabschnitt wurden gemäß dem vorhergehenden Bestand geringfügig verändert.

Im gegenständlichen Projektbereich steht gegenwärtig ausschließlich das punktförmige Zugbeeinflussungssystem PZB zur Verfügung. Das im Projektbereich vorgesehene linienförmige Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 ist gegenwärtig nicht in Betrieb und steht dieses daher zur Zugsteuerung und Zugsicherung gegenwärtig auch nicht zur Verfügung.

Zu den Geschwindigkeiten ist daher ausdrücklich auszuführen, dass aufgrund der gegenwärtigen Nicht-Verfügbarkeit des linienförmigen Zugbeeinflussungssystems, Geschwindigkeiten > 160 km/h nicht fahrbar sind und bzw. mit der gegenwärtigen Ausgestaltung des Zugbeeinflussungssystems nicht gefahren werden dürfen.

Die gegenwärtige Anlagenrealisierung ermöglicht, mit Ausnahme der dzt. nicht befahrbaren Fahrwege und der gegenwärtig fahrbaren Geschwindigkeiten, den für den Endausbau vorgesehenen Eisenbahnbetrieb.

Die Bauwerberin stellt sicher, dass geänderte betriebliche Unterlagen den beteiligten MitarbeiterInnen rechtzeitig vor Betriebsaufnahme zur Verfügung gestellt werden.

Die Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften wurde begutachtet und die Erfüllung der Erfordernisse wird festgestellt.

Die Prüfung der vorgelegten Detailplanungs- und Ausführungsunterlagen wurde mit positivem Ergebnis abgeschlossen.

Die mit dem gegenständlichen Vorhaben ausgeführten Projektmodifikationen sind als geringfügig zu beurteilen und erfolgten auf Grundlage der regelwerkbasierten Planungen, der geltenden Vorschriften und Normen und gemäß dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Fachgebietes Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik) beeinflussen die Modifikationen somit die bescheidgemäße Ausführung des Projektes, lediglich in einem nicht wesentlichen Ausmaß.

Die im projektkausalen Bescheid vom 16.06.2014 ausgesprochene Ausführungsfrist steht aufgrund der mit Bescheid vom 21. April 2023 erfolgten Verlängerung derselben bis 31. Dezember 2030, der bescheidgemäßen Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht entgegen.

Aus Sicht des Gutachters für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb entsprechen die neuen bzw. veränderten Eisenbahnanlagen, im dzt. realisierten Ausmaß und mit den verbundenen Einschränkungen (nicht befahrbare Fahrwege, gegenwärtig fahrbare Geschwindigkeiten), der mit dem projektkausalen Bescheid ausgesprochenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Genehmigungsanteil „Änderungen im Bahnhof Mürzzuschlag samt ESTW Mürzzuschlag“, aus dem Genehmigungsumfang des Gesamtvorhabens „Semmering-Basistunnel neu“.

Aus Sicht des Gutachters für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb wird beurteilt, dass die mit dem gegenständlichen Vorhaben neu errichteten bzw. veränderten und der unmittelbaren Abwicklung des Eisenbahnbetriebes dienenden Eisenbahnanlagen, dem kausalen Anteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

5.11 Sicherungstechnik

Dem gegenständlichen Vorhaben bzw. dem gegenständlichen Teilprojekt liegt der eisenbahnrechtliche Genehmigungsumfang des Bescheides vom 16.06.2014 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) mit GZ. BMVIT-820.288/0033-IV7SCh2/2014 und das zugehörige Gutachten gem. § 31a EisbG der PITTINO ZT GmbH, in der Ausfertigung C vom Mai 2010 einschließlich dessen Ergänzung in der Ausfertigung A vom März 2014 (datiert mit 06.03.2014), zugrunde.

Das gegenständlich zu beurteilende Vorhaben umfasst die Änderungen und Neuerrichtungen der Eisenbahnsicherungsanlagen im Projektbereich, bzw. den Realisierungsumfang des Projektanteils „Änderungen im Bahnhof Mürzzuschlag samt ESTW Mürzzu-

schlag“, des projektkausalen Bescheides zum Gesamtvorhaben „Semmering-Basistunnel neu“; im Verlauf der ÖBB VzG-Strecke 10501; Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf) – Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj).

Aus der gesamtumfänglichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurde mit dem gegenständlich zu beurteilenden Anlagenumfang der Anteil „Änderungen im Bahnhof Gloggnitz samt ESTW Gloggnitz“ (Anm.: aus dem Gesamtzusammenhang erkennbar gemeint: „Änderungen im Bahnhof Mürzzuschlag samt ESTW Mürzzuschlag“) realisiert und soll dieser nunmehr, unter Beilage der ho vorliegenden Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG, dem eisenbahnrechtlichen Verfahren zur Betriebsbewilligung zugeführt werden.

Die projektgegenständlichen Einzelbaumaßnahmen wurden durch die vorgelegten Detailplanungs- und Ausführungsunterlagen beschrieben und dargestellt.

Die Inbetriebnahme bzw. die Aufnahme des Regelbetriebes mit den neuen bzw. veränderten Eisenbahnanlagen erfolgt auf Grundlage einer entsprechenden umfassenden Erklärung der im Verzeichnis gem. § 40 EisbG geführten Person, unter dessen Leitung das gegenständliche Vorhaben ausgeführt wurde.

Die ho vorliegende Prüfbescheinigung beurteilt den derzeitigen Anlagenzustand auf Grundlage der übergebenen Dokumente und Unterlagen. Das gegenständliche Vorhaben ist in sich abgeschlossen und hat verkehrswirksame Auswirkungen.

Die Bedienung der Eisenbahnsicherungsanlagen erfolgt fernbedient durch den STB FdI über die einheitliche Bedienoberfläche EBO 2 der Zelle 11 der Betriebsführungszentrale Wien.

Das Betriebsprogramm bleibt grundsätzlich unverändert, verfügt jedoch mit dem geänderten Fahrprogramm über neue bzw. veränderte Fahrmöglichkeiten.

Die Geschwindigkeiten im Projektabschnitt wurden gemäß dem vorherigen Bestand geringfügig verändert.

Im gegenständlichen Projektbereich steht gegenwärtig ausschließlich das punktförmige Zugbeeinflussungssystem PZB zur Verfügung. Das im Projektbereich vorgesehene linienförmige Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 ist gegenwärtig nicht in Betrieb und steht dieses daher zur Zugsteuerung und Zugsicherung gegenwärtig auch nicht zur Verfügung.

Zu den Geschwindigkeiten ist daher ausdrücklich auszuführen, dass aufgrund der gegenwärtigen Nicht-Verfügbarkeit des linienförmigen Zugbeeinflussungssystems, Geschwindigkeiten > 160 km/h nicht fahrbar sind und bzw. mit der gegenwärtigen Ausgestaltung des Zugbeeinflussungssystems nicht gefahren werden dürfen.

Die gegenwärtige Anlagenrealisierung ermöglicht, mit Ausnahme der dzt. nicht befahrbaren Fahrwege und der gegenwärtig fahrbaren Geschwindigkeiten, den für den Endausbau vorgesehenen Eisenbahnbetrieb.

Die Bauwerberin stellt sicher, dass geänderte betriebliche Unterlagen den beteiligten MitarbeiterInnen rechtzeitig vor Betriebsaufnahme zur Verfügung gestellt werden.

Die Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften wurde begutachtet und die Erfüllung der Erfordernisse wird festgestellt.

Die Prüfung der vorgelegten Detailplanungs- und Ausführungsunterlagen wurde mit positivem Ergebnis abgeschlossen.

Die mit dem gegenständlichen Vorhaben ausgeführten Projektmodifikationen sind als geringfügig zu beurteilen und erfolgten auf Grundlage der regelwerkbasierten Planungen, der geltenden Vorschriften und Normen und gemäß dem Stand der Technik.

Aus Sicht des Fachgebietes Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik) beeinflussen die Modifikationen somit die bescheidgemäße Ausführung des Projektes, lediglich in einem nicht wesentlichen Ausmaß.

Die im projektkausalen Bescheid vom 16.06.2014 ausgesprochene Ausführungsfrist steht aufgrund der mit Bescheid vom 21. April 2023 erfolgten Verlängerung derselben bis 31. Dezember 2030, der bescheidgemäßen Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht entgegen.

Aus Sicht des Gutachters für das Fachgebiet Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik) entsprechen die neuen bzw. veränderten Eisenbahnanlagen, im dzt. realisierten Ausmaß und mit den verbundenen Einschränkungen, der mit dem projektkausalen Bescheid ausgesprochenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für den Genehmigungsanteil „Änderungen im Bahnhof Mürzzuschlag samt ESTW Mürzzuschlag“, aus dem Genehmigungsumfang des Gesamtvorhabens „Semmering-Basistunnel neu“.

Aus Sicht des Gutachters für das Fachgebiet Sicherungstechnik (Eisenbahnsicherungstechnik) wird beurteilt, dass die mit dem gegenständlichen Vorhaben neu errichteten bzw. veränderten Eisenbahnsicherungsanlagen, dem kausalen Anteil der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

5.12 Elektrotechnik

Die im Projekt befindlichen Traktionsstromanlagen und 50 Hz Anlagen wurden dem Stand der Technik entsprechend errichtet. Die errichteten Anlagen entsprechen den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes. Aus Sicht des Fachgebiets Elektrotechnik steht einer Betriebsbewilligung der Anlage nichts entgegen.

5.13 Abfallwirtschaft

Das Wahren des § 15 AWG wird in diesen Bereichen, welche geprüft werden konnten, ersehen.

5.14 Geologie und Hydrogeologie

Bezüglich des Fachbereichs Geologie und Hydrogeologie wird festgehalten, dass in diesem Zusammenhang keine zu beurteilenden Fragestellungen vorliegen.

5.15 Geotechnik und Hohlraumbau

Die Ausarbeitungen, Darlegungen und Dokumentationen wurden nachvollziehbar erarbeitet und erscheinen schlüssig. Die durchgeführten Arbeiten erfolgten gemäß den aktuellen Normen und entsprechen dem Stand der Technik. Insgesamt kann somit für den Fachbereich Geotechnik eine positive Beurteilung abgegeben werden. In Zusammenhang mit dem Fachbereich Hohlraumbau wurden keine Arbeiten durchgeführt.

5.16 Tunnelsicherheit

Nicht relevant.

5.17 Modifikationen

Durch die im Gutachten angeführten Modifikationen wird das behördlich bewilligte Bauvorhaben in dessen Identität gewahrt. Die Modifikationen wurden von den einzelnen Fachgutachtern beurteilt und wurden unter der Leitung einer gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person umgesetzt.“

Unter **Punkt B Ergebnis der Begutachtung** kommt die **Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025** zu folgendem, zusammenfassenden Ergebnis:

„Das Projekt wurde gemäß § 34b EisbG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen, Begehungen vor Ort 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 entspricht der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

Das Bauvorhaben entspricht durch die Verwendung der in Österreich gültigen und zum Teil durch gesetzliche Vorgaben verbindlichen Normen dem Stand der Technik.

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 vorgelegten Unterlagen wurden vom eisenbahnfachlichen Standpunkt auf die Einhaltung aller relevanten Normen und Vorschriften durch die angeführten Sachverständigen gemäß unten stehender Tabelle geprüft.

Die Prüfung ergab, dass

- *die neuen Eisenbahnanlagen und die veränderten Eisenbahnanlagen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen und genehmigungsgerecht realisiert und ausgeführt wurden,*
- *die Anpassungen der Eisenbahnanlagen im Zuge der Detailplanung gemäß § 31a und gemäß § 34b beurteilt und entsprechend der Ausführungsplanung ausgeführt wurden, sodass den Anforderungen des Standes der Technik sowie des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprochen wird,*
- *die erforderlichen Unterlagen entsprechend der Ausführung vorgelegt wurden und den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechen, und*
- *keine Bedenken bestehen, dass die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, gewährleistet ist.*

Die Prüfung der Ausführung des zur Betriebsbewilligung vorgesehenen Bauvorhabens wurde mit positivem Ergebnis abgeschlossen. Gegen die Erteilung der Betriebsbewilligung für die gegenständlichen Eisenbahnanlagen gemäß § 35 EisbG besteht kein Einwand.“

Seitens der Behörde wird die vorgelegte Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 als schlüssig, nachvollziehbar und vollständig bewertet und sind im Ermittlungsverfahren keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit und das Ergebnis dieser Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Zu den unter Anhang A der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 enthaltenen Restarbeiten ist Folgendes auszuführen:

Mit Schreiben vom 17.12.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 17.12.2025, Dokumentnummer 1710-1A-03-V1.0, vorgelegt, aus der sich die Bestätigung der Erledigung der in Anhang A der Prüfbescheinigung der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025 enthaltenen Restarbeiten ergibt.

Es ist daher davon auszugehen, dass nach Betriebsaufnahme keine die ggst. (Teil-) Inbetriebnahme betreffenden Restarbeiten mehr durchzuführen sind und konnte daher die Aufnahme einer entsprechenden Vorschreibung in den Spruch des Bescheides entfallen.

In ihren Stellungnahmen vom 25.9.2025 und vom 12.2.2026 hat sich die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hinsichtlich der Erfüllung der Restarbeiten nicht weiter geäußert, sodass von deren Zustimmung zu den Ermittlungsergebnissen hinsichtlich der Restarbeiten auszugehen war.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass sich aus den Punkten 5.10 Eisenbahnbetrieb und 5.11 Sicherungstechnik des Gutachtensteils der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025 ergibt, dass im gegenständlichen Projekt-

bereich betreffend den Umbau des Bahnhofs Mürzzuschlag des (noch in Bau befindlichen) Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel neu gegenwärtig – so wie bisher - ausschließlich das punktförmige Zugbeeinflussungssystem PZB zur Verfügung steht, sodass bis zur Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme des Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel neu einschließlich des linienförmigen Zugbeeinflussungssystems ETCS Level 2 Geschwindigkeiten > 160 km/h nicht fahrbar sind und bis zu diesem Zeitpunkt auch nicht gefahren werden dürfen.

c. zur Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Eisenbahnrechtliche Bewilligungen dürfen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegen stehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG 1994 sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungsstatbestand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG 1994 sind unter anderem im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG 1994 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 Abs 1 des § 6 betreffend (eisenbahnrechtliche) Betriebsbewilligung der Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr – AVO Verkehr 2017) ist im Rahmen von Prüfbescheinigungen oder Erklärungen gemäß § 34b EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen.

Gemäß deren Abs 2 haben Prüfbescheinigungen oder Erklärungen demnach zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere zu umfassen:

1. Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000, und gemäß § 38 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999;
2. Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 101/1997, sowie gemäß 5. Abschnitt der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999;
3. Prüfung der Aktualisierung der Dokumente gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis 3;
4. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 4;
5. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 5;

6. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 6.

In der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 wird dazu festgehalten, dass bei der Ausführung des Vorhabens die Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes, insbesondere die Vorgaben gemäß den §§ 5 und 6 der AVO-Verkehr, eingeschränkt auf das Fachgebiet, eingehalten wurden.

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der in der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 getätigten Aussagen auch von der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat (§ 15 Abs 7) – somit das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, – als Partei beizuziehen ist.

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat im Rahmen des zum ggst. Betriebsbewilligungs- bzw. Inbetriebnahmegenehmigungsantrag durchgeführten Ermittlungsverfahrens folgende Stellungnahmen abgegeben:

- Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2025, GZ. 2025-0.710.584;
- Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 12.2.2026, GZ. 2026-0.095.333.

Dazu hat die ÖBB-Infrastruktur AG über Aufforderung der Behörde jeweils folgende Stellungnahme abgegeben:

- Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27.10.2025 unter Beischluss einer gutachterlichen Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 9.10.2025;
- Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 13.3.2026.

Die Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2025 und ergänzend vom 12.2.2026 enthält umfangreiche Ausführungen, wonach ihrer Auffassung nach sinngemäß die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für ein Vorhaben insbesondere auch in Hinblick auf die Einhaltung der arbeitnehmerschutzrechtlichen Vorschriften nur dann zulässig sei, wenn das Vorhaben dem **Stand der Technik** im Zeitpunkt der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung entspricht.

Dieser Auffassung ist grundsätzlich der Wortlaut des § 35 Abs 1 EisbG betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung entgegen zu halten, wonach die Behörde „*die beantragte Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, veränderte Eisenbahnanlage, nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen zu erteilen (hat), wenn diese Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen*“.

Voraussetzung für die Zulässigkeit der Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung ist somit nicht die Einhaltung des Standes der Technik durch das Vorhaben zum Zeitpunkt der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung, sondern lediglich die Prüfung, ob ein - unter Berücksichtigung der Einhaltung der arbeitnehmerschutzrechtlichen Vorschriften im Sinne des § 31a Abs 1 2. Satz EisbG - gemäß § 31f Abs 1 EisbG eisenbahnrechtlich baugenehmigtes Projekt der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entspricht.

Zum Nachweis dafür ist gemäß § 34b 2. Satz EisbG einem eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsantrag eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen (wobei gemäß Absatz 3 dieser Bestimmung an Stelle einer Prüfbescheinigung auch die Vorlage einer dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person zulässig wäre, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden).

In Entsprechung dieser rechtlichen Vorgaben hat die ÖBB-Infrastruktur AG zum Nachweis dafür, dass der Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel neu der unter Mitbewendung der materiell-rechtlichen Genehmigungsbestimmungen des Eisenbahngesetzes erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung entspricht, die Prüfbescheinigung der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025, Dokumentnummer 1710-1S-02-V1.0, vorgelegt.

Das Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats betreffend den „Stand der Technik“ ist daher im ggst., auf der Grundlage der erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren nicht (mehr) verfahrensgegenständlich und war daher abzuweisen.

In der Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2025 und ergänzend vom 12.2.2026, wird zum **Themenbereich Sicherheitstechnik** der Prüfbescheinigung der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025, Dokumentnummer 1710-1S-02-V1.0, zusammenfassend Folgendes vorgebracht:

„1.1.3. Befund Sicherheitstechnik

In Punkt 3.10. Befund Sicherheitstechnik wird zum Prüfbefund gemäß § 38 EISbAV vom 27. Oktober 2024 ausgeführt, dass der Prüfbefund verschiedene Mängel enthält, die an nachfolgender Stelle detailliert ausgeführt und in Kapitel 4.10.5 beurteilt wurden. In der nachfolgenden Tabelle sind mehrere Punkte angeführt, aus denen beim Status hervorgeht, dass die Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Dies betrifft ohne Anspruch auf Vollständigkeit z. B. ZW 11 lfd. Nr. 4 und Mz lfd. Nr. 15.

1.1.4. Gutachten Sicherheitstechnik

In Kapitel (Punkt) 4.10.5 fehlt die in Punkt 3.10 angekündigte Beurteilung der im Prüfbefund dokumentierten Mängel.“

Der gemeinsam mit der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27.10.2025 vorgelegten, von dieser zum Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats ergänzend eingeholten gutachterlichen Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 9.10.2025, Dokumentnummer 1710-1S-03-V1.0, ist dazu Folgendes zu entnehmen:

„Gutachterliche Stellungnahme zu den Punkten 1.1.3 und 1.1.4 des eisenbahnsicherungstechnischen Gutachters:

Es trifft zu, dass die ggst. Prüfbescheinigung im Kapitel 3.10 (nach der Überschrift „Unterlagen und Dokumente zum siebenten und abschließenden Projektschritt“) eine detaillierte Auseinandersetzung mit den dokumentierten offenen Arbeiten und Mängel des Prüfbefundes gem. § 38 EibAV vom 27.10.2024 enthält.

Die offenen Arbeiten und Mängel des Prüfbefundes gem. § 38 EibAV vom 27.10.2024 wurden mit den Beilagen „Prüfbefund Nr. 131.290-2024-3-Qui-AP-Mz“ und „Prüfbefund Nr. 131.010-2024-29-Qui-AP-BZW“ dokumentiert.

Die in der Prüfbescheinigung angeführte Auseinandersetzung mit den dokumentierten offenen Arbeiten und Mängel erfolgte explizit pro Beilage und pro Aufzählungspunkt in der gegebenen Tabellenform.

Es ist anzuführen, dass der Prüfpunkt Mz 16 in der tabellarischen Auflistung versehentlich mit Mz 10, 11 und 12 bezeichnet wurde. Dies ist ein redaktioneller Fehler, der die Prüfung inhaltlich nicht beeinflusst.

Die Prüfpunkte bzw. die einzeln dargestellten offenen Arbeiten und Mängel wurden fachlich analysiert und beurteilt. Dies ist in den Tabellenbereichen „Beschreibung“ und „Status“ erkenntlich gemacht.

Die Darstellungen im Tabellenbereich „Status“ geben die objektiv nachvollziehbaren (siehe hierfür die technischen Inhalte wie in den Verweisen angeführt, z.B. Delta Liste) Beurteilungen des Sachverständigen wieder.

Die Beurteilungen des Sachverständigen aller einzelnen offenen Arbeiten und Mängel, als zusammengefasste Beurteilung im Rahmen der Begutachtung, ist im Kapitel 4.10.5 (zusammengefasstes Ergebnis mit Begründung zum Fachgebiet Sicherungstechnik bzw. Eisenbahnsicherungstechnik) offengelegt.

Um unnötige und oft verwirrende Wiederholungen in der Prüfbescheinigung zu vermeiden, wurde die tabellarische Darstellung aus dem Kapitel 3.10 im Kapitel 4.10.5 nicht wiederholt angeführt.

Die im Punkt 3.10 angekündigte Beurteilung der im Prüfbefund dokumentierten Restarbeiten und Mängel, ist im Rahmen der fachspezifischen Beurteilungen erfolgt und im Kapitel 4.10.5 zusammengefasst dargestellt (siehe Absätze 5 und 6).

Diese Zusammenfassung ergibt wieder, dass einerseits die positiven Bestätigungen zu den erfolgten Funktionsprüfungen und zu den sach- und fachgerechten Ausführungen durch die Fachfirmen vorliegen und andererseits die erforderlichen Überprüfungen gem. § 38 EisbAV erfolgt sind und diese Nachweise analytisch und gemeinschaftlich betrachtet keinen Einwand gegen die Inbetriebsetzung der neuen bzw. veränderten Eisenbahnsicherungsanlage erheben.

Dieser Schluss war berechtigt zu ziehen, da einerseits die zustimmenden Nachweise vorlagen und andererseits die eigenen Beurteilungen zu den dokumentierten offenen Arbeiten und Mängeln des Prüfbefundes gem. § 38 EisbAV vom 27.10.2024 (siehe tabellarische Abarbeitung im Kapitel 3.10) ergaben, dass diese entweder bereits erledigt oder behoben waren (trifft zu auf „ZW11 1“, „ZW11 2“, „ZW11 3“, „ZW11 5“, „Mz 17“), oder nicht im Beurteilungsumfang der gegenständlichen Prüfbescheinigung lagen (trifft zu auf „Mz 10, 11 und 12“, „Mz 16“, „Mz 18 und 19“, „Mz 20, 21 und 22“), oder nicht sicherheitsrelevant waren und somit ebenfalls keinen Einwand gegen die Inbetriebsetzung der neuen bzw. veränderten Eisenbahnsicherungsanlagen erheben (trifft zu auf „ZW11 4“, „Mz 15“).

Im Sinne einer schlüssigen Lesbarkeit der Prüfbescheinigung war somit eine wiederholte explizite Detaildarstellung im Kapitel 4.10.5, wie sie bereits im Kapitel 3.10 angeführt wurde, nicht geboten.

Vielmehr war der übersichtlichen und zusammengefassten Ausdrucksform wie im Kapitel 4.10.5 dargestellt, der Vorzug zu geben.“

Aus der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 9.10.2025, Dokumentnummer 1710-1S-03-V1.0, ergibt sich – losgelöst von allfälligen, den Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorats im Zuge einer offenbar am 23.9.2025 durchgeführten Besichtigung gemäß § 4 ArbIG von nicht näher genannten Mitarbeitern der ÖBB-Infrastruktur AG übergebenen Unterlagen - zum einen der von dieser im Sinne des § 6 AVO Verkehr 2017 betreffend (eisenbahnrechtliche) Betriebsbewilligung durchgeführte Prozess zur nachvollziehbaren Nachweisführung des abschließenden Vorliegens eines mängelfreien Prüfbefundes gemäß § 38 EisbAV, die aufgrund der Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorats auch eine Berichtigung in der Bezeichnung einzelner Prüf- bzw. Aufzählungspunkte, die aber ohne Einfluss auf das Beurteilungsergebnis der Arsenal Railway Certification GmbH war, zur Folge hatte, sowie zum anderen – nach erfolgter Nachweisführung – im Ergebnis das Vorliegen eines Prüfbefundes gemäß § 38 EisbAV ohne offene Arbeiten und Mängel, sodass sich das diesbezügliche Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats einschließlich der von diesem ergänzend getätigten „Vermutungen“ im Rahmen des ggst., auf der Grundlage der erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens im Ergebnis als unbegründet bzw. als nicht (mehr) verfahrensgegenständlich erweist und war daher abzuweisen war.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass gemäß der im Rahmen des Parteienghörs abgegebenen Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27.10.2025 zudem der bei der Erstellung des Prüfbefundes Nummer 131.010-2024-29-Qui-AP-BZW vom 12.9.2024 aufgetretene Ablagefehler in der EDV-Bearbeitung (in Form des Wasserzeichens „Entwurf“) zwischenzeitig bereinigt wurde.

In der Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2025 und ergänzend vom 12.2.2026, wird zum **Themenbereich Elektrotechnik** der Prüfbescheinigung der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025, Dokumentnummer 1710-1S-02-V1.0, zusammenfassend Folgendes vorgebracht:

„1.1.5 Elektrotechnik

Der Prüfbescheinigung kann nicht entnommen werden, dass für die elektrotechnischen Anlagen Prüfbefunde gemäß § 11 Elektroschutzverordnung vorliegen würden. In Punkt 4.11.4 wird lediglich ausgeführt, dass Abnahmeprüfbefunde für die elektrotechnischen Anlagen, Traktionsstromanlagen und 50 Hz Anlagen vorliegen würden.“

Der gemeinsam mit der Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27.10.2025 vorgelegten, von dieser zum Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats ergänzend eingeholten gutachterlichen Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 9.10.2025, Dokumentnummer 1710-1S-03-V1.0, ist dazu Folgendes zu entnehmen:

„Gutachterliche Stellungnahme zu Punkt 1.1.5 des elektrotechnischen Gutachters:

Die Prüfung neu errichteter elektrischer Anlagen erfolgt gemäß § 6 Elektrotechnikverordnung.

Die in der negativen Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorats geforderte Aussage zur Erfüllung der in der Elektroschutzverordnung angeführten Mindestanforderungen an die Prüfprotokolle erfolgte in der Prüfbescheinigung nicht und wird daher mit dieser Stellungnahme folgend beantwortet:

Die im Punkt 4.11.4 angeführten Abnahmebefunde für die elektrotechnischen Anlagen, Traktionsstromanlagen und 50 Hz Anlagen wurden im Abschnitt 3.11 der gegenständlichen Prüfbescheinigung befundet. Die in der Elektroschutzverordnung (ESV), § 11, Ziffer (1), Aufzählungspunkte 1 bis 6 angeführten Mindestanforderungen an einen Prüfbefund werden in den Prüfprotokollen, die in den standardisierten Anlagenbüchern der ÖBB-Infrastruktur AG enthalten sind, sinngemäß eingehalten. Insbesondere die Informationen, die dem Schutzziel der Elektroschutzverordnung dienen, wie Prüfdatum und Angabe der Schutzmaßnahme, sowie deren einwandfreie Funktion sind in den für das Projekt vorgelegten Anlagenbüchern eindeutig herauszulesen.

In den für die Oberleitungsanlage erstellten ED21 Abnahmen werden die Anforderungen der Elektroschutzverordnung, § 11 Ziffer (1), Aufzählungspunkte 1 bis 6 ebenfalls berücksichtigt, wenn diese Protokolle auch zu einem großen Teil mechanische Parameter enthalten, die nicht in den Anwendungsbereich der ESV fallen. Es werden aber auch Parameter geprüft, z.B. Erdung, Rückstromführung, Abstände, die für die elektrotechnische Sicherheit relevant sind. Für die Erdungsprüfprotokolle kann ebenfalls die Erfüllung der Anforderungen der ESV, § 1, Ziffer (1), Aufzählungspunkte 1 bis 6 bestätigt werden.

Eine Erfüllung der Anforderungen der ESV, § 11, Ziffer (1), Aufzählungspunkte 1 bis 6 in den für das Projekt vorgelegten Prüfbefunden ist daher soweit gegeben, dass eine Bewertung des Arbeitnehmerschutzes damit möglich ist.“

Aus der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme der Arsenal Railway Certification GmbH vom 9.10.2025, Dokumentnummer 1710-1S-03-V1.0, ergibt sich zum einen die sinngemäße Einhaltung der in § 11 Abs 1 Z 1 bis 6 Elektroschutzverordnung (ESV) angeführten Mindestanforderungen an einen Abnahmeprüfbefund für die elektrotechnischen Anlagen, die Traktionsstromanlagen und die 50 Hz-Anlagen sowie zum anderen die Durchführung der Prüfung der für die elektrotechnische Sicherheit relevanten Parameter.

In dieser Stellungnahme kommt die Arsenal Railway Certification GmbH hinsichtlich des Fachbereichs Elektrotechnik abschließend zu dem Ergebnis, dass eine Erfüllung der Anforderungen des § 11 Abs 1 Z 1 bis 6 ESV in den für das Projekt vorgelegten Abnahmeprüfbefunden zur Bewertung des ArbeitnehmerInnenschutzes gegeben ist, sodass sich das diesbezügliche Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats im Rahmen des ggst., auf der Grundlage der erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung und – in arbeitnehmerschutzrechtlicher Hinsicht unter Berücksichtigung des § 6 AVO Verkehr 2017 betreffend (eisenbahnrechtliche) Betriebsbewilligung - durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren im Ergebnis als unbegründet erweist und daher abzuweisen war.

In der Stellungnahme der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2025 wird zum **Themenbereich Beleuchtung der Verkehrswege** unter Bezugnahme auf eine von Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorats am 23.9.2025 durchgeführte Besichtigung Folgendes ausgeführt:

„1.2.1 Beleuchtung der Verkehrswege

Es musste festgestellt werden, dass die Schienenverkehrswege im Bahnhof Mürzzuschlag im Sinne der Arbeitsstättenverordnung (zumindest von Verschubhalttafel zu Verschubhalttafel) nicht durchgehend beleuchtbar sind, sodass aus diesem Grund die Einhaltung der Arbeitsstättenverordnung nicht gegeben ist und Arbeitnehmerschutzvorschriften verletzt werden.“

Diese Auffassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats wird in seiner im Rahmen des Parteiengenhörs abgegebenen Stellungnahme vom 12.2.2026 unter Bezugnahme auf arbeitnehmerschutzrechtliche Vorschriften und Normen weiter ausgeführt.

Dieser Auffassung ist der Umstand entgegen zu halten, dass sich aus der – von der Behörde, wie weiter oben ausgeführt, als vollständig und schlüssig bewerteten - Prüfbescheinigung der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025, Dokumentnummer 1710-1S-02-V1.0, zusammenfassend ergibt, dass der betriebsbewilligungsgegenständliche Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel neu dem im zweiten Verfahrensgang ergangenen UVP-Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.6.2014, GZ. BMVIT-820.288/0033-IV/SCH2/2014, entspricht.

Dass die Ausführung der in der Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorats genannten Beleuchtungsanlagen nicht dieser erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entspricht,

wurde von Seiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorats nicht vorgebracht, sodass dieses Vorbringen als im Rahmen des ggst., auf der Grundlage der erteilten UVP-rechtlichen Genehmigung durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens als nicht (mehr) verfahrensgegenständlich zurückzuweisen bzw. als unbegründet abzuweisen war.

Es haben sich somit aus den Stellungnahmen der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 25.9.2025 und vom 12.2.2026 keine Umstände ergeben, aufgrund deren die vorliegenden Ermittlungsergebnisse in Zweifel zu ziehen gewesen wären.

d. zur Frage des Vorliegens allfälliger, geringfügiger Abweichungen gemäß § 24h Abs 2 UVP-G 2000:

Aus der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 ergibt sich, dass sich die unter deren Punkt 1.3 dargelegten Projektmodifikationen im Rahmen der materiell-rechtlich mit der zugrunde liegenden UVP-rechtlichen Genehmigung mit erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung halten, sodass hierfür materiell-rechtlich keine Änderung der mit diesem Bescheid mit erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erforderlich ist.

Aus der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 lässt sich in einer integrativen Betrachtung in Hinblick auf die Umweltaspekte nach derzeitigem Stand zusammenfassend erschließen, dass der Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag entsprechend dem dem Gesamtvorhaben Semmering-Basistunnel neu zugrunde liegenden, im zweiten Verfahrensgang ergangenen UVP-Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.6.2014, GZ. BMVIT-820.288/0033-IV/SCH2/2014, ausgeführt wurde, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die in der Prüfbescheinigung angeführten Projektmodifikationen (auch) den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung – insbesondere auch in lärm- und erschütterungstechnischer Hinsicht – nicht widersprechen bzw. die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen werden.

Daraus folgt zusammenfassend auch, dass (auch) eine positive Beurteilbarkeit der Ausführung des Gesamtvorhabens im Sinne des § 24h UVP-G 2000 nach dessen Gesamtfertigstellung zu erwarten ist.

Anzumerken ist, dass eine abschließende diesbezügliche Überprüfung nach Fertigstellung des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel im Sinne des § 24h Abs 2 UVP-G 2000 im Zuge der Anzeige der Gesamtfertigstellung des Vorhabens noch durchzuführen sein wird, wobei auch ein geeigneter Zeitpunkt für die Durchführung der „Nachkontrolle“ des Gesamtvorhabens iSd § 24h Abs 5 UVP-G 2000 festzulegen sein wird.

II. Zu Spruchpunkt B. - Inbetriebnahmegenehmigung:

Verfahrenshergang

Hinsichtlich des Verfahrenshergangs des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungs- und Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens wird auf die Ausführungen unter Punkt IV. in der Begründung des Bescheides verwiesen.

Gegenstand und Umfang der Inbetriebnahmegenehmigung

Zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem Infrastruktur (INF einschließlich PRM) und für das Teilsystem Energie (ENE) im verfahrensgegenständlichen Umfang ist grundsätzlich auf das jeweils von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegte Dossier iSd § 105 Abs 1 EisbG, das technische Dossier gemäß § 102 Abs 4 EisbG und die weiteren, von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Unterlagen und Erklärungen sowie auf das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zu verweisen.

Der technische Umfang der EG-Prüfung legt zugleich den Gültigkeitsumfang für die EG-Prüfbescheinigung fest. Abschnitte, die außerhalb des Prüfumfangs liegen, sind auch von der EG-Prüfbescheinigung nicht umfasst.

Der technische Umfang ist jeweils unter Punkt 4.3. des jeweiligen Benannte Stelle Dossiers zum Teilsystem Infrastruktur (INF einschließlich PRM) und zum Teilsystem Energie (ENE) dargestellt.

Rechtliche Grundlagen

§ 86 EisbG legt fest, dass der 8. Teil des Eisenbahngesetzes („Interoperabilität“) ua für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen gilt. § 87 EisbG legt als Zweck dieses Gesetzesteils die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Geltungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge fest.

Unter Interoperabilität versteht man gemäß § 88 EisbG die Eignung eines Eisenbahnsystems für einen sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den dafür erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Gemäß § 89 EisbG versteht man unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) jene Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten.

Unter Teilsystemen versteht man die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführten strukturellen und funktionalen Teile des Eisenbahnsystems gemäß § 99 EisbG. Diese Teilsysteme müssen gemäß § 100 EisbG den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Gemäß § 104 EisbG erster Satz ist für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur, erneuerter oder

aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ eine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich.

Gemäß § 105 Abs 1 EisbG ist die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Dossier in zweifacher Ausfertigung beizugeben, gemäß dessen Z 1 – 4 hinsichtlich der hier betroffenen Teilsysteme Folgendes durch Unterlagen zu belegen ist:

1. die Prüferklärungen;
2. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationaler Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der neuen Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;
3. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgestellte sichere Integration der neuen Teilsysteme;
4. im Falle der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, welche die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuersystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797, und im Falle der Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Art. 30 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

Gemäß § 102 Abs 1 EisbG hat der Antragsteller zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ erforderlichen EG-Prüferklärung eine oder mehrere benannte oder bestimmte Stellen mit der Durchführung des EG-Prüfverfahrens gemäß Anhang IV der Richtlinie (EU) 2016/797 zu beauftragen. Antragsteller ist gemäß § 102 Abs 1 zweiter Satz EisbG der Auftraggeber, der Hersteller oder deren Bevollmächtigter.

Auftraggeber ist gemäß § 102 Abs 1 dritter Satz EisbG, wer den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt.

Eine benannte Stelle ist gemäß § 168 EisbG eine aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012, BGBl. I Nr. 28/2012, für die im 8. Teil des EisbG 1957 vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen heranzuziehende, akkreditierte und gemäß § 172 EisbG benannte Konformitätsbewertungsstelle mit Sitz in Österreich oder eine sonstige heranzuziehende Stelle mit Sitz außerhalb Österreichs, die die Europäische Kommission in einem Verzeichnis der im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 benannten Stellen veröffentlicht hat.

Gemäß § 102 Abs 2 EisbG ist die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem vom Antragsteller abzugeben. Dabei hat der Antragsteller alleinverantwortlich die Erklärung abzugeben, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechtes und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt. Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und vom Antragsteller unterzeichnet sein. Gemäß Abs 3 leg cit hat sich der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten

benannten Stelle über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat im Einklang mit den jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen.

Gemäß Anhang IV, Punkt 2.3.4 der Richtlinie (EU) 2016/797 hat die benannte Stelle, die an der Überprüfung eines Teilsystems beteiligt ist, für ihre Tätigkeit ein Dossier gemäß Artikel 15 Abs 4 der Richtlinie anzulegen (in weiterer Folge als „Benannte Stelle Dossier“ bezeichnet).

Die Erstellung des **Benannte Stelle Dossiers** obliegt der benannten Stelle und hat dieses insbesondere folgende Unterlagen zu enthalten:

1. ein Inhaltsverzeichnis;
2. ein Verzeichnis der in das Teilsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen, die Gegenstand von europäischen Spezifikationen sowie dazugehörigen europäischen Normen sind, welche zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Union erforderlich sind;
3. die Prüfbescheinigung mit den entsprechenden Nachweisunterlagen, unterzeichnet von der benannten Stelle, die mit der Prüfung beauftragt ist und die bestätigt, dass das Teilsystem den Anforderungen der einschlägigen TSI entspricht, gegebenenfalls unter Angabe der während der Durchführung der Arbeiten geäußerten Vorbehalte, die nicht ausgeräumt werden konnten;
4. eine Auflistung und jeweils an geeigneter Stelle einen Verweis auf jene Unterlagen, welche die benannte Stelle ihrer Prüfung zugrunde gelegt hat.

Gemäß § 102 Abs 4 EisbG obliegt dem Antragsteller die Erstellung eines **Technischen Dossiers**, welches der EG-Prüferklärung beigegeben werden muss. Dieses technische Dossier hat alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten zu enthalten.

Ferner hat es alle Angaben über Einsatzbedingungen und –beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung zu enthalten.

Das technische Dossier hat dabei insbesondere folgende Unterlagen zu beinhalten:

1. ein Inhaltsverzeichnis;
2. technische Merkmale der Auslegung einschließlich der mit der Ausführung übereinstimmenden Gesamt- und Teilpläne, Pläne der elektrischen und hydraulischen Einrichtungen, Pläne der Steuerstromkreise, Beschreibung der Datenverarbeitungs- und Automatiksysteme in der zur Dokumentation der durchgeführten Konformitätsprüfung erforderlichen Ausführlichkeit sowie Betriebs- und Wartungsanleitungen usw. für das betroffene Teilsystem. Dies sind insbesondere die technischen Unterlagen gemäß dem Beschluss (EU) 2010/713 der Europäischen Kommission, welche der Prüfbescheinigung der benannten oder bestimmten Stelle zugrunde gelegt wurden (abhängig vom jeweils zur Anwendung kommenden Prüfmodul);
3. Angaben zu Wartung, Regelung und Instandhaltung der Teilsysteme (wie beispielsweise Instandhaltungspläne etc.);

4. Kopien der EG-Konformitätserklärungen und gegebenenfalls der EG-Gebrauchstauglichkeitserklärungen, welche für die Interoperabilitätskomponenten ausgestellt wurden, gegebenenfalls zusammen mit den entsprechenden Berechnungsunterlagen und einer Ausfertigung der Berichte über die Versuche und Prüfungen, die aufgrund der gemeinsamen technischen Spezifikationen von den benannten Stellen durchgeführt wurden.

Anzumerken ist, dass das Dossier gemäß § 105 Abs 1 EisbG einen integralen Bestandteil des technischen Dossiers gemäß § 102 Abs 4 EisbG bildet.

Gemäß § 105 Abs 2 EisbG hat die Behörde dem Antragsteller innerhalb eines Monats nach Einlangen des Antrages mitzuteilen, ob das Dossier vollständig ist oder nicht. Ist das Dossier unvollständig, hat sie dem Antragsteller unter Setzung einer angemessenen Frist die Vervollständigung des Dossiers aufzutragen.

Gemäß § 106 Abs 1 EisbG hat die Behörde im Ermittlungsverfahren die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz der Unterlagen und im Falle von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Art. 30 Abs 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens zu überprüfen.

Bei positivem Ergebnis der gemäß § 106 Abs 1 EisbG durchgeführten Überprüfung und wenn das Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht, hat die Behörde innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen die beantragte Genehmigung zur Inbetriebnahme zu erteilen.

rechtliche Würdigung

Einleitend ist anzumerken, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die technischen Dossiers gemäß § 102 Abs 4 EisbG aufgrund deren Umfangs in Abstimmung mit der Behörde auf Datenträger vorgelegt hat und diese jene technischen Unterlagen beinhalten, die der Prüfbescheinigung der benannten Stelle zugrunde gelegt wurden.

1. Vorliegen einer EG-Prüferklärung

- a. für das **strukturelle Teilsystem Infrastruktur (INF)** für den Bereich „**Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,353 bis km 118,433)**“:

Ihrem Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem Infrastruktur hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen des Dossiers gemäß § 105 Abs 1 EisbG eine EG-Prüferklärung gemäß RL 2016/797/EU vom 28.7.2025, EG-Prüferklärungs-Nr.

AT/0000001FN71396w/2025/000011, über die technischen Spezifikationen für das Teilsystem Infrastruktur (TSI INF HS), Entscheidung der Kommission Nr. 2008/217/EG, geändert durch Beschluss der Kommission Nr. 2012/464/EU, für das Teilsystem Infrastruktur (INF) bzw. über die

technischen Spezifikationen für Teilsystem eingeschränkt mobiler Personen (TSI PRM), Entscheidung der Kommission Nr. 2008/164/EG, geändert durch Beschluss der Kommission Nr. 2012/464/EU, beigelegt.

In ihrer EG-Prüferklärung hat die ÖBB-Infrastruktur AG in eigener Verantwortung die Erklärung abgegeben, dass das Teilsystem Infrastruktur (INF) einschließlich eingeschränkt mobiler Personen (PRM) im Bereich „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) UBf. Mürzzuschlag) (km 115,353 bis km 118,433)“ mit der Richtlinie 2016/797/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) übereinstimmt.

Die EG-Prüferklärung der ÖBB-Infrastruktur AG beruht auf der EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 25.7.2025, Identifikationsnummer: 2250/6/SG/2025/INF/DEEN/0233-1N-12/V1.0.

Der EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 25.7.2025 liegt das Benannte Stelle Dossier vom 25.7.2025, Dokumentnummer 0233-1N-11-V1.0, zugrunde.

Die EG-Prüferklärung wurde gemäß dem Muster in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 erstellt.

- b. für das strukturelle Teilsystem Energie (ENE) für den Bereich „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,150 bis km 118,700)“:**

Ihrem Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für das Teilsystem Energie (ENE) hat die ÖBB-Infrastruktur AG im Rahmen des Dossiers gemäß § 105 Abs 1 EisbG eine EG-Prüferklärung gemäß RL (EU) 2016/797 vom 28.7.2025, EG-Prüferklärungs-Nr.

AT/0000001FN71396w/2025/000012, über die technischen Spezifikationen für das Teilsystem Energie (TSI ENE HS), Entscheidung der Kommission Nr. 1301/2014, geändert durch Beschluss der Kommission Nr. 2012/464/EU über die technischen Spezifikationen für das Teilsystem „Energie“ beigelegt.

In ihrer EG-Prüferklärung hat die ÖBB-Infrastruktur AG alleinverantwortlich die Erklärung abgegeben, dass das Teilsystem Energie (ENE) für den Bereich „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,150 bis km 118,700)“ mit der Richtlinie 2016/797/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 17.6.2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und mit den zuvor genannten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) übereinstimmt.

Die EG-Prüferklärung beruht auf der EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025, Identifikationsnummer: 2250/6/SG/2025/ENE/DEEN/0275-1N-03/V1.0.

Der EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025 liegt das Benannte Stelle Dossier vom 24.7.2025, Dokumentnummer 0275-1N-02-V1.0, zugrunde.

Die EG-Prüferklärung wurde gemäß dem Muster in Anhang II der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 erstellt.

2. Nachweis der technischen Kompatibilität der neuen Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihrem dem Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für das **Teilsystem Infrastruktur (INF)** einschließlich **eingeschränkt mobiler Personen (PRM)** im Rahmen des Dossiers gemäß § 105 Abs 1 EisbG die vorstehend genannte EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 25.7.2025, Identifikationsnummer: 2250/6/SG/2025/INF/DEEN/0233-1N-12/V1.0, beigelegt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihrem dem Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für das **Teilsystem Energie (ENE)** im Rahmen des Dossiers gemäß § 105 Abs 1 EisbG die vorstehend genannte EG-Prüfbescheinigung der benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH vom 24.7.2025, Identifikationsnummer: 2250/6/SG/2025/ENE/DEEN/0275-1N-03/V1.0, beigelegt.

Bei der Arsenal Railway Certification GmbH, Floridsdorfer Hauptstraße 30, 1210 Wien, handelt es sich um eine gemäß dem Akkreditierungsgesetz akkreditierte Konformitätsbewertungsstelle mit Sitz in Österreich, welche gemäß § 172 EisbG benannt wurde.

Prüfgrundlage der benannten Stelle für die Interoperabilität des **Teilsystems Infrastruktur (INF)** waren folgende Technische Spezifikationen (TSI) für die Interoperabilität:

- TSI INF HS 2008/217/EG, geändert durch 2012/464/EU;
- TSI PRM 2008/164/EG, geändert durch 2012/464/EU.

In Hinblick auf den Ablauf und die Ergebnisse der EG-Prüfung ist insbesondere auf Punkt 5 sowie auf die Prüftabellen des Benannte Stelle Dossier vom 25.7.2025, Dokumentnummer 0233-1N-11-V1.0, zu verweisen.

Im Ergebnis dieser Prüfung kommt die benannte Stelle zu dem Schluss, dass das Projekt „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,150 bis km 118,700)“ im Umfang der EG-Prüfung der benannten Stelle die relevanten Anforderungen der oben angeführten TSI erfüllt und daher als konform mit der Richtlinie (EU) 2016/797 bezeichnet werden kann.

Prüfgrundlage der benannten Stelle für die Interoperabilität des **Teilsystems Energie (ENE)** waren folgende Technische Spezifikationen (TSI) für die Interoperabilität:

- TSI ENE HS 2008/28/EG, geändert durch 2012/464/EU.

Im Hinblick auf den Ablauf und die Ergebnisse der EG-Prüfung ist insbesondere auf Punkt 5 sowie auf die Prüftabelle des Benannte Stelle Dossier vom 24.7.2025, Dokumentnummer 0275-1N-02-V1.0, zu verweisen.

Im Ergebnis dieser Prüfung kommt die benannte Stelle zu dem Schluss, dass das Projekt „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,150 bis km 118,700)“ im Umfang der EG-Prüfung der benannten Stelle die relevanten Anforderungen der oben angeführten TSI erfüllt und daher als konform mit der Richtlinie (EU) 2016/797 bezeichnet werden kann.

Seitens der Behörde wurden die Unterlagen in Bezug auf „Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz geprüft“. Diese in Artikel 18 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 bzw in § 106 Abs 1 EisbG verwendeten Begriffe entsprechen im Wesentlichen denen der allgemeinen Prüfung von Sachverständigengutachten nach dem AVG auf „Richtigkeit, Vollständigkeit und Schlüssigkeit“ im Sinne der ständigen Rechtsprechung des VwGH. Die Prüfung auf „Vollständigkeit“ bezieht sich darauf, ob sämtliche Unterlagen vorliegen. Die Prüfung auf „Relevanz“ darauf, inwieweit die vorgelegten Unterlagen für das beantragte Vorhaben aufschlussreich sind und die entscheidungsrelevanten Aspekte abdecken. „Kohärenz“ bedeutet schlussendlich, dass die Behörde das Dossier auf seine „Schlüssigkeit“ hin zu überprüfen hat.“ (zusammengefasst, maW Michael Potacs, Sachverständige bei Bau und Inbetriebnahme von Eisenbahnen (Teil II), ZTR 2022, 71 (81)).

Seitens der Behörde konnte festgestellt werden, dass die erforderlichen Unterlagen gemäß § 105 Abs 1 EisbG bzw. Artikel 18 Abs 4 der Interoperabilitätsrichtlinie hinsichtlich der **Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE)** für den inbetriebnahmegegenständlichen Bereich „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,353 bis km 118,433)“ bzw. den Bereich „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,150 bis km 118,700)“ vollständig vorliegen und diese für das beantragte Vorhaben aufschlussreich sind.

Die Dossiers sind aus Sicht der Behörde methodisch einwandfrei und entsprechen – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Prüfer gehen auf die einzelnen Prüfpunkte ein. Es werden die Prüfmethoden und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach technisch-wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde.

Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen in den Dossiers die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Die Art und Weise, wie die Beweise von der Behörde erhoben wurden, entsprechen damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie den Vorgaben des Artikel 18 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 bzw § 106 Abs 1 EisbG.

Inhaltlich sind die Dossiers schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen konnte nicht erkannt werden.

Das Genehmigungserfordernis der „technischen Kompatibilität der neuen Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden“, für die Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) gemäß § 104 ff EisebG ist somit erfüllt.

Gemäß § 100 2. Satz EisebG gilt die widerlegbare Vermutung, dass die geprüften strukturellen Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz in ihrer Stellungnahme vom 25.9.2025 den Antrag auf Inbetriebnahmegenehmigung für die beiden Teilsysteme INF und ENE „zur Kenntnis genommen“ und sich im Übrigen dazu nicht weiter geäußert hat, sodass davon ausgegangen werden konnte, dass hinsichtlich der Zulässigkeit der Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie für den inbetriebnahmegegenständlichen Bereich „Semmering-Basistunnel neu, Umbau Bf. Mürzzuschlag, der Strecke 10501: Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß – (Sentilj) (Bf. Mürzzuschlag) (km 115,150 bis km 118,700)“ von Seiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorats keine Einwendungen bestanden.

3. Nachweis der sicheren Integration der neuen Teilsysteme

Die Durchführungsverordnung (EU) 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-Verordnung) idF der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 gilt gemäß deren Artikel 2 Abs 1 für den Vorschlagenden iSd Artikel 3 Abs 11 der vorgenannten Verordnung, wenn dieser eine Änderung am Eisenbahnsystem in einem Mitgliedstaat vornimmt. Solche Änderungen können technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art sein.

Als Vorschlagender gilt gemäß Artikel 3 Abs 11 lit d CSM-Verordnung ein Antragsteller, der eine Genehmigung für die Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme beantragt.

Gemäß Artikel 4 Abs 2 CSM-VO hat der Antragsteller auf der Grundlage einer Expertenbewertung und unter Berücksichtigung der in Artikel 4 Abs 2 lit a-f CSM-VO genannten Kriterien über die Signifikanz der Änderung zu entscheiden. Wird dabei die Änderung seitens des Antragstellers als signifikant eingestuft, so ist gemäß Artikel 2 Abs 2 lit a das in Artikel 5 genannte Risikomanagementverfahren anzuwenden. Wird die Änderung seitens des Antragstellers als nicht signifikant erachtet, so hat dieser gemäß Artikel 2 Abs 2 lit b zweckdienliche Unterlagen zur Begründung der Entscheidung aufzubewahren.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat ihrem eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsantrag im Rahmen des Betrieblichen Risikomanagements einen Bericht „Risikobewertungsverfahren Risikobetrachtung (MP_05,01,01-02-04_F), RB 042–25; Semmering-Basistunnel; Abschnitt Portalbereich Mürzzuschlag; Inbetriebnahme Bf. Mürzzuschlag“ vom 7.4.2025 beigelegt, aus dem sich als Ergebnis der Signifikanzprüfung ergibt, dass bei der Prüfung der Signifikanz festgestellt wurde, dass die Änderungen gemäß den Kriterien des Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU)

Nr. 402/2013 als nicht signifikant einzustufen sind und die Beiziehung einer unabhängigen Bewertungsstelle nicht erforderlich ist, sodass als Ergebnis der durchgeführten Risikobetrachtung die Einleitung einer Risikoanalyse nicht erforderlich ist.

Aufgrund der vorgenannten Unterlagen kann somit von einer Erfüllung der Sicherheitsanforderungen gemäß CSM-Verordnung ausgegangen werden.

Bezüglich der anhand nationaler Vorschriften festgestellten sicheren Integration ist festzuhalten, dass sich in der „Single Rules Database (SDR)“ der Europäischen Eisenbahnagentur keine durch Österreich gegenüber der Kommission und der Agentur notifizierte nationalen Vorschriften befinden.

Daraus folgt, dass es für Österreich in Bezug auf ortsfeste technische Einrichtungen keine gültigen notifizierten nationalen Vorschriften iSd. Artikel 8 der RL (EU) 2016/798 gibt und daher ein Nachweis der anhand nationaler Vorschriften festzustellenden sicheren Integration im ggst. Inbetriebnahmegenehmigungsverfahren nicht zu erbringen war.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die ÖBB-Infrastruktur AG die aufgrund der einschlägigen TSI und gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgestellte sichere Integration der antragsgegenständlichen Teile der Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) nachgewiesen hat.

Hinsichtlich des Nachweises der technischen Kompatibilität der neuen Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden und des Nachweises der sicheren Integration der neuen Teilsysteme ist der Vollständigkeit halber ergänzend auch auf die gemäß Spruchpunkt A. erteilte eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung zu verweisen, woraus sich ergibt, dass der inbetriebnahmegegenständliche Bereich Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel neu im Sinne des § 35 Abs 1 EisbG bescheid-, sach- und fachgemäß errichtet worden ist und daher ein sicherer und ordnungsgemäßer Eisenbahnbetrieb und –verkehr gewährleistet ist.

Zusammenfassung

Es kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis unter Zugrundelegung des Bauentwurfs, der gemeinsam mit dem Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung vorgelegten Unterlagen und der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 23.7.2025 die im Spruch angeführte eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für das gegenständliche Projekt erteilt werden konnte.

Es konnte im durchgeführten Verfahren festgestellt werden, dass die ausgeführten Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen entsprechen und die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen durch die Bewilligungswerberin gewährleistet ist.

Es kann zusammenfassend weiters festgehalten werden, dass im Ergebnis unter Zugrundelegung der Inbetriebnahmegenehmigungsunterlagen (technische Dossiers gemäß § 102 Abs 4

EisbG und Dossiers gemäß § 105 Abs 1 EisbG; Prüfbescheinigungen der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH) sowie der von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten EG-Prüferklärungen für das Teilsystem Infrastruktur (INF) einschließlich PRM und für das Teilsystem Energie (ENE) die im Spruch angeführte eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Inbetriebnahme für das Teilsystem Infrastruktur (INF) einschließlich des PRM und für das Teilsystem Energie (ENE) erteilt werden konnte.

Im durchgeführten Verfahren wurde die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des eingereichten Dossiers festgestellt.

Gemäß § 100 Abs 1 EisbG besteht daher für die Behörde die widerlegbare Vermutung, dass die strukturellen Teilsysteme den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es sind im Verfahren keine Umstände aufgetreten, welche Zweifel an dieser gesetzlich normierten Vermutung begründen.

Daher konnte seitens der Behörde von der Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ausgegangen werden.

Zudem konnte festgestellt werden, dass die ausgeführten, den Teilsystemen Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) zugehörigen Eisenbahnanlagen die Anforderungen der zugehörigen TSI erfüllen und diese somit die notwendige technische Kompatibilität mit dem System, in das sie integriert wurden, aufweisen.

Ebenfalls konnte im Einklang mit dem Anwendungsbereich der CSM-Verordnung festgestellt werden, dass die Eingliederung der ausgeführten, den Teilsystemen Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) zugehörigen Eisenbahnanlagen in das bestehende System keine Erhöhung des betrieblichen Risikos für das Gesamtsystem zur Folge hat und daher die sichere Integration gegeben ist.

Zu Spruchpunkt C. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung:

Rechtsgrundlagen

Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG kann die Behörde 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.

Im Beschwerdeverfahren kann das BVwG den Ausspruch der Behörde gemäß § 22 Abs 3 VwGVG auf Antrag aufheben oder abändern, wenn es die Voraussetzungen der Zuerkennung bzw. des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung anders beurteilt oder wenn sich die Voraussetzungen, die für die Entscheidung über den Ausschluss bzw. die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde maßgebend waren, wesentlich geändert haben.

Obwohl der Gesetzgeber in § 13 Abs 2 VwGVG das Wort „kann“ gewählt hat, liegt die Entscheidung nicht im Ermessen der Behörde; vielmehr ist die Behörde, wenn alle Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vorliegen, verpflichtet, einen entsprechenden Bescheid zu erlassen (Pichler/Forster in Köhler/Brandtner/Schmelz, VwGVG – Kommentar zum Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, § 13 VwGVG Rz 22 mwN.).

„Gefahr im Verzug“ bedeutet, dass die Bestimmung 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 ist – *„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 Verwaltungsgerichte², § 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).

Nachdem es sich beim Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nach dem Willen des Gesetzgebers nicht um die Regel, sondern bloß um die Ausnahme hält, muss als Rechtfertigung für den Ausschluss ein über das allgemeine öffentliche Interesse hinausgehender „triftiger Grund“ vorliegen, aus dem sich die Dringlichkeit der vorzeitigen Vollstreckung des Bescheides ergibt (vgl. BVwG 28.3.2022, W248 2249759-1/13E sowie in Schulev-Steindl, Einstweiliger Rechtsschutz, in Fischer/Pabel/Raschauer (Hrsg), Handbuch der Verwaltungsgerichtsbarkeit (2014), Kap 14 Rz 23).

Das (allgemeine) öffentliche Interesse am Erhalt bzw. an einer den aktuellen Anforderungen entsprechenden Erneuerung bzw. einem Ausbau der ggst. grenzüberschreitenden Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke („Südbahn“) ist durch die auf der Grundlage des Hochleistungsstreckengesetzes mit der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung der Bundesregierung vom 4.7.1989, BGBl. 370/1989, erfolgten Erklärung der Strecke „Gloggnitz - Mürzzuschlag“ zur Hochleistungsstrecke dokumentiert.

Das (allgemeine) öffentliche Interesse am Erhalt bzw. an einer den aktuellen Anforderungen entsprechenden Erneuerung bzw. einem Ausbau der ggst. grenzüberschreitenden Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke („Südbahn“) ist weiters durch die auf der Grundlage des Hochleistungsstreckengesetzes mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung der Bundesregierung vom 19.12.1989, BGBl. 675/1989, erfolgten Erklärung der Strecken „Raum Wien – Baden -Gloggnitz“ und „Mürzzuschlag – Bruck an der Mur (einschließlich Güterterminal) – Staatsgrenze bei Spielfeld-Straß“ zu Hochleistungsstrecken dokumentiert.

Das besondere öffentliche Interesse ergibt sich im Besonderen aus dem dem ggst. eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren zugrunde liegenden, im zweiten Verfahrensgang ergangenen (rechtskräftigen) UVP-Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 16.6.2014, GZ. BMVIT-820.288/0033-IV/SCH2/2014, für das Vorhaben „Semmering-Basistunnel neu“.

Ein Verzug des vorzeitigen Vollzugs des ggst. eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungs- und Inbetriebnahmegenehmigungsbescheides würde eine Erfüllung dieser sich für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ergebenden Verpflichtung einer ununterbrochenen Betriebsführung auf der bestehenden „Südbahn“ im ggst. Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel neu auf unbestimmte Zeit verunmöglichen.

Unabhängig davon besteht im vorliegenden Fall auch das (besondere) öffentliche Interesse zum einen an der Aufrechterhaltung des Personenverkehrs (Zu- und Ausstieg von Fahrgästen) und des Güterverkehrs im Bahnhof Mürzzuschlag, zum anderen aber auch an der Aufrechterhaltung der ggst. „durchgehenden“ Verkehrsbindung von Wien über Niederösterreich in die Steiermark sowie grenzüberschreitend in Richtung Slowenien bzw. Italien, insbesondere auch zu den dort gelegenen Häfen.

Sollte die Aufnahme des „Regelbetriebs“ (bzw. die ununterbrochene Fortführung des Betriebs) auf der gegenständlichen Verkehrsverbindung („Südbahn“) nach Abschluss der Bautätigkeiten (der „Bauphase“) für den Umbau des Bahnhofs Mürzzuschlags in Ermangelung der hierfür erforderlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und Inbetriebnahmegenehmigung nicht möglich sein, wäre eine Durchführung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs im Bahnhof Mürzzuschlag selbst bzw. eine Durchführung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs über („durch“) den Bahnhof Mürzzuschlag nicht mehr weiter möglich, was zwingend die Einstellung des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs im Bahnhof Mürzzuschlag selbst mit den vorstehend dargestellten weitreichenden Folgen (Verschlechterung bzw. Verunmöglichung) sowohl für die im vorstehenden Absatz genannten Personennah- und -fernverkehre, als auch für sämtliche Güterverkehre auf den bislang durch den Bahnhof Mürzzuschlag geführten Eisenbahnverkehren zur Folge hätte.

Dass ein aufgrund der eisenbahnrechtlichen Betriebspflicht gemäß § 2 EisbG durchzuführender „Schienenersatzverkehr“ keinen gleichwertigen Ersatz für einen regulären Eisenbahnbetrieb darstellt, entspricht der Lebenserfahrung und bedarf keiner weiteren Erörterung.

Zur vorangesprochenen, der ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen auferlegten eisenbahnrechtlichen Betriebspflicht gemäß § 2 EisbG ist ergänzend anzumerken, dass für öffentliche Eisenbahnen die Verpflichtung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und der Beförderungsbedingungen besteht (öffentlicher Verkehr) und gemäß § 28 EisbG die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn einer Bewilligungspflicht unterliegt.

Weiters zu berücksichtigen ist, dass die ÖBB-Infrastruktur AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Eisenbahninfrastruktur gemäß § 22 Abs 3 EisbG den Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Zuganges (rechtzeitig) anzubieten und zur Verfügung zu stellen hat.

Sollte die Fortführung des Eisenbahnbetriebs auf der gegenständlichen Verkehrsverbindung nach Abschluss der Bautätigkeiten (der „Bauphase“) für den Umbau des Bahnhofs Mürzzuschlag im Fall des Nichtvorliegens der hierfür erforderlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und Inbetriebnahmegenehmigung nicht möglich sein, hätte dies zur Folge, dass die an die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vergebenen Trassen von diesen nicht in Anspruch genommen werden könnten und damit weder ein (durchgehender) Personennah-

verkehr noch ein (durchgehender) Personenfernverkehr noch ein (durchgehender) Güterverkehr in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Steiermark, aber auch nicht darüber hinausgehend, insbesondere nach Slowenien und Italien, geführt werden könnte.

Nach der allgemeinen Lebenserfahrung ist diesfalls auch mit einer - möglicherweise endgültigen – Verlagerung der auf diesen Streckenabschnitten geführten Personen – und Güterverkehre auf die Straße zu rechnen.

Sollte die Fortführung des Eisenbahnbetriebs auf der gegenständlichen Verkehrsverbindung nach Abschluss der Bautätigkeiten (der „Bauphase“) für den Umbau des Bahnhofs Mürzzuschlag im Fall des Nichtvorliegens der hierfür erforderlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und Inbetriebnahmegenehmigung nicht möglich sein,, ist – auch ohne nähere Prüfung - davon auszugehen, dass dies zum einen mit direkten und indirekten Kostenfolgen für die ÖBB-Infrastruktur AG (und in weiterer Folge wohl auch für die öffentliche Hand bzw. den Bund und damit den Steuerzahler), zu anderen aber auch für die Fahrgäste selbst und für die den Güterverkehr Betreibenden verbunden wäre.

All dies zählt laut einschlägiger Judikatur zu (zwingenden) öffentlichen Interessen, die – neben drohenden Gefährdungen von Leben und Gesundheit, schweren volkswirtschaftlichen Schäden, Gefährdungen der Versorgungssicherheit, aber auch wirtschaftliche bzw. finanzielle Schäden von beträchtlichem, existenzgefährdendem Ausmaß – Grundlage für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung bilden kann (vgl. Teilerkenntnis des BVwG zum Vorhaben Linz-Marchtrenk (28.3.2022, W248 2249759-1/13E).

Als konkretes öffentliches Interesse am vorzeitigen Vollzug des ggst. eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungs- und Inbetriebnahmegenehmigungsbescheides ist schlussendlich auch die volkswirtschaftliche Bedeutung einschließlich der Bedeutung für die Umwelt eines auf dem öffentlichen Schienennetz geführten *„effizienten, modernen, leistungsfähigen und störungsfreien Schienenverkehrs“*, der im Transportsektor (sei es im Personen- als auch im Güterverkehr) *„unbestreitbar den wesentlichsten Beitrag zur Dekarbonisierung und zur Minderung der Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere die Reduktion des CO₂-Ausstoßes“* leistet, zu werten.

In rechtlicher Hinsicht ist diesbezüglich ergänzend auch darauf zu verweisen, dass Vorhaben des Eisenbahnbaus nach § 23b UVP-G 2000 gemäß § 2 Abs 7 UVP-G 2000 auch Vorhaben der Energiewende darstellen, welche wiederum gemäß § 24f Abs 4 letzter Satz UVP-G 2000 als Vorhaben in hohem öffentlichen Interesse gelten, wobei darauf hinzuweisen ist, dass der Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag einen Bestandteil des UVP-pflichtigen, ein Vorhaben der Energiewende iSd UVP-G 2000 darstellenden Vorhabens „Semmering-Basistunnel neu“ darstellt, das auch aus den folgend genannten Gründen um ein Vorhaben von hohem öffentlichem Interesse zu werten ist:

Wie bereits weiter oben ausgeführt, wäre im Fall des Nichtvorliegens der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und Inbetriebnahmegenehmigung nach Abschluss der Bautätigkeiten („Bauphase“) für den Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel neu zum einen auf eine unbestimmte Zeit eine Fortführung des Personen- und Güterverkehrs auf der gegenständlichen Verkehrsverbindung nicht möglich. Zum anderen hätte dies aufgrund der in § 226 Z 10 EisbG und in § 228 Z 5 EisbG vorgesehenen Strafbestimmungen für die Inbetriebnahme einer Eisenbahnanlage oder einer nicht

ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtung ohne die hierfür erforderliche Betriebsbewilligung bzw. für den Betrieb von Teilsystemen ohne Vorliegen einer dafür notwendigen Genehmigung zur Inbetriebnahme iVm den Regelungen des § 9 VStG über die Verantwortlichkeit für die Einhaltung von Verwaltungsvorschriften jedenfalls auch die Einstellung des bisher (dh. vor Erteilung der betriebsbewilligungsgegenständlichen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bis zum Zeitpunkt der Stellung des ggst. eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung und Inbetriebnahmegenehmigung) auf der gegenständlichen Verkehrsbindung im Bereich des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel neu geführten Betriebs auf unbestimmte Zeit zur Folge.

Damit zusammenhängend entgehen dem öffentlichen Wohl auf unbestimmte Zeit nicht nur Vorteile, sondern geht ein daraus entstehender Verzug – neben Nachteilen für eine Partei (ÖBB-Infrastruktur AG; aus betrieblichen Gründen sowie im Sinne der Betriebspflicht), aber auch für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen – jedenfalls auch gravierende Nachteile für das öffentliche Wohl aufgrund weitreichender Auswirkungen auf bereits bestehende Verkehrsverbindungen mit gravierenden Verschlechterungen des bisher bestehenden Verkehrsangebots im Personen- und Güterverkehr bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungs- und Inbetriebnahmegenehmigungsbescheides samt der damit verbundenen Umweltauswirkungen einher.

Insbesondere aus diesen beiden Erwägungen ist vom Vorliegen eines „triftigen Grundes“, der den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung rechtfertigt, auszugehen.

Hinsichtlich der Interessenabwägung (im Sinne der Prüfung von Gefahr in Verzug) mit dem vorzeitigen Vollzug entgegenstehenden Interessen (Nachteilen aus vorzeitigem Vollzug für Verfahrensparteien) ist darauf hinzuweisen, dass für das Gesamtvorhaben Semmering-Basistunnel neu einschließlich des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag ein rechtskräftiger UVP-rechtlicher Genehmigungsbescheid (unter Berücksichtigung ua. der materiell-rechtlichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes) vorliegt, aus dem sich ergibt, dass dieser Streckenabschnitt bei bescheid-, sach- und fachgemäßer Ausführung dem Stand der Technik entspricht und die Einhaltung der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes gewährleistet wird und damit von der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und –verkehrs auf dem betriebsbewilligungsgegenständlichen Streckenabschnitt ausgegangen werden kann.

Die bescheid-, sach- und fachgemäße Ausführung des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel neu konnte im Rahmen des gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens festgestellt werden.

Darüber hinaus konnte im Rahmen des Inbetriebnahmegenehmigungsverfahrens festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung für die Teilsysteme Infrastruktur (INF) und Energie (ENE) für den Abschnitt Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtbauvorhabens Semmering-Basistunnel vorliegen.

In Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, kommt gemäß § 12 Abs 1 ArbIG dem zuständigen Arbeitsinspektorat (§ 15 Abs 7) Parteistellung zu.

In den ggst. Verfahren kommt somit der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Parteistellung zu. Andere Parteien im Rahmen der ggst. Verfahren sind nicht ersichtlich.

Aus Sicht der Behörde sind im Zeitpunkt der Entscheidung keine sonstigen, die dem vorzeitigen Vollzug entgegenstehenden Interessen (bzw. erhebliche Nachteile aus vorzeitigem Vollzug sowie Schäden aus irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen durch die einstweilige Maßnahme) anderer Verfahrensparteien iSd § 13 Abs 2 VwGVG ersichtlich, die in eine Interessenabwägung zur Prüfung von Gefahr im Verzug einfließen könnten bzw. – angesichts der sehr umfassenden Prüfung (und Interessenabwägungen) im gegenständlichen Verfahren – zu einem anderen Abwägungsergebnis oder einem geänderten Spruch zur aufschiebenden Wirkung führen würden.

Es wird daher von Seiten der Behörde davon ausgegangen, dass die vorstehend festgestellten „triftigen Gründe“ besonders gewichtige öffentliche Interessen am vorzeitigen Vollzug hinsichtlich der Betriebsaufnahme des Abschnitts Umbau Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel neu bzw. Gefahr im Verzug begründen und zum anderen der vorzeitige Vollzug gravierenden Nachteilen (und entgangenen Vorteilen) für das öffentliche Wohl entgegenwirken soll und daher die Interessen am vorzeitigen Vollzug im Sinne einer Interessenabwägung überwiegend sind.

„Dringend geboten“ ist die vorzeitige Vollstreckung und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dann, wenn die fachliche Beurteilung des festgestellten Sachverhalts durch die Behörde zum Ergebnis führt, dass die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens konkret und nicht nur möglicherweise besteht (Hengstschläger/Leeb, AVG, § 64 AVG Rz 31 mwN). Ein enger zeitlicher Zusammenhang zwischen dem drohenden Eintritt und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist daher erforderlich (vgl. VwGH 09.11.1999, 99/11/0225).

Offenkundig ist, dass die Dringlichkeit spätestens ab dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme im Abschnitt Bahnhof Mürzzuschlag des Gesamtvorhabens Semmering-Basistunnel neu gegeben ist und dabei der zeitliche Zusammenhang zwischen der Entscheidung der Behörde und dem drohenden Eintritt von Gefahr im Verzug ausreichend eng ist, um bereits im Zeitpunkt der Entscheidung der Behörde feststellen zu können, dass der vorzeitige Vollzug dringend geboten und der Nachteil unmittelbar drohend ist sowie eine gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens (bzw. eines Abwartens des Ausgangs eines allfälligen Beschwerdeverfahrens) konkret besteht.

Weitere Ermittlungen zur fachlichen Beurteilung der Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung waren aus Sicht der Behörde nicht erforderlich.

Nachdem aus Sicht der Behörde daher vom Vorliegen der Voraussetzungen des § 13 Abs 2 VwGVG auszugehen war, war der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerdebeschwerden gegen die Spruchpunkte A. und B. des ggst. Bescheides auszusprechen.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich** beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen.

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, sowie die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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.bmvit.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
Verwaltungsrecht & Grundeinlöse
Praterstern 3, 1020 Wien

vorweg mit E-Mail an: elisabeth.gruber@oebb.at;

2. ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/Ausbau, PL Semmering

Griesgasse 11/I, 8020 Graz

vorweg mit E-Mail an: gerhard.gobiet@oebb.at;

unter Beischluss der Parie C „Betriebsbewilligung Bf. Mürzzuschlag“

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

vorweg mit E-Mail an: viic11@sozialministerium.gv.at;

zur do. GZ. 2025-0.710.584 vom 25.9.2025 und GZ. 2026-0.095.333 vom 12.2.2026;

zur Kenntnis:

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

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

5. Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5, 1090 Wien

mit E-Mail an: office@umweltbundesamt.at;

unter Bezugnahme auf § 43 Abs 1 UVP-G 2000;

6. Kordina und Riedmann ZT GesmbH
Franz-Glaser-Gasse 14/3, 1170 Wien

mit E-Mail an: office@kordinazt.at und riedmann@kordinazt.at.

Für den Bundesminister:

Mag. Erich Simetzberger