



Gruppe Schiene
Abteilung Sch 2 - Vollzug

Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Telefon: +43 (1) 711 62-2211
Telefax: +43 (1) 711 62-2299

GZ. BMVIT-820.164/0021-IV/SCH2/2006 DVR:0000175

Wien, am 15. November 2006

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä
Koralmbahn-km 32,350 – km 73,800

Bescheid

1. Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren:

I. Der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wird als Gesamtrechtsnachfolger der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) nach Maßgabe des Ergebnisses der am 13.12.2005 und 14.12.2005 durchgeführten Ortsverhandlung, festgehalten in den beigeschlossenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift, GZ. BMVIT-820.164/0013-II/Sch2/2005 und des ergänzenden Ermittlungsverfahrens für den Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä (km 32,350 – km 73,800) des UVP-Abschnittes Wettmannstätten – St. Andrä der HL-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt für den Abschnitt von km 32,350 bis km 40,834 gemäß der §§ 33, 35 und 36 Abs. 1 und Abs. 2 des Eisenbahngesetzes, BGBl.Nr.60/1957, (EisbG) in der Fassung BGBl. I Nr. 163/2005, und gemäß § 24 h Abs.5 UVP-G 2000 idgF. sowie gemäß § 127 Abs.1 lit.b) in Verbindung mit den §§ 10, 32, 38, 41 und 56 Wasserrechtsgesetzes, BGBl.Nr.215/1959 idgF. sowie für den Abschnitt von km 40,834 bis 73,800 gemäß der §§ 33, 35 und 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes, BGBl.Nr. 60/1957, (EisbG) in der Fassung BGBl. I Nr. 163/2005 und gemäß § 24 h Abs.5 UVP-G 2000 idgF. sowie gemäß § 127 Abs.1 lit.b) in Verbindung mit den §§ 10, 32, 38, 40 Abs. 2, 41 und 56 Wasserrechtsgesetzes, BGBl.Nr.215/1959 idgF. unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung bzw. Erfüllung der nachstehend unter A) – X) angeführten Vorschriften die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** und die **wasserrechtliche Bewilligung** erteilt.

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

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß **§ 36 Abs. 1 EisbG** bezieht sich insbesondere auf folgende projektsgegenständliche Einzelbaumaßnahmen:

- Zweigleisige Hochleistungsstrecke mit den Gleisen 1 und 2 für eine Betriebsgeschwindigkeit von $V = 200$ km/h und einer möglichen Ausbaugeschwindigkeit von $V = 250$ km/h von Projekt-km 32,3+50.000 bis Projekt-km 73,8+00.000 (ohne GKB – Anlagen, diese sind gesondert beantragt).
- Überleitstellen in Projekt-km 37,2+80.338 – Projekt-km 37,7+41.873 und Projekt-km 39,2+13.688 – Projekt-km 39,6+55.286.
- Bahnhof Weststeiermark entsprechend § 36/1 EisbG. Nicht enthalten und gesondert zu genehmigen: Hochbau Aufnahmegebäude und Personensteg Bahnhof Weststeiermark, die Anbindung der Graz - Köflacher Bahn (GKB) sowie der Bahnsteig Gleis10 über einer Breite von 3,535 m (Nutzbare Bahnsteigbreite Anteil GKB).
- Nothaltestelle von km 56,1+62.500 bis km 56,9+97.500.
- Lärmschutzdämme und Lärmschutzwände im Projektbereich.
- Bedienungswege und Verlegung von öffentlichen Straßen und Wegen.
- Entwässerungsanlagen (Bahngräben, Durchlässe, Schächte, Drainagen, Rohrkanäle und Versickerungsbecken) für die Oberflächenwässer.
- Folgende hochbaulicher Technikanlagen:

Schaltstation	km 35,000 r.d.B
Schaltstation	km 37,750 r.d.B
- Gleisabschluss für das Rettungszuggleis sowie sonstige bauliche Anlagen, wie z.B. Kleinbauwerke und SFE-Anlagen im Rahmen der vorliegenden Planung (Kabelziehschächte, Kabelquerungen, etc.).
- Die Vorbehaltsfläche für das geplante Instandhaltungszentrum (km 37,563 – km 37,974) und die Vorbehaltsfläche für das Unterwerk (km 37,731 – km 38,016) r.d.B.
- Die Verwendung der Erkundungsschächte Leibenfeld bei Projekt-km 44,298 und Paierdorf bei Projekt-km 70,028 als Schächte für die Lüftungsanlagen im Stör- und Instandhaltungsfall sowie die straßenmäßige Anbindung der Lüftungsanlagen an das öffentliche Wegenetz. Nicht enthalten und gesondert zu genehmigen sind die Lüftungsanlage sowie der Hochbau für die Lüftungsanlagen.
- Steinsätze in Verwendung als Futtermauern:

Steinsatz mit aufgesetztem Damm l.d.B	km 37,090 – km 38,700
Steinsatz l.d.B	km 38,955 – km 39,175
Steinsatz r.d.B	km 39,060 – km 39,175
Steinsatz l.d.B	km 39,237 – km 39,345

Steinsatz r.d.B	km 39,260 – km 39,350
Steinsatz mit aufgesetzter LSW l.d.B	km 39,345 – km 39,924
Steinsatz mit Absturzsicherung l.d.B	km 40,314 – km 40,900
Steinsatz mit Absturzsicherung r.d.B	km 40,314 – km 40,808

Die eisenbahnrechtliche Genehmigung gemäß **§ 36 Abs.1 und 2 EisbG** bezieht sich insbesondere auf folgende Objekte:

- Eisenbahntragwerke und Straßenbrücken (als Eisenbahnanlagen):
 - WA 3 Dorneggerbachbrücke km 33,9+58,000
 - WA 4 Unterführung Gemeindestraße km 34,5+42,000
 - WA 4b Flutbrücke km 35,0+42,665
 - WA 5 Bahnbrücke Laßnitz km 35,5+64,386
 - WA 6 Bahnbrücke Gemeindestraße Grünau – Michlgleinz km 36,2+75,000
 - WA 7 Unterführung L637 km 37,0+24,500
 - WA 8b Unterführung Bahnhofzufahrtsstraße km GKB 23,6+98,149

Hinweis: Das Objekt WA 8b - Unterführung Bahnhofzufahrtsstraße – steht auch in unmittelbarem Zusammenhang mit den Anlagen der GKB.

Nicht enthalten und gesondert zu genehmigen sind:

- Hochbau Aufnahmegebäude und Personensteg Bahnhof Weststeiermark
- Kunstbauten des Koralmtunnels von km 40,834 bis km 73,800
- Hochbau der Lüftungsanlagen Leibenfeld Gleis 1 km 44,298 und Paierdorf Gleis 1 km 70,028
- Instandhaltungszentrum (km 37,563 – km 37,974)

Gemäß **§ 20 EisbG** wird festgestellt, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, auf seine Kosten insbesondere nachstehende bestehende Wege- und Straßenverbindungen sowie Verlegungen von Wasserläufen und Ableitung von berührten bestehenden Drainagen, wie im Projekt dargestellt, auszuführen.

Insbesondere werden dafür nachstehende Objekte errichtet bzw. folgende öffentlichen Straßen und Wegen verlegt oder neu errichtet:

- Verlegung der Gemeindestraße Gussendorf - Lassenberg mit Überführung WA 2 in km 33,912.

- Verlegung der Gemeindestraße Gussendorf – Michlgleinz mit Unterführungsbauwerk WA 4 in km 34,542.
- Verlegung der Gemeindestraße Grünau - Michlgleinz mit Unterführungsbauwerk WA 6 in km 36,275.
- Verlegung der Landesstraße L 637 mit Unterführungsbauwerk WA 7 in km 37,024.
- Verlegung der Gemeindestraße Lebing - Gleinz mit Überführungsbauwerke WA 9 in km 39,199 und WA 9a in GKB km 25,182.
- Verlegung der Gemeindestraße Zeierlingerstraße mit Überführungsbauwerk WA 10 in km 40,309.
- Errichtung der Bahnhofzufahrtsstraße mit Objekt WA 8b in GKB km 23,798, WA 9b in GKB km 25,357 und Objekt WA 9d in GKB km 25,712.
- Park & Ride-Anlage Bahnhof Weststeiermark ca. km 38,40
- Vorübergehende Straßenverlegung der Gleinzer Straße während des Baues beim Tunnelportal Ost ca. km 41,20

Die in Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Verfahren mitbehandelten und von der Genehmigung miterfassten wasserrechtlichen Belange beziehen sich insbesondere auf die durch die gegenständlichen Baumaßnahmen notwendig werdenden **nachstehenden wasserbautechnischen Maßnahmen**:

1. Entwässerungsmaßnahmen zur Ableitung von Oberflächenwässern, Bergwässern und Grundwässern:

- Streckenwässer
- Tunnelwässer
- Hangwässer
- Bergwässer
- Grundwässer

2. Wasserbautechnische Maßnahmen:

- Bahngräben und Entwässerungsmulden
- Längsentwässerung in Wannern und Tunnel
- Längsdrainagen und Kanäle
- Tiefendrainagen
- Rohrquerungen
- Objektsdrainagen

- Retentionsbecken mit gedichteten Rückhaltebecken für Bahnwässer (Gewässerschutzanlagen) und ungedichteten für Hangwässer (Rückhaltebecken)
- Pufferbecken für die Bergwässer
- Unterführungsentwässerungen
- Pumpstationen f. Unterführungsentwässerungen
- Drainagesammler
- Drainageableitungen bestehender Drainagen
- Auffangbecken

3. Bach bzw. Flussquerungen mit Objekten, Bachregulierungen im HW-Abflussbereich und Bachverlegungen:

- | | |
|---|---------------|
| • Objekt WA 2, Überführung Gemeindestraße Gussendorf - Lassenberg | km 33,912 |
| • Objekt WA 3, Dorneggerbachbrücke | km 33,958 |
| • Objekte WA 4, Unterführung Gemeindestraße Gussendorf - Michlgleinz | km 34,542 |
| • Objekte WA 4b, Flutbrücke | km 35,043 |
| • Objekt WA 5, Bahnbrücke über die Laßnitz | km 35,564 |
| • Objekt WA 6, Unterführung Gemeindestraße Grünau - Michlgleinz | km 36,275 |
| • Objekt WA 6a, Grabenbrücke | km 36,259 |
| • Objekt WA 6b, Grabenbrücke | km 36,311 |
| • Objekt WA 6c, Grabenbrücke | km 36,229 |
| • Objekt WA 9b, Grabenbrücke II | GKB-km 25,257 |
| • Objekt WA 9d, Kogelbauerbachbrücke | GKB-km 25,612 |
| • Objekt WA 10a Brücke über das Unbenannte Gerinne Kogelbauerbach rechter Zubringer | km 39,934 |

4. Flussbauliche Maßnahmen (Regulierungen):

- Dorneggerbach
- Unbenanntes Gerinne östlich Gussendorf
- Unbenanntes Gerinne südwestlich Gussendorf
- Unbenanntes Gerinne nordwestlich Glent
- Unbenanntes Gerinne bei Grünau an der Laßnitz
- Unbenanntes Gerinne Kogelbauerbach rechter Zubringer

- An der Laßnitz sowie folgende Vorlandabsenkungen und Retentionsräume:

Bahn-km 35.564	Vorlandabsenkung WA-VA 1, rechtsufrig der Laßnitz im Bereich der Brücke WA 5; Länge ca. 190 m
Laßnitz-km 25.85	Uferbordabsenkung WA-UA 1, rechtes Laßnitzufer und wegnehmen der verbleibenden Kuppe des äußeren Uferbereiches; Länge ca. 175 m
Laßnitzverlegungs-km 1.47 - 1.72	Retentionsraum WA-RR 4, linksufrig der Laßnitz, Uferbord nicht abgesenkt, Länge ca. 250 m, Breite bis ca. 140 – 25 m, ca. 1.5 m unter Istgelände
Laßnitzverlegungs-km 1.32 – 1.13	Retentionsraum WA-RR 3, rechtsufrig der Laßnitz, Uferbord nicht abgesenkt, Länge ca. 190 m, Breite bis ca. 50 – 0 m (Dreieck), ca. 1.5 m unter Istgelände
Laßnitzverlegungs-km 1.34 – 0.87	Retentionsraum WA-RR 2, linksufrig der Laßnitz, Uferbord nicht abgesenkt, Länge ca. 470 m, Breite bis ca. 100 - 0 m (Dreieck), ca. 1.5 m unter Istgelände
Laßnitzverlegungs-km 0.7 – 0.08	Retentionsraum WA-RR 1, linksufrig der Laßnitz, Uferbord nicht abgesenkt, Länge ca. 620m, Breite bis ca. 85 m, ca. 1.5 m unter Istgelände

5. Entwässerungsanlagen:

Entwässerung des Koralmtunnels:

Das Recht für das Maß der Ausleitungsmenge wird mit 150 l/sec in der Bauphase und mit 130 l/sec in der Betriebsphase vom Ostportal in die Laßnitz und das Maß der Ausleitungsmenge mit 230 l/sec in der Bauphase und mit 210 l/sec in der Betriebsphase vom Westportal in die Lavant auf die Bestandsdauer des Tunnels verliehen.

6. Trassenverlauf im Hochwasserabflussbereich:

Laßnitz: Trassenführung der Koralmbahn im Hochwasserabflussbereich von km 32,350 (Abschnittsbeginn) bis km 36,275 (WA 6)

Vorschreibungen:

Schichttiefe..... 158

A) Vorschreibungen aufgrund des Gutachtens des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen für die Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau:

Baubewilligung:

- 001 Das Bauvorhaben ist unter der Leitung einer im Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete geführten Person gemäß §15 EisebG auszuführen. Die mit der Leitung betraute Person sowie die von ihr beigezogenen sonstigen besonders qualifizierten Personen haben eine schriftliche Bestätigung abzugeben, dass das Bauvorhaben plan-, fach- und bescheidgemäß ausgeführt wurde.
- 002 Ausführungspläne, Erklärungen von im Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete geführter Personen, Abnahmeprotokolle, Abnahmebefunde, Bestätigungen von Ziviltechnikern sowie sonstige relevante Bestätigungen wie z.B. Abnahmenprotokoll für die Bewehrung, Betonprüfung usw. sind den für den Bau- und Betrieb wesentlichen Unterlagen beizuschließen, auf Bestanddauer aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- 003 Die Gründungssohlen sind von einer mit Grundbau und Bodenmechanik vertrauten Person abzunehmen und entsprechend zu protokollieren.
- 004 Für alle maßgebenden Unterbauten, sowie Geländekorrekturen und Aufschüttungen ist eine geotechnische und hydrologische Beurteilung erforderlich. Ergänzend dazu ist für den weiteren Bauablauf ein Ziviltechniker für Grundbau und Bodenmechanik einzubeziehen. Hinsichtlich der Unterbauten wird auf die dafür maßgebenden technischen Rahmenbedingungen der standardisierten Leistungsbeschreibung Bahnbau der HL-AG und ÖBB und die sonstigen diesbezüglichen Gutachten verwiesen.
- 005 Die Bewehrung von allen Bauteilen bzw. von Stahlkonstruktionen ist gemäß dem Erdungskonzept der ÖBB für HL-Strecken elektrisch leitend zu verbinden und mit der entsprechenden Anzahl von Erdungsbuchsen zu versehen.
- 006 Stellen, an denen eine Absturzgefahr von mehr als einem Meter besteht, sind mit einem Geländer von mindestens einem Meter Höhe, mit Fuß- und Mittelwehr zu errichten.
- 007 Rohrdurchlässe sind auf die Verkehrslasten gem. ÖNORM B 4003 für das Lastbild (+2/SW) entsprechend zu bemessen und zu gestalten.

- 008 Die Weichen in den Streckengleisen bzw. durchgehenden Hauptgleisen sind entsprechend der HL-RL Pkt. 2.5 für $V_e > 160$ km/h mit beweglichen Herzstücken zu versehen. Es wird angemerkt, dass dies im Technischen Bericht nicht gesondert erwähnt wurde, aber die HL-RL eine Grundlage zum Projekt darstellt, wodurch diese Vorgabe entsprechend den derzeitigen Erkenntnissen und dem Stand der Technik umzusetzen ist.
- 009 Im Bereich von Eisenbahnbrücken, wo der Oberbau unmittelbar am Tragwerk verlegt wird, sind gemäß den Technischen Berichten bei den Brücken Gleisbettmatten vorgesehen und auch aus eisenbahnbautechnischer Sicht erforderlich. Die entsprechenden statischen Bettungsmodule der Unterschotter/Gleisbettmatten sind in Abhängigkeit mit der Geschwindigkeit festzulegen und gegebenenfalls eine Abstimmung mit der Ausführung des Oberbaues mit beschlittenen Schwellen durchzuführen.
- 010 Die Lärmschutzwände sind in einer typengenehmigten oder einzelgenehmigten Regelausführung herzustellen. Entsprechen die örtlichen Anlageverhältnisse nicht den Randbedingungen einer bereits genehmigten Regelausführung, so sind die Wände, einschließlich der Fundierung, der Verankerung, entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auf Windlast, Druck und Sog (gemäß HL-RL $V_e \times 1,25$) von einem dafür befugten Ziviltechniker zu bemessen. Sollte eine Ausführung von Lärmschutzwänden deren Typ noch keine Genehmigung gemäß § 36 Abs. 3 EisbG. 1957 nach Typenplänen aufweist zur Ausführung kommen, so ist spätestens mit der Vorlage des Antrages um Erteilung der Betriebsbewilligung eine entsprechende Genehmigung unter Vorlage der Entwurfsunterlagen bei der dafür zuständigen Behörde zu beantragen. Auf die Einhaltung der technischen Rahmenbedingungen des Ergebnisprotokolls des BMVIT, Gruppe Schiene, Abt II/Sch5 Technik und Sicherheit, Beilage zu GZ. 260460/9-II/SCH5/03 hinsichtlich Abstimmung „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich – Lärmschutzwände“ mit dem Bundesfeuerwehrverband wird verwiesen.
- 011 Mit dem gesonderten Antrag um eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung nach Fertigstellung des Bauvorhabens ist der dafür zuständigen Behörde eine Erklärung von der mit der Leitung des Bauvorhabens betrauten Person vorzulegen, in der die plan-, sach- und bescheidgemäße Ausführung bestätigt wird. Dabei sind besondere Vorkommnisse während der Bauherstellung, allfällige Änderungen gegenüber dem genehmigten Bauentwurf sowie noch ausständige Restarbeiten bekannt zu geben. Beizuschließen sind Ziviltechnikerbestätigungen oder Bestätigungen von einem hierfür befugten ÖBB Bediensteten über die fertig gestellten Kunstbauten, dass die Bauentwürfe dem Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entsprechen. Den Unterlagen sind weiters die der tatsächlichen Ausführung des Projektes entsprechenden Evaluierungsunterlagen gemäß §4 AschG und die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß §5 AschG und die diesbezüglichen Instandhaltungskonzepte beizulegen.

Betriebsbewilligung:

- 012 Das derzeit dem Projekt nicht beiliegende Instandhaltungskonzept (z.B. Wartung und Instandhaltung der Bahnanlagen für die Strecke im Freien) sowie dem grundsätzlichen Reinigungs- bzw. Instandhaltungskonzept für die Bahnsteige / Bahnhof (z.B. winterliche Betreuung), ist im Zusammenhang mit den Unterlagen der Evaluierung/SiGe-Dokumente mit dem Ansuchen um Betriebsbewilligung der dafür zuständigen Behörde vorzulegen.
- 013 Vorausschauend auf die Betriebsbewilligung der Anlagen wird daher bereits jetzt auch auf die noch erforderliche Erstellung und Vorlage eines Instandhaltungskonzeptes und der Unterlage für spätere Arbeiten im Sinne des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes, entsprechend dem Stand des tatsächlich ausgeführten Projekts, hingewiesen. Aus diesen Unterlagen werden insbesondere auch die mit der betriebsführenden Stelle abgestimmten Maßnahmen zum Schutze der Arbeitnehmer vor den Gefahren des Bahnbetriebes (entsprechend der Rangfolge gemäß den Bestimmungen des § 26 der EisenbahnarbeitnehmerInnenschutzverordnung) hervorgehen müssen. Diese Unterlagen sind nach Fertigstellung des Bauvorhabens entsprechend der tatsächlichen Ausführung des Projektes spätestens mit dem gesonderten Antrag um eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung der dafür zuständigen Behörde vorzulegen.
- 014 Das Tunnelsicherheitskonzept ist rechtzeitig vor dem Antrag um Betriebsbewilligung entsprechend den allfällig geänderten Gegebenheiten des Projektes und der zwischenzeitig fortschreitenden Entwicklung, insbesondere in organisatorischer Hinsicht, anzupassen.
- 015 Das Tunnelsicherheitskonzept ist mit den Einsatzkräften (z.B. Feuerwehr) in geeigneter Art und Weise abzustimmen.
- 016 Die Bestimmungen des Tunnelsicherheitskonzeptes sind vor Inbetriebnahme den beteiligten Mitarbeitern im erforderlichen Umfang nachweislich zur Kenntnis zu bringen. Eine ausreichende Grundschulung und Unterweisung bei Änderungen hat zu erfolgen.
- 017 Ein Protokoll der Einsatzübung gemäß Tunnelsicherheitskonzept vor Inbetriebnahme des Tunnels ist vorzulegen.
- 018 Es sind bis zum Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung sämtliche erforderlichen Verträge mit den Einsatzkräften abzuschließen. Diese Verträge sind dem Einreichoperat zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung beizuschließen.

B) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen für das Teilfachgebiet konstruktiver Ingenieurbau:

Baubewilligung:

- 019 Eisenbahntragwerke Allgemein
Bei der Ausführungsplanung ist im Bereich der Baugrubenhinterfüllungen von neu zu errichtenden Eisenbahnobjekten im Gleisbereich je nach Untergrund und Schütthöhe auf möglichst setzungsfreie Übergänge zum gewachsenen Untergrund zu achten (gegebenenfalls Hinterfüllungen mit Magerbeton, oder auch Ausführung von Schleppplatten je nach den weiteren Vorgaben des Bodengutachters).
- 020 Eisenbahntragwerke Allgemein
Bestehende Objekte sind bei Einschüttungen bis zu einer Tiefe von mindestens 1,8 m unter der geplanten SOK abzutragen, sofern nicht ein Abtrag des gesamten Bestandsobjektes vorgesehen ist. Das Aufbringen einer durchgehenden Frostschutzschichte ist bei der festzulegenden Tiefe der Abtragsarbeiten jedenfalls zu gewährleisten.
- 021 Eisenbahntragwerke Allgemein
Die Erteilung der Betriebsbewilligung von Eisenbahntragwerken setzt die Durchführung einer visuellen Kontrolle (augenscheinlich) des Tragwerkes bei der Erstbelastung (z.B. Schotterzüge) mit Vorlage eines diesbezüglichen Protokolles, bzw. die Durchführung einer anstandslosen Probelastung der Eisenbahntragwerke mit einem Vergleich der Messergebnisse auf Übereinstimmung mit den rechnerisch ermittelten Formänderungen des Tragwerkes voraus.
Das Protokoll der durchgeführten visuellen Kontrolle, bzw. der Probelastung ist der bescheiderstellenden Behörde vorzulegen und den Projektunterlagen für die Erlangung einer Betriebsbewilligung beizufügen.
- 022 Eisenbahntragwerke Allgemein
Im Zuge der Detailplanung ist die dynamische Untersuchung der Bahntragwerke (die Bahntragwerke müssen hinsichtlich der Biegesteifigkeit den Richtlinien für Hochleistungsstrecken entsprechen) mit einem Gutachten zu ergänzen, dass für Zugüberfahrten bis 250 km/h die maximal zulässigen Beschleunigungswerte, mit den gewählten Tragwerk-Steifigkeiten nicht überschritten werden (TSI-Tauglichkeit).
- 023 Mauern / Steinsätze - Allgemein
Im Zuge der Ausführungsplanung ist von einem Bodengutachter zu prüfen, ob die getroffenen Rechenansätze des planenden Zivilingenieurbüros zutreffen, bzw. die Voraussetzungen für die Anwendung der Regelplanung, beispielsweise Bodenparameter, Gründung, etc. gegeben sind.

- 024 Mauern / Steinsätze - Allgemein
Im Zuge der Ausführungsplanung sind je nach tatsächlich angetroffenen Bodenverhältnissen entsprechend der Anordnung des Bodengutachters Maßnahmen im Bereich der Gründung (beispielsweise Festlegung des Umfanges für einen Bodenaustausch, etc.) zu setzen.
- 025 Kunstbauten Allgemein
Auf eine Situierung eines Berührungsschutzes entsprechend den Vorschriften EI 42 und 43 ist im Zuge der Detailplanung zu achten.
- 026 Kunstbauten Allgemein
Im Einflussbereich von Baumaßnahmen sind vor Baubeginn durch einen unabhängigen Sachverständigen oder Ziviltechniker Beweissicherungen von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen durchzuführen.
- 027 Kunstbauten Allgemein
Aufstandsflächen von Fundierungen (Tragwerke, Stützmauern, etc.) sind von der örtlichen Bauaufsicht unter Einbindung eines befugten Zivilingenieurbüros, bzw. Beiziehung eines Bodengutachters abzunehmen.
Bei der örtlichen Bauaufsicht ist von einem ausgebildeten Fachpersonal auszugehen.
- 028 Kunstbauten Allgemein
Bei der Bemessung von Kunstbauten und Brückenausrüstungen, etc., welche im Einflussbereich von aerodynamischen Einflüssen situiert sind, sind gemäß ÖNORM B 4003 hinsichtlich der durch Druck- und Sogwirkung entstehenden Kräfte zu bemessen. Auf die erforderliche Überlagerung der in der ÖNORM B 4003 angegebenen Druck- und Sogwirkungen infolge Zugfahrten mit den maximalen Windkräften wird hingewiesen.
- 029 Kunstbauten Allgemein
Die Befestigung der Lärmschutzwandsteher auf den Randbalken der Tragwerke und Kunstbauten hat mit speziellen nicht rostenden Ankern zu erfolgen. Bei der Dimensionierung der Befestigungselemente, sowie der Bemessung der Lärmschutzverkleidung ist grundsätzlich der Ansatz der auftretenden Kräfte aus Druck und Sog zu berücksichtigen. Eine Überlagerung mit den maximalen Windkräften ist erforderlich.
- 030 Kunstbauten Allgemein
Bei der Bemessung der Lärmschutzwände ist auf die systembedingt erforderliche Begrenzung der Formänderungen (maximale Auslenkung der Lärmschutzwand) zu achten.

- 031 Kunstbauten Allgemein
Für alle projektgemäß vorgesehenen Kunstbauten sowie Baugrubensicherungen im Bereich von Bahnanlagen sind die erdstatischen Dimensionierungen von einem befugten Zivilingenieurbüro in Abstimmung mit einem Bodengutachter zu erstellen.
- 032 Kunstbauten Allgemein
Eine Abstimmung des Bodengutachters mit dem jeweiligen mit der Ausführungsplanung beauftragten Zivilingenieurbüro betreffend der Kunstbauten ist in jedem Fall zwingend erforderlich. Dabei ist vom Bodengutachter unter anderem auch zu bestätigen, dass die bei der Bemessung von Kunstbauten in der statischen Berechnung zugrunde gelegten Berechnungsansätze und Berechnungsmethoden im Zusammenhang mit dem Untergrund und den tatsächlich angetroffenen Bodenverhältnissen entsprechend gewählt wurden.
- 033 Kunstbauten Allgemein
Die statischen Berechnungen und die Ausführungspläne von Kunstbauten haben dem jeweiligen Letztstand der einschlägigen ÖNORMEN, EN-Normen, ENV-Normen, ÖBB-Dienstvorschriften, Fortschreibung der B 45, etc. zu entsprechen.
- 034 Kunstbauten Allgemein
Die Ausführungspläne und die statischen Berechnungen der Kunstbauten sind von einem fachlich befugten Zivilingenieurbüro zu verfassen. Von dem mit der Ausführungsplanung beauftragten Zivilingenieurbüro ist auch die Übereinstimmung der Ausführungspläne mit dem behördlichen Genehmigungsbescheid, bzw. den einschlägigen Normen zu bestätigen.
- 035 Allgemeine Vorschriften
Alle Kabeltröge sind mit Abdeckplatten zu versehen, welche ebenflächig und versenkt in die Kabeltrasse auszubilden sind.
- 036 Allgemeine Vorschriften
Die Abdeckung von Schächten und ähnlichen Anlagen im Bereich von Verkehrsflächen sind grundsätzlich eben und niveaugleich auszuführen.
- 037 Allgemeine Vorschriften
Vor den Betonierarbeiten an tragenden Bauteilen ist von einer fachlich qualifizierten Person die Bewehrung abzunehmen. Die plan- und fachgemäße Verlegung der Bewehrung ist in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen.

- 038 Allgemeine Vorschriften
Während der Bauherstellung ist von den dafür autorisierten Stellen eine Prüfung des Betones (Identitätsprüfung/Konformitätsnachweis) entsprechend der ÖNORM B 4710-1 durchzuführen (charakteristische Festigkeiten, sonstigen Anforderungen, etc.).
- 039 Allgemeine Vorschriften
Grab- bzw. Aushubarbeiten im Bereich von Fernmelde-, Sicherungs- und Starkstromkabel dürfen nur unter fachkundiger Aufsicht durch geeignete, mit den jeweiligen Arbeiten und den damit verbundenen Gefahren vertrauten Personen unter Anwendung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen, ausgeführt werden.
- 040 Allgemeine Vorschriften
Nach Fertigstellung aller Eisenbahnanlagen sind bei Abweichungen vom Baubescheid aktualisierte Übersichtspläne zu erstellen, welche im Zuge des angestrebten Betriebsbewilligungsverfahrens eine wesentliche Grundlage für die eisenbahnbautechnische Beurteilung darstellen.
- 041 Allgemeine Vorschriften
Mit dem Antrag um eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung nach Fertigstellung des Bauvorhabens ist der bescheiderstellenden Behörde eine Erklärung der mit der Leitung des Bauvorhabens betrauten Person vorzulegen, in der die plan-, sach- und bescheidgemäße Ausführung bestätigt wird. Dabei sind besondere Vorkommnisse während der Bauherstellung, allfällige Änderungen gegenüber dem genehmigten Bauentwurf, sowie noch ausstehende Restarbeiten bekannt zu geben. Beizuschließen sind Ziviltechnikerbestätigungen über die fertiggestellten Kunstbauten, dass die Bauentwürfe dem Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entsprechen. Den Unterlagen sind weiters die der tatsächlichen Ausführung des Projektes entsprechenden Evaluierungsunterlagen gemäß § 4 AschG und die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente gemäß § 5 AschG und die diesbezüglichen Instandhaltungskonzepte beizulegen. Ebenso sind überarbeitete dem Letztstand der Ausführung entsprechende Planunterlagen vorzulegen.
- 042 Allgemeine Vorschriften
Die Bauherstellung hat unter Berücksichtigung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes, den Bestimmungen der Bauarbeiterschutzverordnung und den Bestimmungen der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung zu erfolgen. Entsprechend den Bestimmungen des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes sind Unterlagen für spätere Arbeiten zu erstellen (Instandhaltungskonzept) und erforderliche Maßnahmen in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit in den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten festzulegen. Die sich daraus für Kunstbauten ergebenden Maßnahmen sind im Zuge der Erstellung der Detailplanung zu berücksichtigen.

- 043 Allgemeine Vorschriften
Für die Baudurchführung ist mit dem Bahnbetreiber ein Sicherungskonzept für die Gewährleistung der Sicherheit des Bahnbetriebes auszuarbeiten.
Die gegenständlichen Arbeiten sind jedenfalls unter Aufsicht einer § 15 Person gemäß EibG 1957 durchzuführen. Beispielsweise ist durch die Verfügung von Langsamfahrstellen, permanente Kontrollmessungen, laufende Prüfung von Gleisimperfektionen und erforderliche Korrekturen der Gleislage entsprechend den ÖBB Dienstvorschriften, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten.
- 044 Allgemeine Vorschriften
Allgemein ist bei den Eisenbahnbrücken und Stützmauern ab einer Absturzhöhe von 1,0 m eine den einschlägigen Vorschriften entsprechende Absturzsicherung vorzusehen. Geländer im Bereich von nicht öffentlichen Flächen sind mindestens mit einem Meter Höhe auszuführen. Ab einer Absturzhöhe von 2,0 m ist zusätzlich zu dem Mittelwehr entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen (beispielsweise Bauarbeiterschutzverordnung, Arbeitsstättenverordnung, etc.) ein Fußwehr anzuordnen. Die grundsätzliche Festlegung der Anordnung von Absturzsicherungen hat jedoch entsprechend den Bestimmungen des BauKG (Unterlagen für spätere Arbeiten) zu erfolgen. Bei Anordnung von Geländern auf öffentlichen Flächen sind die Bestimmungen der RVS und die jeweiligen Landesbauordnungen zu berücksichtigen.
- 045 Harmonisierte Normen
Aufgrund des Inkrafttretens verschiedener harmonisierter Normen sind diese im Zuge der Ausführungsplanung auch in der Statik zu berücksichtigen. Dies betrifft unter anderem beispielsweise auch die Befestigungselemente von Randbalken, Lärmschutzwänden, etc. (siehe Bundesgesetzblatt vom 14.9.2001, 343. Verordnung, Leitlinie ETAG Nr. 001 Leitlinie für die europäische technische Zulassung für Metalldübel zur Verankerung im Beton, Teile 1 bis 3, Leitlinie ETAG Nr. 001 Leitlinie für die europäische technische Zulassung für Metalldübel zur Verankerung im Beton, Teil 4).
- 046 Straßentragwerke - Allgemeines
Die Unterstützungen der Straßenbrücke sind je nach gegebenen Abstandsmaßen, Geschwindigkeiten des Bahnverkehrs sowie bei Situierung im Weichenbereich auf Anprall nach der B45 (Ausgabe 1.3.2005) auf Anprall zu bemessen, wobei die konstruktive Ausbildung der Unterstützung und Widerlager gemäß Punkt. 6.6.1 des UIC Kodex 777-2E zu erfolgen hat.
- 047 Straßentragwerke - Allgemeines
Für Straßenüberfahrtsbrücken ist dem BMVIT, Verwaltungsbereich Verkehr ein Instandhaltungskonzept, bzw. eine Erklärung vorzulegen, dass bei Instandhaltungsarbeiten der Gefahrenbereich der Bahn nicht betreten wird, oder anderenfalls in Abstimmung mit dem Bahnbetreiber ein Instandhaltungskonzept zu erstellen ist.

- 048 Eisenbahntragwerke (Bahntragwerke über die Straße) - Allgemeines
Bei allen Eisenbahntragwerken über Verkehrswegen sind Anpralllasten aus dem Straßenverkehr zu berücksichtigen.
Anprall von Straßenfahrzeugen
Für den Anprall von Straßenfahrzeugen sind entsprechend der B 45 (1.3.2005) bis zum Erscheinen der EN 1991-1-7 die Inhalte von ENV 1991-1-7, Draft 5. May 2004 (English Version) anzuwenden.
Praktische Maßnahmen für die Sicherung von Eisenbahnbrücken gegen Anprall von Straßenfahrzeugen (Anprallträger usw.) enthält der UIC-Kodex 777-1 „Maßnahmen zum Schutz der Eisenbahnbrücken gegen Anprall von Straßenfahrzeugen und des Schienenverkehrs vor abirrenden Straßenfahrzeugen“, Ausgabe Juni 2002.
Anprall an Unterstützungen und Widerlager
Für Unterstützungen und Widerlager von Eisenbahnbrücken gilt unabhängig von Straßen- bzw. Fahrzeugtyp eine horizontale Ersatzlast von 1000 kN parallel und 500 kN normal zur Straßenachse, wobei ein gleichzeitiges Wirken nicht anzunehmen ist.
Anprall an Tragwerke
Ein Anprall an Tragwerke von Eisenbahnbrücken ist nur bei LKW – Verkehr und nur dann zu berücksichtigen, wenn die lichte Durchfahrtshöhe kleiner als 6,00 m ist.
Für Tragwerke von Eisenbahnbrücken ist eine horizontale Ersatzlast von 500 kN normal zur Straßenachse anzusetzen.
- 049 Unterflurtrasse und Tunnel in offener Bauweise
Bei der Unterflurtrasse und bei dem Tunnel in offener Bauweise sind Anpralllasten nach der B45 (Ausgabe 1.3.2005) zu berücksichtigen, um das Risiko eines Verstürens dieser Bauwerke bei entgleisten Schienenfahrzeugen zu reduzieren.

Betriebsbewilligung:

- 050 Projektmappen des Einreichobjektes, gegebenenfalls mit aktuellen Änderungsplänen.
- 051 Bericht mit Bestätigung der Antragstellerin über die Erfüllung von Vorschriften des eisenbahnrechtlichen Bescheides.
- 052 Zusammenstellung der Projektänderungen im Zuge der Bauausführung in Abweichung des dem Genehmigungsverfahren zugrunde gelegten Einreichoperates.
- Änderungen und Ergänzungen gemäss § 36 Abs. (1), (2) EisbG 1957
 - Änderungen gemäß § 127 (1)b Wasserrechtsgesetz
 - Sonstige Änderungen
 - Zusätzliche zu genehmigende Anlagen
 - Entfallene genehmigte Anlagen, etc.

- 053 Aufstellung über noch ausständige Restarbeiten mit Angabe des Fertigstellungstermines.
- 054 Vorlage der § 15 Erklärungen für das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik (Teilfachgebiet konstr. Ingenieurbau, etc.) mit Bestätigung der plan-, sach- und bescheidgemäßen Ausführung.
- 055 Vorlage der Ziviltechnikerbestätigungen für die fertig gestellten Kunstbauten mit der Feststellung dass die Bauentwürfe dem Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entsprechen.
- 056 Zusammenstellung der statischen Berechnung zugrundegelegten Verkehrsbelastungen von Eisenbahntragwerken für die Streckendatenbank.
- 057 Vorlage des Revisions-, bzw. Erhaltungskonzeptes für die Kunstbauten mit Anführung der dafür erforderlichen bautechnischen Maßnahmen (Aufstiegsleitern, Stege, Wandhaken, Vermessungsbolzen, etc.) und der erfolgten Fertigstellung der für das Erhaltungskonzept erforderlichen Ausrüstungen.
- 058 Protokoll betreffend der durchgeführten visuellen (augenscheinlichen) Kontrolle des Tragwerkes bei der Erstbelastung (z.B. Schotterzüge), bzw. Durchführung einer anstandslosen Probelastung der Eisenbahntragwerke mit einem Vergleich der Messergebnisse auf Übereinstimmung mit den rechnerisch ermittelten Formänderungen des Tragwerkes
- 059 Zusammenstellung der Bereiche wo die Bestimmungen der EisbAV nicht angewandt werden konnte und Ausnahmegenehmigungen erforderlich sind.

C) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für Eisenbahnbetrieb:

Betriebsbewilligung:

- 060 Die betrieblichen Unterlagen (Betriebsstellenbeschreibung, Alarm-, Einsatz- und Wartungspläne usw.) werden mit den Einreichunterlagen zur Betriebsbewilligung der Behörde vorzulegen sein.

D) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen für Elektrotechnik:

Baubewilligung:

- 061 Bei den erforderlichen Verlegungen bzw. Umbauten an den elektrotechnischen Einrichtungen sind die Bestimmungen der ÖVE-Vorschriften (insbesondere ÖVE L 11/EN 50341 bzw. L 20) einzuhalten. Vor den Baumaßnahmen sind entsprechende Übereinkommen mit den jeweiligen Leitungseigentümern abzuschließen.
- 062 Das Erdungskonzept für Hochleistungsstrecken ist im Projektbereich sinngemäß einzuhalten.
- 063 Vom elektrotechnischen Standpunkt sind die bereits jetzt existierenden 50 Hz - Felder an ausgewählten bestehenden Objekten im Trassenbereich aufzunehmen um im Rahmen der Inbetriebnahme der neuen Traktionsstromanlagen ein mögliches zusätzliches Auftreten von 16,7 Hz Bahnstromfeldern messtechnisch feststellen zu können.
- 064 Die elektrotechnischen Berührungsschutzmaßnahmen im Bereich der Portalbereiche sind derart zu situieren, dass sie mit allfälligen Absturzsicherungen verbunden werden können. Im Bereich der Portalbauwerke sind Maßnahmen zu setzen, dass eine Annäherung an die Oberleitungsanlage vom Portalvorplatz aus verhindert wird.
- 065 Das Oberleitungsdetailprojekt ist gesondert zur Genehmigung vorzulegen.
- 066 Bei der Errichtung der 50 Hz Starkstrom- und Beleuchtungsanlagen in den Bahnhöfen (insb. Bahnsteige, Zugänge und Verschubbereiche) sowie der Technikgebäude sind die betrieblichen Anforderungen und Vorgaben zu berücksichtigen. Die Überprüfung ist unter Leitung einer gemäß § 15 EibG (E-Technik) verzeichneten Person bzw. eines befugten Elektronunternehmens durchzuführen. Die Montage der Beleuchtungskörper im Gleisbereich hat nach Möglichkeit überwiegend an den Oberleitungsmasten zu erfolgen.
- 067 Die für die erforderliche Bahnstreckenausrüstung erforderlichen Einrichtungen der Technikgebäude sind im Rahmen der jeweiligen Detailgenehmigungen der Behörde vorzulegen.
- 068 Die Abstandsnachweise (Berechnung gem. ÖVE L11/EN 50341) der bahnfremden Freileitungen sind der Behörde vorzulegen.

- 069 Durch die Neuerrichtung der Eisenbahnanlagen sind bestehende Einbauten der elektrotechnischen Einrichtungen umzubauen. Dies betrifft insbesondere die bestehende 110 kV Freileitung der Energie Steiermark AG (Steweag-Steg GmbH) mit Kreuzung in km 33,132 und km 33,338 sowie bei km 35,824 und km 39,446. Da die erforderlichen Abstände gemäß den Bestimmungen der ÖVE-Vorschriften (insbesondere ÖVE L 11/EN 50341) bei diesen Leitungskreuzungen durch die Errichtung der Bahnanlage nicht eingehalten werden sind diese entsprechend zu erhöhen. Die Abstandsnachweise (Berechnung gem. ÖVE L11/EN 50341) der umgebauten Freileitungsüberkreuzungen sind der Behörde vorzulegen. Die Annäherungen der Bahnanlage zur bestehenden 380 kV Leitung Obersielach - Kainachtal der Österr. Elektrizitätswirtschafts AG (Verbundgesellschaft) im Bereich km 35,834 - km 37,013 sind zu untersuchen und der Behörde sind die Abstandsnachweise (Berechnung gem. ÖVE L11/EN 50341) vorzulegen.

Betriebsbewilligung:

- 070 Vorlage der Überprüfung einer gem. EiszG 1957 §15 (E-Technik) verzeichneten Person der Erdungsmaßnahmen gem. Erdungskonzept.
- 071 Vorlage der Überprüfungsprotokolle bzw. Abnahmebefunde der 50 Hz Anlagen im Bahnhof (insb. Bahnsteige, Zugänge und Verschubbereiche) sowie der Technikgebäude.
- 072 Vorlage der Abstandsnachweise (Berechnung gem. ÖVE L11/EN 50341) der bahnfremden Freileitungen (380kV und 110 kV).
- 073 Vorlage der Festlegungen hinsichtlich Wartung / Instandhaltung der Pumpwerke bei den Straßenunterführungen.

E) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für Lärmschutztechnik:

Betriebsphase:

- 074 Sämtliche im Schalltechnischen Gutachten des Einreichprojektes 2005 angeführten Lärmschutzmaßnahmen links- und rechtsseitig der Bahn sind im vollen Umfang auszuführen. In gleicher Weise sind die grundsätzlich vorgesehenen zusätzlichen schalltechnischen Maßnahmen, wie hochschallabsorbierende Auskleidung der beiden Tunnelportale und hochschallabsorbierende Verkleidung der Zwischenwand beim Tunnel-Ostportal der Koralmbahn im vorgesehenen Umfang auszuführen.
- 075 Nach Fertigstellung des Projektes inklusive sämtlicher Schallschutzmaßnahmen (laut Auflage 074) sind Kontrollmessungen der tatsächlichen Schallausbreitungsbedingungen und Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen in folgendem Umfang vorzunehmen:
Kontrolle der Schallausbreitungsbedingungen
Messung der durch definierte Fahrten von Zugsgarnituren auf den Gleisstrecken des gegenständlichen Projektes an repräsentativen Punkten in der Nachbarschaft auftretenden Schallimmissionen der Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel LA,Vmx (Mittelwert der lautesten 5 Sekunden einer Vorbeifahrt), sowie des A-bewerteten Schalleistungspegels LA,E der Vorbeifahrt. Die Messungen müssen jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionspunkt in der Nachbarschaft (bei Windstille bis schwacher Mitwindlage) erfolgen. Parallel zur Immissionsmessung sind auch Messungen der Schallemissionen der verwendeten Zugfahrten in Form des längenbezogenen Schalleistungspegels vorzunehmen.
- 076 Nachrechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen
Nachrechnung der an repräsentativen Punkten der Nachbarschaft zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq bzw. als Beurteilungspegel Lr des Schienenverkehrslärms nach SchIV unter Berücksichtigung der Gesamtschallemission sämtlicher berücksichtigter Schienenstrecken (äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel) und der messtechnisch untersuchten Schallausbreitungsbedingungen. Gegenüberstellung der nachgerechneten Pegel der Schienenverkehrslärmimmissionen mit den im Einreichprojekt enthaltenen Ergebnissen. Falls erforderlich, Angabe von zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen zur Erreichung der im Projekt ausgewiesenen Immissionen.

077 Die oben angeführten Untersuchungen sind für jeweils repräsentative bahnlärmexponierte Punkte bei Wohngebäuden in folgenden Siedlungsbereichen vorzunehmen:

Wettmannstätten:

- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für den bahnlärm-exponierten Wohnbereich in Wettmannstätten West, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 32,0)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für das bahnlärm-exponierte Objekt sowie für das exponierte Gehöft in Lassenberg linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 34,0)

078 Die oben angeführten Untersuchungen sind für jeweils repräsentative bahnlärmexponierte Punkte bei Wohngebäuden in folgenden Siedlungsbereichen vorzunehmen:

Unterbergla:

- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte in Nassau, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 34,4 bis km 34,9)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte, Gehöft in Grub, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe km 38,3 bis km 38,4)
- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für die Gehöfte in Grub, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 39)

079 Die oben angeführten Untersuchungen sind für jeweils repräsentative bahnlärmexponierte Punkte bei Wohngebäuden in folgenden Siedlungsbereichen vorzunehmen:

Groß St. Florian:

- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für das bahnlärm-exponierte Objekt und das Gehöft in Gussendorf, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 33,3 bis km 34,0)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte in Gussendorf SO und Mitte Süd, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 33,3 bis km 33,9)
- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte in Grünau, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 36,3)
- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für das bahnlärm-exponierte Objekt in Grünau, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 38,1)
- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für das bahnlärm-exponierte Objekt in Lebing, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 38,5)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte in Lebing an der Gemeinestraße, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 39,2 bis km 39,4)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte in Krotendorf in Unterholz und für die höher gelegenen Objekte linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 39,7 bis km 40,4)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierten Objekte in Krotendorf an der Straße, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 40,1)

080 Die oben angeführten Untersuchungen sind für jeweils repräsentative bahnlärmexponierte Punkte bei Wohngebäuden in folgenden Siedlungsbereichen vorzunehmen:

Frauental a. d. Laßnitz:

- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für die bahnlärm-exponierte nördliche Objektgruppe in Zeierling Süd, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 40,5 bis km 40,6)
- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für bahnlärm-exponierte Objekte in Zeierling Süd, bei Ostportal, linksseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 40,9 bis km 41,0)
- Mindestens 1 Punkt repräsentativ für bahnlärm-exponierte Objekte an der Zeierlingerstraße, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 40,4)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für bahnlärm-exponierte Objekte in Zeierling, bei Harterwaldsiedlung bzw. bei Vorflutgraben, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 40,6 bis km 40,9)
- Mindestens 2 Punkte repräsentativ für bahnlärm-exponierte Objekte in Freidorf, Harterwaldsiedlung, rechtsseitig der Bahn (auf Höhe ca. km 40,9 bis km 41,0)

- 081 Kontrolle der Schallemission der Bahn und Konsequenzen:
In ca. dreijährigen Perioden sind die durch die tatsächlichen Fahrbewegungen (Zuggarnituren, Häufigkeiten und Geschwindigkeiten) auftretenden Gesamtschallemissionen der Bahn, ausgedrückt in längenbezogenen Schalleistungspegeln pro Zuggarnitur (Zugtyp) und ausgedrückt im äquivalenten längenbezogenen Schalleistungspegel der gesamten Strecke für die Bezugszeiträume Tag und Nacht zu kontrollieren.
Die aus den Messungen bestimmten und unter Berücksichtigung des jeweils geltenden Betriebsprogrammes ermittelten äquivalenten längenbezogenen Schalleistungspegel sind mit den Prognosewerten der Strecke zu vergleichen.
- 082 ad Kontrolle der Schallemission der Bahn und Konsequenzen:
Im Falle einer eventuellen Erhöhung der Schallemission gegenüber den projektmäßig ausgewiesenen Werten ist der Behörde anhand der Ergebnisse der tatsächlichen Schallausbreitungsbedingungen laut Auflage 074 nachzuweisen, dass die im UVP-Gutachten vorgeschriebenen Grenzwerte für den Beurteilungspegel nachts nicht überschritten werden.
Im Falle von Überschreitungen dieser Grenzwerte ist der Behörde ein Projekt mit Maßnahmen zur Reduzierung der Schallemissionen oder alternativ ein Projekt mit Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmimmissionen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzulegen und zu realisieren.

Bauphase:

083 Für Bautätigkeiten sowie für den Einsatz von Maschinen sind zeitliche Beschränkungen, Festlegungen für den Einsatz von speziell lärmarmen Baumaschinen sowie eventuelle Abschirmungsmaßnahmen in dem Ausmaß zu treffen, dass folgende Grenzwerte für den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel des Baulärms, abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärmsituation nicht überschritten werden:

a) Für Nachbarschaftsentfernungen bis 250 m von der Baustelle oder Baustelleneinrichtung:

	Wohngebäude in derzeitiger Lärmsituation LA,eq	Grenzwert für den Baulärm
Tagzeit:	<= 55 dB	55 dB für LA,eq
	>55 dB	60 dB für LA,eq
Nachtzeit:	generell	50 dB für LA,eq
	generell	45 dB für Dauergeräusche

b) Für Nachbarschaftsentfernungen ab 500 m von der Baustelle oder Baustelleneinrichtung:

	Wohngebäude in derzeitiger Lärmsituation LA,eq	Grenzwert für den Baulärm
Tagzeit:	<= 55 dB	50 dB für LA,eq
	>55 dB	55 dB für LA,eq
Nachtzeit:	generell	45 dB für LA,eq
	generell	40 dB für Dauergeräusche

c) Für Nachbarschaftsentfernungen zwischen 250 m und 500 m von der Baustelle oder Baustelleneinrichtung:

Interpolation der Grenzwerte nach a) und b) entsprechend dem Gesetz der geometrischen Schallausbreitung (Abstandsmaß nach ÖAL-Richtlinie Nr. 28).

d) Abweichungen von den obigen Grenzwerten sind in begründeten Ausnahmefällen wie z.B. für unmittelbar nahe an den Trassenbaustellen befindliche Wohngebäude bzw. Siedlungsbereiche für kurze Tätigkeitsdauern (weniger als 1 Woche), vor allem zu Beginn der Bautätigkeiten und während der Errichtung der Trassen und Schutzdämme zulässig.

- 084 Die Untersuchungen der Baulärmauswirkungen zur Kontrolle der Grenzwerte nach Auflage 083 haben jedenfalls für repräsentative Punkte von Wohnnachbarschaftslagen zu erfolgen, die näher als 250 m zu den Baustellen liegen. Für den Fall, dass im Abstand bis zu 250 m zu den Baustellen/Baustelleneinrichtungen keine Nachbarschaftsbereiche vorkommen, sind die Untersuchungen für die nächsten, lärmtechnisch exponiertesten Lagen der Nachbarschaft bis 500 m auszudehnen.
Im Falle von auftretenden Beschwerden über Baulärm sind zusätzlich beim Wohnbereich der Beschwerdeführer im Freien entsprechende Lärm-Kontrollmessungen vorzunehmen.
- 085 Über die Ergebnisse der Untersuchungen nach Auflage 084 sind mit Angaben der Messergebnisse nach ÖNORM S 5004, der Betriebszustände (Bautätigkeit und Geräteinsatz) und die daraus abgeleiteten Maßnahmen Protokolle zu erstellen und zur Einsichtnahme bei der örtlichen Bauaufsicht (Baumanagement) aufzubewahren. Im Falle von Überschreitungen sind schalltechnische Maßnahmen bzw. Sofortmaßnahmen im Protokoll zu vermerken. Es sind in dreimonatigen Abständen zusammenfassende Kurzberichte der Behörde vorzulegen.

F) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für Erschütterungsschutz:

Für die Bauphase:

- 086 Vor Beginn der Bauarbeiten sind alle Gebäude in einem ausreichend breiten Streifen (zumindest 100 m beiderseits der Trasse) von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufzunehmen.
- 087 Für die Errichtungsphase sind die Richtwerte für Erschütterungen gemäß ÖNORM S 9020 einzuhalten. Diese Richtwerte sind in die Ausschreibungen bzw. in die technischen Vertragsbedingungen mit den Bauunternehmern aufzunehmen. Unter Berücksichtigung der ausgewählten Bauverfahren sind erforderlichenfalls Kontrollmessungen vorzusehen (siehe Abschnitt 2.11.1 - baulasttechnisches Messprogramm).
- 088 Die Einhaltung der Grenzwerte bei der Durchführung der Bauarbeiten ist jedoch zumindest in Form von stichprobenartigen Messungen durch unabhängige Experten zu überprüfen. Über alle Messungen ist der Behörde in regelmäßigen Abständen zu berichten. Diese Berichte sind auch zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.
- 089 Zur Begrenzung der Erschütterungen durch Transporte ist die ÖNORM S 9012 sinngemäß anzuwenden. Es müssen die Werte für ausreichenden Erschütterungsschutz eingehalten werden.

- 090 Für die im Sprengvortrieb aufgefahrenen Bereiche sind in der Ausschreibungsphase gesonderte sprengtechnische Gutachten zu erstellen, in denen die entsprechenden Begrenzungen zu nennen sind. Diese Beschränkungen stellen gleichzeitig einen Teil der entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen dar.
- 091 Für die Bauarbeiten (insbesondere Sprengungen) wird ein Maximalwert für den sekundären Luftschall in Wohnräumen von 55 dBA bei Nacht und 80 dBA bei Tag festgelegt. Für länger andauernde Arbeiten bei Nacht ist der Grenzwert für den äquivalenten Dauerschallpegel gemäß ÖNorm S 9012 für ausreichenden Körperschallschutz einzuhalten.
- 092 Während des Tunnelvortriebes sind die Ergebnisse der laufenden baugelologischen Dokumentation in regelmäßigen Abständen aus erschütterungstechnischer Sicht zu interpretieren. Es sind hierbei Schlussfolgerungen für den Erschütterungsschutz zu treffen. Auf diese Weise können Problemzonen (z.B. Störungsbereiche, in denen sich Kanalwellen ausbreiten können) zeitgerecht entdeckt werden. Gegebenfalls sind hierfür auch zusätzliche Versuche im Tunnel durchzuführen.
- 093 Gemäß Stand der Technik müssen in den kritischen Bereichen, für die Maßnahmen erforderlich sind, Schwingungsuntersuchungen mittels eines Schwingungserregers durchgeführt werden, um mit synthetischen Zugserschütterungen die Erst-Prognose zu präzisieren. Es werden hierbei die tatsächlich gegebenen spektralen Übertragungsfunktionen lokal ermittelt. Die Maßnahmen können dann optimal auf die lokalen Bedingungen (Untergrund und Gebäude) abgestimmt werden, so dass Resonanzen sowohl des Untergrundes als auch der Gebäude vermieden werden. Zumindest in den kritischsten Bereichen gemäß Messhandbuch LEO – Abschnitt 9 sollte ein Schwingungserreger zum Einsatz kommen, bei dem die Erregerkraft direkt gemessen wird und der für die Versuchsoption „Train- Simulation“ (Simulation von Zugsvorbeifahrten mit beliebiger Fahrgeschwindigkeiten und Zugskonfigurationen) geeignet ist. Diese Auflage bezieht sich zwar auf die Betriebsphase, muss aber in der Bauphase umgesetzt werden.
- 094 Die in Auflage 093 beschriebenen Versuche sind im Bereich des Koralmtunnels vor Einbau des endgültigen Erschütterungsschutzes durchzuführen, um die Maßnahmen (z.B. Masse – Feder – Systeme) im Detail auslegen zu können. Für die ordnungsgemäße Durchführung der Untersuchungen inklusive der anschließenden, neuerlichen Prognoserechnungen zwecks endgültiger Festlegung des erforderlichen Flächenlager - Typs, ist ein entsprechendes Zeitfenster (vor Bestellung des Flächenlagers) einzuräumen.

- 095 Gemäß dem Wissensstand aus dem UVP – Verfahren sind die in den Auflagen 093 und 094 beschriebenen Untersuchungen für folgende Bereiche erforderlich:

Kresbach: km 43,575 – 43,800 (LMFS, Bauhöhe 65 cm)

Eden: km 44,360 – 44,775 (LMFS, Bauhöhe 65 cm)

Lindhof/ Kärntner Portal Koralmtunnel: (vermutlich SMFS)

Profil km 71,850/ Norden Lindhof (Gehöft Vogt)

Profil km 72,250/ Süden Lindhof (Weißegger, Pirker)

Profil km 73,550/ Nähe Westportal Koralmtunnel (Streit)

Die überarbeiteten Auflagen werden dann im Zuge der eisenbahnrechtlichen Verhandlung nach §36/2 EisBG erteilt werden.

- 096 Bei allen Messungen ist gemäß Messhandbuch LEO (Lärm- und erschütterungsarmer Oberbau) vorzugehen.

Für die Betriebsphase:

- 097 Es besteht der eindeutige Trend, im Sinne des Anrainers geringere zulässige Werte für die Beurteilungsschwingstärke K_r anzusetzen, als dies gemäß ÖNORM S 9012 möglich wäre. Als „Wohngebiete“ werden die Gebietskategorien 1 bis 3 definiert. Als Grenzwert wird – abweichend von der ÖNORM S 9012 – für Wohngebiete bei Nacht eine Beurteilungsschwingstärke K_r von 0,15 festgelegt. Diese Beurteilungsschwingstärke ist unabhängig von der Einwirkungsdauer der Immissionen. Alle anderen Grenzwerte nach ÖNORM S 9012 bleiben unverändert aufrecht. Zur Berechnung des mittleren Schwingstärke-Scheitelwertes $K_{B,S}$ und der Beurteilungsschwingstärke K_r werden die Zugemissionen mit ihren tatsächlichen prognostizierten bzw. gemessenen Werten herangezogen, auch wenn sie unter $K=0,1$ liegen.
- 098 Etwa 6 Monate nach Inbetriebnahme der Strecke (eingefahrener Zustand) sind Messungen zur Verifikation der Prognosen in ausgewählten Gebäuden vorzunehmen.
- 099 Durch neuerliche Messungen in regelmäßigen Intervallen ist nachzuweisen, dass die geforderte Wirksamkeit der erschütterungsmindernden Maßnahmen noch immer im vollen Umfang gegeben ist. Erforderlichenfalls sind Nachbesserungen vorzunehmen. Im Fall der an der Oberfläche gelegenen Streckenteile (km 32,3+50.000 – km 40,8+34.000) sind die Messungen nach jeweils 10 Jahren zu wiederholen. Im Fall des Koralmtunnels (km 40,8+34.000 – km 73,800) sind die Messungen im Bereich der Masse – Feder – Systeme nach jeweils 5 Jahren zu wiederholen.
- 100 Bei allen Messungen ist gemäß Messhandbuch LEO (Lärm- und erschütterungsarmer Oberbau) vorzugehen.

G) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Geologie und Hydrogeologie:

Freilandstrecke:

- 101 Zufolge der geringen Ausbildung von abdichtend wirkenden Deckschichten ist der Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen zu befestigen. Vorbehaltlich weiterer Behördenauflagen sind die befestigten Flächen so auszuführen, dass Niederschlagswässer und Baustellenwässer gesammelt und über eine Ölabscheideanlage geführt werden können.
- 102 Vor Herstellung von Betonkonstruktionen, die in den Grundwasserkörper hineinragen, ist die Betonaggressivität der Wässer zu bestimmen. Bei der Beurteilung ist stets das schlechteste Ergebnis der Untersuchung der Betonaggressivität heranzuziehen
- 103 In Bereichen, wo die Trasse drainagierte Flächen quert, sind entsprechende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems vorzusehen. Insbesondere ist ein besonderes Augenmerk darauf zu legen, dass zwischen der Dammaufstandsfläche und dem Dammkörper eine Filterschicht mit einer Stärke von 1,0 m mit kapillarbrechender Eigenschaft eingebaut wird.
- 104 Bei langen Spundwandumschließungen sind maximal alle 60 m Querschotte zur Reduktion der Auswirkungen der Wasserhaltung einzubauen.
- 105 Spundwandumschließungen bei Objekten sind nach Fertigstellung derselben ehestmöglich wieder zu entfernen. Sofern dies nicht mehr möglich ist, sind diese durch Perforieren wieder wasserwegig zu machen.
- 106 Allfällige hergestellte, temporäre Spritzbetonsicherungen von Baugruben sind nach Fertigstellung der Bauwerke wieder rückzubauen.
- 107 Die bestehenden bzw. neu zu errichtenden Drainagesysteme im Bauabschnitt zwischen km 38,87 bis km 39,35 sind so zu dimensionieren, dass auch die Wässer der Längsdrainage des Geländeeinschnittes aufgenommen werden können.
- 108 Im Bereich mit extrem hohen Grundwasserspiegellagen, insbesondere jedoch im Bereich zwischen km 39,35 bis Ostportal des Koralmtunnels: ist zur Vermeidung von Stau- nässe die erste Schüttlage der Dämme (auch Lärmschutzdämme) aus wasserdurchlässigen Materialien herzustellen. Bei der Verwendung von Sprengschutt ist sicherzustellen und nachzuweisen, dass diese ausreichend wasserwegig sind. Material mit einer Abstufung 0/32 ist auf Grund des hohen Feinanteiles ungeeignet.

- 109 Bei der Verwendung von Baustoffen (z.B. Spritzbeton) bzw. Bauchemikalien ist auf deren Umweltverträglichkeit auf das Berg- bzw. Grundwasser zu achten. Entsprechende Atteste sind vor dem jeweiligen Einsatz der behördlichen Bauaufsicht vorzulegen.
- Bauhilfsstoffe der WGK 2 sollen dann nicht mehr eingesetzt werden, wenn erprobte gleichwertige Bauhilfsstoffe der WGK 1 verfügbar sind,
 - lösungsmittelhaltige Bauhilfsstoffe sollen nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Bauhilfsstoffe ersetzt werden,
 - biologisch abbaubare Bauhilfsstoffe sind biologisch schwer oder nicht abbaubaren Bauhilfsstoffen vorzuziehen.
 - Sämtliche Auftragnehmer sind nachweislich von diesen Vorschriften in Kenntnis zu setzen.
 - Die Sicherheitsdatenblätter sind bei der ÖBA aufzubewahren. Vor Einsatz neuer Bauhilfsstoffe ist die behördliche Bauaufsicht hiervon in Kenntnis zu setzen.
- 110 Die Auftriebssicherheit der Gewässerschutzanlagen, GSA 1/1, 1/2, 1/3, 1/4, 1/5, 1/6 der Rückhaltebecken 1, 3, 4, 5, sowie der permanenten Pufferbecken 2 ist nachzuweisen.
- 111 Zur Feststellung allfälliger Auswirkungen des Bauwerkes auf den Grundwasserhaushalt ist komplementär zu den bereits laufenden Beweissicherungsmaßnahmen für die Erkundungsschächte- / tunnel ein quantitatives bzw. qualitatives Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

Zum Zweck der quantitativen Beweissicherung bei den nachstehend angeführten zu Pegeln ausgebauten Bohrungen bzw. Brunnen Abstichmessungen durchzuführen:

Freilandstrecke:

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen:

2) Brunnen:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU28; BR-GU39, BR-GU41; BR-GL1, BR-GL12*, BR-GL22, BR-GL23, BR-GL24, BR-GL48; BR-UB12, BR-UB14, BR-UB16; BR-GB20; BR-GL48; BR-LE1, BR-LE15, BR-LE16; BR-KR11, BR-KR15, BR-ZG1, BR-ZG11, BR-ZG13, BR-FR26, BR-ZG24, BR-ZG37, BR-ZG42, BR-ZG14, BR-ZG35; BR-FR36, BR-FR45; BR-FR50;

3) Quellen:

QU-KR2, QU-KR5; QU-LE10; QU-GB11

4) Teiche

TE-KR10; TE-LE10; TE-UB15;

Tunnel:

*Hinweis: Die **fett** hervorgehobenen Messstellen werden bereits im Zuge des quantitativen / qualitativen hydrogeologischen Beweissicherungsverfahrens für die Erkundungstunnel / -schächte berücksichtigt.*

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen

2) Brunnen:

BR-FG2, BR-FG6, BR-FG8, BR-FG13;

BR-FR15;

BR-KB5, BR-KB11, BR-KB12, BR-KB26; BR-KB31; BR-KB34;

B2069, B2071, B2073, **B947**, **B931**, **B945**, **B903**, **B927**, B915, **B907**, B2057, B2019, B941, B2053, B943, B1147, B2037, B905, B911; B508, B504, B506, G2344, PO2, PO3, B530, PO8, PO6, B520, **GE9**, PO5, **GE10**, PO4, PO1, PO7, BR-GE4, **BR-GE3**, BR-GE11, BR-GE2, **BR-LI5**, **BR-LI3**, **BR-LI1**, BR-LI9, **BR-LI12**, **BR-LI24**, BR-LI11, **BR-LI8**, **BR-LI6**, BR-LI20, BR-LI22, BR-LI10, BR-LI13, BR-LI2, BR-LI19, **BR-DA17**, BR-ED3, BR-ED9, BR-ED6;

3) Quellen bzw. Quellaustritte

QU-FR1, QU-FG1, QU-FG3, QU-FG5, QU-KB2, B193, **B109**, **B111**, **B5**, **B7**, **B9**, B101, B3013, **B125**, B3077, **B1**, **B3**, **B11**, **B121**, B3011, B123, **B41**, **B43**, B35, **B33**, **B39**, B275, B277, **B253**, **B283**, **B281**, **B279**; **B37**, **B31**, **B3053**, **B195**, **B239**, **B231**, **B237**, B117, B199, B251, B3065, B3057, B175, B3075; **B189**, B167, J89, J161, J99, J100, J102, J107, J50, J1330, J123, J124, J676, J678, J684, J1340, J667, J661, J664, J687, J655, J654, J691, J1207, J1211, J1334, J1195, J39, J1254, J115, J4, J5, J38, G2315, G1380, **G1151**, **G1185**, G1201, G1199, G1197, **G1189**, **G1191**, **G1193**, **G1195**, G1187, G1203, G1205, **G2316**, **G1153**, **G1141**, **G387**, G90a, G26, G1155, G1157, G817, G2319, **B537**, J674, J662, J711, J600, J596, J745, J1013, G991, G1105, G1117, J649, G687, **G710**, **G601**, **G443**, G414, **G2262**, G2107, **G320**, G462, G473, G474, G478, G477, G476b, G476, G475, G932, G958, **G454**, G749, **G325**, **G326**, **G314**, **G300**, **G304**, G1149, **G220**, G785, **G332**, **G333**, G1133, G1135, **G1137**, **G1129**, G1127, G364, **G1131**, **G1143**, G1591, **G1181**, **G1183**, **G1139**, G2339, **B118**, B502, **B100**, **G260**, **B8**, **B6**, **B62**, **B64**, B500, G2340, G2342, G2343, B1120, G1171, G1173, G2322, G1175, **QU-PO2.1**, **QU-PO2.2**, **QU-PO2.3**, G1177, G1179, B1104, **QU-PO10**, QU-PO8, B522, QU-GE10, QU-PO9, **BR-LI4**, **QU-LI2**, **QU-LI1**, **QU-DA9**, **QU-DA4**, **G327**, G274, G306, B1102, B526; B3051, B3061, B3067, B3069, B3071, J1299, J114, J656, J657, J682; B1118,

4) Teiche:

TE-FR2, TE-FG7, TE-FG5, TE-FG16, B359, B333, B331; B377; B3059; B323, J48, J1329, J675, J672, J1341, J125, nach Möglichkeit J688; B1134, TE-LI5, B3055, B3063, J681;

5) Gerinnemesstellen:

südlich und nördlich des Teiches TE-FG7

nach Möglichkeit im Gerinne östlich der Deponie Deutschlandsberg südlich und nördlich der Tunnelröhren;

B870, B871, B872 und Quellaustritt B624;

B862, B859;

J807, J806, B856,

Schwarze Sulm, unterhalb Teichmessstelle J48; J819

Schwarze Sulm, oberhalb Kraftwerk JKW20

Unterhalb JKW31 rechter Zubringer Schwarze Sulm

Rettenbach J817

Weißer Sulm J825

Goßlitz J816;

Kesselbach, unterhalb Quellaustritt J1055,

Bodenbach, G1400

Glitzbach, G1419, G1428;

Krennbach, G1429, **G1401, G1416;**

Asangbach G1654

Kaltwinkel Bach, **G1406, G1407, G1408, G1409, G1418,** G1651b, G1651a,

Kreuzerbach, **G1411,** B304, G1427, G1426,

Gemmersdorfer Bach, G1413, G1430, B306,

Brunnbach, **GE-PO9, GE-LI1,**

Hahntrattenbach, GE-GE1, **GE-LI4,** GE-DA4, GE-DA2,

Rojacher Bach, **GE-DA3,**

Werdenbach, B312, GE-ME5,

Messintervalle:

Im gesamten Einreichabschnitt sind die Messungen des Druckniveaus bei den oben angeführten Messstellen mindestens 1 Jahr vor Baubeginn jeweils in Abständen von zwei Monaten durchzuführen. Bei Baubeginn ist das Messintervall zu den Brunnen auf wöchentliche Abstände und zu den Quellen und Quellaustritten, Teichen und Gerinnemesstellen auf monatliche Abstände in Abhängigkeit des Baufortschrittes (jeweils ca. 1 km vor dem jeweiligen Vortriebsort) zu verkürzen.

Die Gerinnemesstellen Kreuzerbach B304, Gemmersdorfer Bach G 1430, Eitwegbach B 308, Kaltwinkelbach G 1418, Gobelbach G1652, Glitzbach G 1428, Krennbach G 1429 und Hahntrattenbach GE-DA4 sind wie bisher kontinuierlich zu beobachten.

Nach Fertigstellung der entsprechenden Bauarbeiten können die Messintervalle wieder auf das ursprüngliche Ausmaß reduziert werden.

Zur Frage der Dauer der Beweissicherung:

quantitativ: Freilandstrecke: 2 Jahre nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten
Tunnelstrecke: 5 Jahre nach Beendigung der Vortriebsarbeiten
qualitativ: Freilandstrecke: 2 Jahre nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten
Tunnelstrecke: Weiterführung der im Hinblick auf die Erkundungsbauwerke vorgeschriebenen Maßnahmen (siehe Seite 209 des geologisch – hydrogeologischen Gutachtens); 2 Jahre nach Fertigstellung der Vortriebsarbeiten

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Qualitative Untersuchungen:

In Anbetracht der Nähe der Objekte bzw. der Trasse von den Wassernutzungen sind die nachstehend angeführten Wassernutzungen in Abhängigkeit von der Probenahmemöglichkeit qualitativ beweiszusichern.

Freilandstrecke:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU28; BR-GU39; BR-GU40;
BR-GL12, BR-GL20, BR-GL22, BR-GL30, BR-GL34, BR-GL49,
BR-GB20, BR-GB22;
BR-LE1;
BR-UB14;
BR-KR2, BR-KR11;
BR-ZG1, BR-ZG13, BR-ZG19, BR-ZG37;

Tunnelstrecke:

Keine.

(wird erst im Verfahren nach §36 (2) berücksichtigt)

Untersuchungsumfang und Messintervalle:

Diese Proben sind nach dem derzeit gültigen Regelwerk BGBl. Nr. 304/2001, Anhang II, (Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch) zu analysieren. Dabei ist ein Untersuchungsumfang in Form der „laufenden Kontrolle“ (Z.2, lit. a bis lit. I) inkl. des Zusatzparameters Nitrat vorzusehen.

Während der Bauphase hat die qualitative Beweissicherung der o.a. Wassernutzungen vierteljährlich zu erfolgen.

Vor Baubeginn ist ein einmaliger Beprobungsdurchgang mit vollem Untersuchungsumfang (im Fall der Pestizide sind lediglich Atrazin und Desethylatrazin sowie aliphatische Kohlenwasserstoffe zu untersuchen) durchzuführen.

Wird im Zuge der Untersuchungen eine qualitative Beeinträchtigung (negative Veränderung des Ist-Zustandes durch die Baumaßnahme) durch Überschreitung eines oder mehrerer Parameter festgestellt, sind die qualitativen Untersuchungen des entsprechenden Brunnens auf zumindest monatliche Messintervalle (sofern nicht bereits kürzere Messintervalle vorgesehen sind) zu verkürzen und so lange intensiviert fortzuführen, bis an zwei aufeinander folgenden Untersuchungen keine Überschreitungen der entsprechenden Parameter mehr nachgewiesen werden können.

Beobachtungsdauer:

Die qualitative Beweissicherung der Wassernutzungen ist nach Fertigstellung der Erdarbeiten im Bereich der Freilandstrecke mindestens zwei Jahre lang fortzuführen.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Tunnelbereich:

Vorbemerkung: Die nachstehend angeführten Vorschriften dienen lediglich der Präzisierung der erforderlichen vorausseilenden Erkundungs- und Beweissicherungsmaßnahmen. Weitere konkretere Vorschriften werden im Gutachten zum Verfahren nach § 36 (2) erfolgen. (s. nachstehende Punkte)

- 112 Als integrierender Bestandteil des Beweissicherungsprogrammes ist möglichst rasch ein groß angelegter Tracerversuch durchzuführen, der zum Ziel hat, die räumlichen und zeitlichen Zusammenhänge von Niederschlagswässern und Quellaustritten besser qualifizieren und quantifizieren zu können. Diese Ergebnisse sind in die Einreichunterlagen für das eisenbahnrechtliche Verfahren nach § 36 (2) einzuarbeiten. Nach technischen und wissenschaftlichen Erfordernissen kann der Tracerversuch auch von Bohrlöchern aus durchgeführt werden.
- 113 Die Auflagen, die in den jeweiligen geologisch – hydrogeologischen sowie bodenmechanisch – hohlraumbaukundlichen Gutachten zum

Erkundungstunnel Paierdorf,
Erkundungsschacht Paierdorf

Erkundungstunnel Mitterpichling und Erkundungstunnel Leibenfeld

formuliert wurden, sind weiterhin vollinhaltlich zu erfüllen und stellen einen integrativen Bestandteil des gg. Gutachtens dar. Insbesondere ist das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm für die laufenden Erkundungsarbeiten gem. § 16 EisbG für die Teilbereiche Leibenfeld Tunnel und Schacht, Paierdorf Tunnel und Schacht, und Mitterpichling Tunnel fortzuführen.

Dieses beinhaltet:

Quantitative Untersuchungen:

Leibenfeld, Erkundungsschacht und Tunnel:

KB-D01/02, KB-D01/99, KB-D01A/99, KB-D02/02, KB-D03/02, KB-D04/02, KB-D05/02, KB-D05/99, KB-D06/02, KB-D06/99, KB-D07/99, KB-D012/00, KB-D13/00, KB-D14A/00, B1, B3, B5, B7, B9, B11, B31, B33, B37, B39, B41, B43, B109, B111, B121, B125, B127, B189, B195, B223, B231, B237, B239, B253, B255, B279, B281, B283, B537, B856, B859, B862, B870, B871, B872, B903, B907, B927, B931, B945, B947, B2069, B3053, J12, J807,

Paierdorf Schacht:

BR-GE10, GC1426, GE LI14, QU LI2, KB-D06/01, KBD06A/01, KB-D06B/01, KB-07/01

Paierdorf Erkundungstunnel:

KB-D20/99, KB-D01/00, KB-D01A/00, KB-D03/00, KB-D05/00, KB-D07/02, KB-D08/02, KB-D09/02, KB-D10/02, KB-D11/02, KB-D12/02, KB-D13/02, KB-D14/02, TB-D04/02, TB-D03/02,

G157, G220, G238, G260, G276, G300, G304, G314, G320, G325, G326, G327, G332, G333, G387, G443, G454, G601, G678, G710, G761, G763, G765, G1129, G1131, G1137, G1139, G1141, G1143, G1151, G1153, G1165, G1167, G1171, G1175, G1179, G1181, G1183, G1185, G1189, G1191, G1193, G1195, G1388, G1392, G1394, G1401, G1402, G1403, G1404, G1405, G1406, G1407, G1408, G1409, G1411, G1416, G1418, G2146, G2262, G2314, G2316, G2317, G2319, G2323, G2328, G2329, G2333, G2336,

B2, B6, B8, B54, B56, B58, B60, B62, B64, B70, B100, B118, B130, BR-GE9, GR-GE3,

QU-P02, QU-P02-Walcherquelle QU-P02-Scheitelquelle, QU-P010,

Mitterpichling Tunnel

KB-D01/01, KB-D02/01, KB-D03/01, KB-D04/01, KB-D05/01, KB-D09/01, KB-D10/01, KB-D11/01, KB-D12/01, KB-D13/01, KB-D14/01, KB-D15/01, KB-D16/01, KB-D17/01, KB-D18/01, KB-D18A/01, KB-D19/01, KB-D20/01,

QU-DA9, QU-DA4, QU-LI1,

BR-LI1, BR-LI3, BR-LI4, BR-LI5, BR-LI6, BR-LI7, BR-LI8, BR-LI12, BR-LI24, BR-P01, GE-LI14, BR-DA7, GE-DA3, GE-LI1, BR-GE3, GE-P09

ist monatlich das Abstichmaß zur Feststellung einer möglichen quantitativen Beeinträchtigung zu erheben. Die dabei ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und graphisch darzustellen.

Die quantitative Beweissicherung der Brunnen bzw. Quellen ist nach Fertigstellung der Tunnelbauarbeiten des gesamten Projektes zwei Jahre lang fortzuführen.

Qualitative Untersuchungen:

Im Bereich um die Baustelleneinrichtungsflächen ist eine qualitative Beweissicherung erforderlich. Die nach stehend angeführten Brunnen / Pegel / Grundwassermessstellen sind daher in ein qualitatives Beweissicherungsprogramm aufzunehmen, welches rechtzeitig vor Baubeginn in Angriff zu nehmen ist. Die Untersuchungen sind in vierteljährlichen Zeitabständen zu wiederholen:

Leibensfeld:

KB-D13/00, KB-D03/02, KB-D02/02, B2069

darüber hinaus sind je eine Messstelle zum Kiendlteich sowie ein Pegel im Abstrombereich der Baustelleneinrichtungsfläche zwischen dem Leibensbach und der GKE Strecke zu errichten und die Wässer qualitativ zu untersuchen.

Paierdorf Schacht

QU LI2, KB-D06A/01, KB-D06B/01, KB- 07/01,

Paierdorf Tunnel:

KB-D20/99, KB-D01/00, KB-D01A/00, KB-D03/00, KB-D05/00, KB-D07/02, KB-D08/02, KB-D09/02, KB-D10/02, KB-D11/02, KB-D12/02, KB-D13/02, KB-D14/02, TB-D04/02, TB-D03/02,

G157, G220, G238, G260, G276, G300, G304, G314, G320, G325, G326, G327, G332, G333, G387, G443, G454, G601, G678, G710, G761, G763, G765, G1129, G1131, G1137, G1139, G1141, G1143, G1151, G1153, G1165, G1167, G1171,

G1175,G1179,G1181, G1183, G1185, G1189, G1191, G1193, G1195, G1388, G1392, G1394, G1401, G1402, G1403, G1404, G1405, G1406, G1407, G1408, G1409, G1411, G1416, G1418, G2146, G2262, G2314, G2316, G2317,G2319, G2323, G2328, G2329, G2333, G2336,

B2, B6, B8, B54, B56, B58, B60, B62, B64, B70, B100, B118, B130, BR-GE9, GR-GE3,

QU-P02, QU-P02-Walcherquelle QU-P02-Scheikelquelle, QU-P010,

Tunnel Mitterpichling:
BR-ED2, BR-ED3, KB-ED3,

Beobachtungsdauer:

Die Messdauer wird erst nach Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse (Tracerversuch) im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens nach § 36 (2) EisbG festgelegt.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

I) Vorschreibungen aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Deponietechnik:

Massendisposition und Abfallwirtschaftskonzept - Teilabschnitt Koralmtunnel:

- 114 Für die Zuordnung der Tunnelausbruchmaterialien ist von der Projektwerberin im nachfolgenden Verfahren ein modifiziertes Elutionsverfahren abweichend von den Vorgaben der Ö Norm S2115 nach DEV-S4-Verfahren zu entwickeln, das eine einfache und nachvollziehbare Untersuchung der in die Deponien einzubringenden Abfälle nach Anlage 5 F der DVO unter Beachtung der Ö Norm S 2123-5 gewährleistet. Für die vorgesehenen Anschüttungen sind die Vorgaben des BAWPL 2001 (Nachweis der Nützlichkeit für die Landwirtschaft oder die Ökologie und Dokumentation der Maßnahmen) einzuhalten.

- 115 Betreffend weiterer im Zuge des Bauvorhabens und des Betriebes entstehender unvermeidbarer Abfälle wird davon ausgegangen, dass die Projektwerberin alle gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien dem Stand der Technik entsprechend einhält und entsprechend entsorgt. Der Einteilung der Projektanten von Aushub- und Schüttmaterial ist aufgrund der vorliegenden und nachgebrachten Unterlagen aus fachlicher Sicht nachvollziehbar dargestellt. Gegenüber der Darstellung in den Einreichunterlagen ergeben sich nach Bewertung aller nunmehr vorliegender Unterlagen keine Abweichungen zur Einschätzung des Sachverständigen für Deponietechnik. Das Abfallwirtschaftskonzept ist in ausreichender Detailschärfe erstellt worden. Die Massendisposition entspricht den Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes.

J) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Grundwasserschutz:

- 116 Die dauernde Wirksamkeit der Gewässerschutzanlagen ist sicherzustellen. Mindestens jährlich sind Kontrollmaßnahmen durchzuführen und die Zusammensetzung des abgesetzten Bodensubstrates zumindest optisch zu kontrollieren. Wird bei der Kontrolle des sedimentierten Bodensubstrates eine auffällige Veränderung festgestellt, die auf das Vorhandensein von potentiell grundwassergefährdenden Schadstoffen schließen lassen (Z. B. Ölfilm), so hat eine chemische Untersuchung des Substrates gemäß des einschlägigen Regelwerkes zu erfolgen. Sollte diese Untersuchung ergeben, dass durch den Austrag von Schadstoffen das Grundwasser qualitativ gefährdet ist, so ist das kontaminierte Substrat zu entfernen und gemäß dem einschlägigen Gesetzeswerk zu deponieren. Allfällig notwendige Wartungsarbeiten sind alsbald durchzuführen.
- 117 Bei der Errichtung der Rückhaltebecken von Gewässerschutzanlagen ist darauf Bedacht zu nehmen, dass durch unsachgemäße Arbeiten die Foliendichtungen nicht beschädigt werden.
Der Anschluss der Dichtfolien der Rückhaltebecken an die Ein- und Auslaufbauwerke und die Rohrdurchführungen hat so zu erfolgen, dass Umläufigkeiten vermieden werden.
- 118 Wässer die innerhalb der Umspundung anfallen und möglicherweise durch den Baustellenbetrieb verunreinigt sind, dürfen keinesfalls ohne Behandlung wieder versickert oder einer Vorflut zugeführt werden, sondern sind vorher ordnungsgemäß zu reinigen.
- 119 Die im Bereich der Baumaßnahme gepumpten Wässer der Restwasserhaltung sind aufgrund ihrer möglichen Verunreinigung durch die Baustellentätigkeiten vor einer geordneten Ableitung einer entsprechenden Reinigung zu unterziehen.

- 120 Die aus dem Tunnel während der Bauphase ausgeleiteten Bauwässer sind vor einer Einleitung in eine Vorflut einer entsprechenden Reinigung zu unterziehen. Die Grenzwerte des einschlägigen Regelwerkes sind einzuhalten.
- 121 Wässer die dem Tunnel während des Vortriebes zusitzen und sich qualitativ nicht beeinflusst zeigen, sind getrennt von den Bauwässern abzuleiten und nach Möglichkeit dem Grund- bzw. Bergwasserkörper wieder zuzuführen.
- 122 Für geeignete störfallwirksame Entwässerungsmöglichkeiten auch von nicht bahnverursachten Verunreinigungen im Unterführungsbereich von Straßenquerungen ist zu sorgen.
- 123 Zur Aufwuchsbekämpfung sind ausschließlich biologisch abbaubare Herbizide zu verwenden. Kommen neu entwickelte Mittel bzw. Methoden zur Aufwuchsbekämpfung auf den Markt, die für Boden, Grund- bzw. Berg- und Oberflächenwässer ein geringeres Gefahrenpotential aufweisen als die bis dato verwendeten Mittel, so sind diese einzusetzen, vorbehaltlich einer Genehmigung durch die Eisenbahnbehörde.
- 124 Es ist ein Bautagebuch zu führen. Darin sind alle im Hinblick auf die Wasserhaltungsmaßnahmen relevanten Vorgänge wie Pumpmengen, Absenkmaß und Wasserstände in ev. unmittelbar beeinflussten Pegel bzw. Brunnen zu dokumentieren. Die Intensität dieses Programmes hat sich nach dem Baufortschritt zu orientieren. Das Bautagebuch ist einer allfälligen behördlichen Bauaufsicht auf deren Verlangen vorzulegen.
- 125 Im Hinblick auf eine Kontrolle der Einhaltung der projektgemäßen Abwicklung des Baues, sowie der von den Sachverständigen zur Thematik Grundwasserschutz geforderten zusätzlichen Maßnahmen (Auflagen) wird die Bestellung einer behördlichen Bauaufsicht mit Aufgabengebiet Grundwasserschutz gefordert.
- 126 Es sind bei der Errichtung der Freilandstrecke und der Objekte umweltverträgliche Baustoffe und Bauhilfsstoffe einzusetzen. Es ist danach zu trachten, nicht nur Bauhilfsstoffe der WGK 3 zu vermeiden sondern auch Bauhilfsstoffe der WGK 2 dann nicht mehr einzusetzen, wenn erprobte gleichwertige Bauhilfsstoffe der WGK 1 verfügbar sind, lösungsmittelhaltige Bauhilfsstoffe sollen nach Verfügbarkeit durch lösungsmittelfreie Bauhilfsstoffe ersetzt werden, biologisch abbaubare Bauhilfsstoffe sind biologisch schwer oder nicht abbaubaren Bauhilfsstoffen vorzuziehen. Sämtliche Auftragnehmer sind nachweislich von diesen Vorschriften in Kenntnis zu setzen. Die Sicherheitsdatenblätter sind bei der ÖBA aufzubewahren. Vor Einsatz neuer Bauhilfsstoffe ist die behördliche Bauaufsicht davon in Kenntnis zu setzen.

- 127 Die Einbaubarkeit von Schuttmaterial (z. B. für Dämme bzw. Bodenaustausch) ist im Hinblick auf den qualitativen Grundwasserschutz von der örtlichen Bauaufsicht festzustellen. Im Verdachtsfall sind Eluatuntersuchungen nach dem einschlägigen Normenwerk vorzunehmen, wobei im Fall einer Verwendung von Sprengschutt als Schuttmaterial insbesondere auch die Gehalte an Ammonium, Nitrit und Nitrat zu untersuchen sind.
- 128 Um eine qualitative Beeinträchtigung des Grund- bzw. Bergwasserkörpers im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche hinten zu halten, ist bei Vorhandensein von unzureichend mächtigen Deckschichten (ca. < 2,0 m) ein geeignetes Abdichtungssystem einzubauen, das ein Eindringen von Schadstoffen in den Untergrund wirksam verhindert. Überdies ist ein geeignetes Oberflächenentwässerungssystem herzustellen, das berücksichtigt, dass allfällig im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche kontaminierte Niederschlagswässer vor Einleitung in eine Vorflut bzw. vor Versickerung entsprechend gereinigt werden.
- 129 Von Seiten des Gefertigten wird empfohlen, rechtzeitig vor Baubeginn abstromig der Deponie DE-KB1 eine qualitative Beweissicherung durchzuführen, um die chemische Zusammensetzung allfällig im Zuge der Entwässerung durch den Tunnelvortrieb erschrotete Wässer aus den Abstrom der Deponie zu erkunden. Sind diese Wässer in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigt und nicht ohne Vorbehalt in eine Vorflut einzuleiten, so sind Maßnahmen zur Reinigung dieser belasteten Wässer zu ergreifen, um diese in weiterer Folge unter Einhaltung der Grenzwerte des einschlägigen Regelwerkes schadlos abführen zu können.
- 130 Im Zuge der Detailplanung sind für den Bf. Weststeiermark und der verfahrensgegenständlichen Baustelleneinrichtungsflächen Notfallmaßnahmenpläne für die Errichtungsphase auszuarbeiten, die sicherstellen dass bei etwaigen Unfällen qualitative Beeinträchtigungen von Wassernutzungen verhindert werden. Die im gg. Gutachten angeführten Rahmenbedingungen sind dabei nach Maßgabe zu berücksichtigen.
- 131 Zur Feststellung allfälliger Auswirkungen des Bauwerkes auf den Grundwasserhaushalt ist komplementär zu den bereits laufenden Beweissicherungsmaßnahmen für die Erkundungsschächte- / tunnel ein quantitatives bzw. qualitatives Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

Quantitative Untersuchungen:

Zum Zweck der quantitativen Beweissicherung bei den nachstehend angeführten zu

Pegeln ausgebauten Bohrungen bzw. Brunnen Abstichmessungen durchzuführen:

Freilandstrecke:

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen:

2) Brunnen:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU39, BR-GU41; BR-GL1, BR-GL12*, BR-GL22, BR-GL23, BR-GL24, BR-GL48; BR-UB12, BR-UB14, BR-UB16; BR-GB20; BR-GL48, BR-LE1, BR-LE15, BR-LE16, BR-KR11, BR-KR15, BR-ZG1, BR-ZG13, BR-FR26, BR-ZG24, BR-ZG37, BR-ZG42, BR-ZG14, BR-ZG35; BR-FR36, BR-FR45; BR-FR50;

(Bei den mit * gekennzeichneten Nutzungen sind außerdem Zuflussmengenmessungen, d. h. Kurzpumpversuche mit Beobachtung der Wiederanstiegsgeschwindigkeit des Wasserstandes im Brunnen, vorgesehen.)

3) Quellen:

QU-KR2, QU-KR5;
QU-LE10;

4) Teiche

TE-KR10; TE-LE10; TE-UB15;

Tunnel:

Hinweis: Die **fett** hervorgehobenen Messstellen werden bereits im Zuge des quantitativen / qualitativen hydrogeologischen Beweissicherungsverfahrens für die Erkundungstunnel / -schächte berücksichtigt.

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen

2) Brunnen:

BR-FG2, BR-FG6, BR-FG8, BR-FG13; BR-FR15; BR-KB5, BR-KB11, BR-KB12, BR-KB34;

B2069, B2071, B2073, **B947**, **B931**, **B945**, **B903**, **B927**, B915, **B907**, B2057, B2019, B941, B2053, B943, B1147, B2037, B905, B911;

B508, B504, B506, G2344, PO2, PO3, B530, PO8, PO6, B520, **GE9**, PO5, **GE10**, PO4, PO1, PO7, BR-GE4, **BR-GE3**, BR-GE11, BR-GE2, **BR-LI5**, **BR-LI3**, **BR-LI1**, BR-LI9, **BR-LI12**, **BR-LI24**, BR-LI11, **BR-LI8**, **BR-LI6**, BR-LI20, BR-LI22, BR-LI10, BR-LI13, BR-LI2, BR-LI19, **BR-DA17**, BR-ED3, BR-ED9, BR-ED6;

3) Quellen bzw. Quellaustritte

QU-FR1, QU-FG1, QU-FG3, QU-FG5, QU-KB2, B193, **B109, B111, B5, B7, B9**, B101, B3013, B125, B3077, **B1, B3, B11, B121**, B3011, B123, **B41, B43**, B35, **B33, B39**, B275, B277, **B253, B283, B281, B279; B37, B31, B3053, B195, B239, B231, B237**, B117, B199, B251, B3065, B3057, B175, B3075; **B189**, B167, B1118, J89, J161, J99, J100, J102, J107, J50, J1330, J123, J124, J676, J678, J684, J1340, J667, J661, J664, J687, J655, J654, J656, J657, J682, J691, J1207, J1211, J1334, J1195, J39, J1254, J115, J4, J5, J38, G2315, G1380, **G1151, G1185**, G1201, G1199, G1197, **G1189, G1191, G1193, G1195**, G1187, G1203, G1205, **G2316, G1153, G1141, G387**, G90a, G26, G1155, G1157, G817, **G2319, B537**, J674, J662, J711, J600, J596, J745, J1013, G991, G1105, G1117, J649, G687, **G710, G601, G443**, G414, **G2262**, G2107, **G320**, G462, G473, G474, G478, G477, G476b, G476, G475, G932, G958, **G454**, G749, **G325, G326, G314, G300, G304**, G1149, **G220**, G785, **G332, G333**, G1133, G1135, **G1137, G1129**, G1127, G364, **G1131, G1143**, G1591, **G1181, G1183, G1139**, G2339, **B118**, B502, **B100, G260, B8, B6, B62, B64**, B500, G2340, G2342, G2343, B1120, G1171, G1173, G2322, **G1175, QU-PO2.1, QU-PO2.2, QU-PO2.3**, G1177, **G1179**, B1104, **QU-PO10**, QU-PO8, B522, QU-GE10, QU-PO9, **BR-LI4, QU-LI2, QU-LI1, QU-DA9, QU-DA4, G327**, G274, G306, B1102, B526;

4) Teiche:

TE-FR2, TE-FG7, TE-FG5, TE-FG16, B359, B333, B331; B377; B3059; B323, J48, J1329, J675, J672, J1341, J125, nach Möglichkeit J688; B1134, TE-LI5,

5) Gerinnemessstellen:

südlich und nördlich des Teiches TE-FG7

nach Möglichkeit im Gerinne östlich der Deponie Deutschlandsberg südlich und nördlich der Tunnelröhren;

B870, B871, B872 und Quellaustritt B624;

B862, B859;

J807, J806, B856,

Schwarze Sulm, unterhalb Teichmessstelle J48; J819

Schwarze Sulm, oberhalb Kraftwerk JKW20

Unterhalb JKW31 rechter Zubringer Schwarze Sulm

Rettenbach J817

Weißer Sulm J825

Goßlitz J816;

Kesselbach, unterhalb Quellaustritt J1055,

Bodenbach, G1400

Glitzbach, G1419, G1428;

Krennbach, G1429, **G1401, G1416;**

Asangbach G1654

Kaltwinkel Bach, **G1406, G1407, G1408, G1409, G1418**, G1651b, G1651a,

Kreuzerbach, **G1411**, B304, G1427, G1426,

Gemmersdorfer Bach, G1413, G1430, B306,

Brunnbach, **GE-PO9**, **GE-LI1**,
Hahntrattenbach, GE-GE1, **GE-LI4**, GE-DA4, GE-DA2,
Rojacher Bach, **GE-DA3**,
Werdenbach, B312, GE-ME5,

Messintervalle:

Im gesamten Einreichabschnitt sind die Messungen des Druckniveaus bei den oben angeführten Messstellen mindestens 1 Jahr vor Baubeginn jeweils in Abständen von zwei Monaten durchzuführen. Bei Baubeginn ist das Messintervall zu den

Brunnen auf wöchentliche Abstände,
Quellen und Quellaustritten, Teichen und Gerinnemesstellen auf monatliche Abstände

in Abhängigkeit des Baufortschrittes (jeweils ca. 1 km vor dem jeweiligen Vortriebsort) zu verkürzen.

Nach Fertigstellung der entsprechenden Bauarbeiten können die Messintervalle wieder auf das ursprüngliche Ausmaß reduziert werden.

Beobachtungsdauer:

Die Messdauer wird erst nach Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse (Tracerversuch) im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens nach § 36 (2) EisbG festgelegt. Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Qualitative Untersuchungen:

In Anbetracht der Nähe der Objekte bzw. der Trasse von den Wassernutzungen sind die nachstehend angeführten Wassernutzungen in Abhängigkeit von der Probenahmemöglichkeit qualitativ beweiszusichern.

Freilandstrecke:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU39; BR-GU40; BR-GL12, BR-GL20, BR-GL30, BR-GL34,
BR-GL49, BR-GB20, BR-GB22; BR-LE1; BR-UB14; BR-KR2, BR-KR11; BR-ZG1, BR-
ZG13, BR-ZG19, BR-ZG37;

Tunnelstrecke:

Keine. (wird erst im Verfahren nach §36 (2) berücksichtigt)

Untersuchungsumfang und Messintervalle:

Diese Proben sind nach dem derzeit gültigen Regelwerk BGBl. Nr. 304/2001, Anhang II, (Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch) zu analysieren. Dabei ist ein Untersuchungsumfang in Form der „laufenden Kontrolle“ (Z.2, lit. a bis lit. I) inkl. des Zusatzparameters Nitrat vorzusehen.

Während der Bauphase hat die qualitative Beweissicherung der o.a. Wassernutzungen vierteljährlich zu erfolgen.

Vor Baubeginn ist ein einmaliger Beprobungsdurchgang mit vollem Untersuchungsumfang (im Fall der Pestizide sind lediglich Atrazin und Desethylatrazin sowie aliphatische Kohlenwasserstoffe zu untersuchen) durchzuführen.

Wird im Zuge der Untersuchungen eine qualitative Beeinträchtigung (negative Veränderung des Ist-Zustandes durch die Baumaßnahme) durch Überschreitung eines oder mehrerer Parameter festgestellt, sind die qualitativen Untersuchungen des entsprechenden Brunnens auf zumindest monatliche Messintervalle (sofern nicht bereits kürzere Messintervalle vorgesehen sind) zu verkürzen und so lange intensiviert fortzuführen, bis an zwei aufeinander folgenden Untersuchungen keine Überschreitungen der entsprechenden Parameter mehr nachgewiesen werden können.

Beobachtungsdauer:

Die qualitative Beweissicherung der Wassernutzungen ist nach Fertigstellung der Erdarbeiten im Bereich der Freilandstrecke mindestens zwei Jahre lang fortzuführen.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Tunnelbereich:

Tunnelbereich:

Vorbemerkung: Die nachstehend angeführten Vorschreibungen dienen lediglich der Präzisierung der erforderlichen voraussetzenden Erkundungs- und Beweissicherungsmaßnahmen. Weitere konkretere Vorschreibungen werden im Gutachten zum Verfahren nach § 36 (2) erfolgen. (s. nachstehende Punkte)

- 132 Als integrierender Bestandteil des Beweissicherungsprogrammes ist möglichst rasch ein groß angelegter Tracerversuch durchzuführen, der zum Ziel hat, die räumlichen und zeitlichen Zusammenhänge von Niederschlagswässern und Quellaustritten besser qualifizieren und quantifizieren zu können. Diese Ergebnisse sind in die Einreichunterlagen für das eisenbahnrechtliche Verfahren nach § 36 (2) einzuarbeiten. Nach technischen und wissenschaftlichen Erfordernissen kann der Tracerversuch auch von Bohrlöchern aus durchgeführt werden.
- 133 Die Auflagen, die in den jeweiligen geologisch – hydrogeologischen sowie bodenmechanisch – hohlraumbaukundlichen Gutachten zum

Erkundungstunnel Paierdorf,
Erkundungsschacht Paierdorf
Erkundungstunnel Mitterpichling und
Erkundungstunnel Leibenfeld

formuliert wurden, sind weiterhin vollinhaltlich zu erfüllen und stellen einen integrativen Bestandteil des gg. Gutachtens dar. Insbesondere ist das hydrogeologische Beweissicherungsprogramm für die laufenden Erkundungsarbeiten gem. § 16 EisbG für die Teilbereiche Leibenfeld Tunnel und Schacht, Paierdorf Tunnel und Schacht, und Mitterpichling Tunnel fortzuführen:

Quantitative Untersuchungen:

Leibenfeld, Erkundungsschacht und Tunnel:

KB-D01/02, KB-D01/99, KB-D01A/99, KB-D02/02, KB-D03/02, KB-D04/02, KB-D05/02, KB-D05/99, KB-D06/02, KB-D06/99, KB-D07/99, KB-D012/00, KB-D13/00, KB-D14A/00, B1, B3, B5, B7, B9, B11, B31, B33, B37, B39, B41, B43, B109, B111, B121, B125, B127, B189, B195, B223, B231, B237, B239, B253, B255, B279, B281, B283, B537, B856, B859, B862, B870, B871, B872, B903, B907, B927, B931, B945, B947, B2069, B3053, J12, J807,

Paierdorf Schacht:

BR-GE10, GC1426, GE LI14, QU LI2, KB-D06/01, KBD06A/01, KB-D06B/01, KB-07/01

Paierdorf Erkundungstunnel:

KB-D20/99, KB-D01/00, KB-D01A/00, KB-D03/00, KB-D05/00, KB-D07/02, KB-D08/02, KB-D09/02, KB-D10/02, KB-D11/02, KB-D12/02, KB-D13/02, KB-D14/02, TB-D04/02, TB-D03/02,
G157, G220, G238, G260, G276, G300, G304, G314, G320, G325, G326, G327, G332, G333, G387, G443, G454, G601, G678, G710, G761, G763, G765, G1129, G1131, G1137, G1139, G1141, G1143, G1151, G1153, G1165, G1167, G1171, G1175, G1179, G1181, G1183, G1185, G1189, G1191, G1193, G1195, G1388, G1392,

G1394, G1401, G1402, G1403, G1404, G1405, G1406, G1407, G1408, G1409, G1411, G1416, G1418, G2146, G2262, G2314, G2316, G2317, G2319, G2323, G2328, G2329, G2333, G2336,
B2, B6, B8, B54, B56, B58, B60, B62, B64, B70, B100, B118, B130, BR-GE9, GR-GE3, QU-P02, QU-P02-Walcherquelle QU-P02-Scheitelquelle, QU-P010,

Mitterpichling Tunnel

KB-D01/01, KB-D02/01, KB-D03/01, KB-D04/01, KB-D05/01, KB-D09/01, KB-D10/01, KB-D11/01, KB-D12/01, KB-D13/01, KB-D14/01, KB-D15/01, KB-D16/01, KB-D17/01, KB-D18/01, KB-D18A/01, KB-D19/01, KB-D20/01,
QU-DA9, QU-DA4, QU-LI1,
BR-LI1, BR-LI3, BR-LI4, BR-LI5, BR-LI6, BR-LI7, BR-LI8, BR-LI12, BR-LI24, BR-P01, GE-LI14, BR-DA7, GE-DA3, GE-LI1, BR-GE3, GE-P09

ist monatlich das Abstichmaß zur Feststellung einer möglichen quantitativen Beeinträchtigung zu erheben. Die dabei ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und graphisch darzustellen.

Die quantitative Beweissicherung der Brunnen bzw. Quellen ist nach Fertigstellung der Tunnelbauarbeiten des gesamten Projektes zwei Jahre lang fortzuführen.

Qualitative Beweissicherung:

Im Bereich um die Baustelleneinrichtungsflächen ist eine qualitative Beweissicherung erforderlich. Die nach stehend angeführten Brunnen / Pegel / Grundwassermessstellen sind daher in ein qualitatives Beweissicherungsprogramm aufzunehmen, welches rechtzeitig vor Baubeginn in Angriff zu nehmen ist. Die Untersuchungen sind in vierteljährlichen Zeitabständen zu wiederholen:

Leibenfeld:

KB-D13/00, KB-D03/02, KB-D02/02, B2069

darüber hinaus sind je eine Messstelle zum Kiendlteich sowie ein Pegel im Abstrombereich der Baustelleneinrichtungsfläche zwischen dem Leibenbach und der GKE Strecke zu errichten und die Wässer qualitativ zu untersuchen.

Paierdorf Schacht

QU LI2, KB-D06A/01, KB-D06B/01, KB- 07/01,

Paierdorf Tunnel:

KB-D20/99,
KB-D01/00, KB-D01A/00, KB-D03/00, KB-D05/00,
KB-D07/02, KB-D08/02, KB-D09/02, KB-D10/02, KB-D11/02, KB-D12/02, KB-D13/02,

KB-D14/02,
TB-D04/02, TB-D03/02,
G157, G220, G238, G260, G276, G300, G304, G314, G320, G325, G326, G327, G332,
G333, G387, G443, G454, G601, G678, G710, G761, G763, G765, G1129, G1131,
G1137, G1139, G1141, G1143, G1151, G1153, G1165, G1167, G1171,
G1175, G1179, G1181, G1183, G1185, G1189, G1191, G1193, G1195, G1388, G1392,
G1394, G1401, G1402, G1403, G1404, G1405, G1406, G1407, G1408, G1409, G1411,
G1416, G1418, G2146, G2262, G2314, G2316, G2317, G2319, G2323, G2328, G2329,
G2333, G2336,
B2, B6, B8, B54, B56, B58, B60, B62, B64, B70, B100, B118, B130,
BR-GE9, GR-GE3,
QU-P02, QU-P02-Walcherquelle QU-P02-Scheitelquelle, QU-P010,

Tunnel Mitterpichling:
BR-ED2, BR-ED3, KB-ED3,

Beobachtungsdauer:

Die Messdauer wird erst nach Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse (Tracerversuch) im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens nach § 36 (2) EisbG festgelegt.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

- 134 Die Ergebnisse aus dem quantitativen und qualitativen Beweissicherungsprogramm sind den Vertretern der Gemeinden auf deren Ersuchen zur Verfügung zu stellen.
- 135 Den Inhabern der Wasserrechte die vom Beweissicherungsprogramm betroffen sind, ist auf ihr Verlangen hin die Möglichkeit einzuräumen, bei Messungen und Probenahmen anwesend zu sein.
- 136 Den Inhabern der Wasserrechte die vom Beweissicherungsprogramm betroffen sind, ist auf ihr Verlangen hin kostenlos Auskunft über die Ergebnisse der Beweissicherung ihrer Wassernutzungen zu geben.

- 137 Im Fall einer Beeinflussung von Wassernutzungen durch das gg. Bauvorhaben sind rechtzeitig und ausreichende Ersatz- bzw. Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen. Im Fall der WVA Hollenegg ist rechtzeitig vor Baubeginn eine in qualitativer und quantitativer Hinsicht geeignete Ersatzwasserversorgung herzustellen. Im Fall der WVA Koralalm wird für die Versorgung der angeschlossenen Liegenschaften aufgrund der überregionalen Bedeutung und des, angesichts der Versorgungsstruktur angeschätzten, erheblichen Wasserbedarfes, ebenso eine der Bauphase des Koralmtunnels vorausseilende Herstellung einer qualitativ und quantitativ geeigneten Ersatzwasserversorgung empfohlen. Ebenso wird eine Ersatzwasserversorgung für die Fassung der WG Knappsiedlung empfohlen.
- 138 Im Fall eines tatsächlichen Trockenfallens von Brunnen, sind vorbehaltlich allfälliger privatrechtlicher Vereinbarungen Brunnenertüchtigungen vorzunehmen.
- 139 Allfällig vom Bauvorhaben betroffene Wasserleitungen sind während der Errichtungsphase und im Regelbetrieb aufrecht zu halten.
- 140 Im Zuge der Detailplanung ist die Lage der Entwässerungsleitungen dieser Drainage zu erheben und im Fall einer Beeinflussung durch den Bau der Gewässerschutzanlage eine entsprechende Neukonzeption bzw. -errichtung der Entwässerungsleitungen vorzunehmen. Die vom Bauvorhaben betroffenen Drainagen sind während der Errichtung und des Regelbetriebes funktionstüchtig zu halten.

K) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Wasserbautechnik:

- 141 Die Baumaßnahmen sind, soweit keine Änderungen in den Auflagen vorgeschrieben werden, projektsgemäß durchzuführen.
- 142 Die Anlagen sind dem Stand der Technik entsprechend und unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN auszuführen. Alle für die Ausführung bedeutsamen Bedingungen und Auflagen sind in die Ausschreibung der Bauarbeiten aufzunehmen und den bauausführenden Firmen bekannt zu geben.
- 143 Die Versitz- und Rückhaltebecken sind in regelmäßigen Abständen, in den ersten zwei Jahren dreimal jährlich auf ihren baulichen Zustand und auf die Zusammensetzung des Bodensubstrates zu kontrollieren. Weiters sind die abgeleiteten Bahnwässer in noch festzusetzenden Regeln zu beproben. In den ersten beiden Jahren ist jede Messstelle mindestens dreimal im Jahr zu beproben. Aufgrund der Ergebnisse der Beprobungen werden die entsprechenden Messintervalle festgelegt werden

- 144 Die Funktionsfähigkeit aller im verhandlungsgegenständlichen Trassenabschnitt befindlichen Dränagesysteme ist auch während der Baudurchführung aufrecht zu erhalten.
- 145 Die geplanten Rückhaltemaßnahmen sind soweit, soweit sie nicht durch Baustellenprovisorien in ihrer Funktion ersetzt werden, vorweg zu errichten.
- 146 Rechtzeitig vor Betriebsbewilligung sind in Abstimmung mit den örtlichen Einsatzorganisationen Organisationskonzepte für die Störfallbewältigung auszuarbeiten und der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen.
- 147 Die Ableitungsrohre aus den Pumpenkammern sind druckdicht herzustellen. Alle Rohre sind einer Prüfung auf Wasserdichtheit entsprechend ÖNORM B 2503 zu unterziehen.
- 148 Die Ableitung der Abwässer aus den Baulagern in ein Gewässer bzw. in einen öffentlichen Kanal bedürfen einer gesonderten Genehmigung.
- 149 Es sind Maßnahmen bei den Tunnelportalen zu setzen, dass keine Oberflächenwässer in den Tunnel gelangen können.
- 150 Um Verunreinigungen des Grundwassers zu vermeiden, sind die verwendeten Materialien (Injektionsmaterialien, Beton usw.) auf ihre Unbedenklichkeit hinsichtlich Wassergefährdung zu untersuchen. Die chemischen Analysewerte der zum Einsatz gelangenden Materialien sind rechtzeitig vor Baubeginn im jeweiligen Abschnitt den Sachverständigen vorzulegen. Von den ÖBB sind während des Baus stichprobenartige Kontrollen der verwendeten Materialien von einer autorisierten Untersuchungsanstalt durchführen zu lassen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.
- 151 Die ÖBB hat unaufgefordert der Behörde über den Baubeginn sowie über den jährlichen Baufortschritt zu berichten. Besondere Vorkommnisse bei der Baudurchführung sind der Behörde sofort mitzuteilen.
- 152 Alle Baustellen sind spätestens zwei Jahre nach Fertigstellung zu räumen, von allen Bauresten zu säubern.
- 153 Für die einzelnen Teile (Rückhaltebecken, Hochwasserretentionsbecken sowie Entwässerungsanlagen) der wasserbaulichen Anlagen ist eine Betriebsvorschrift auszuarbeiten und der Behörde vor Inbetriebnahme der einzelnen Anlageteile zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschrift hat insbesondere die Überwachung, die Revision, die Verantwortlichkeit und die Maßnahmen zu regeln, die im Falle außergewöhnliche Ereignisse, allenfalls mit den zuständigen Behörden, zu treffen sind.

- 154 Nur vorübergehend in Anspruch genommenes Gelände ist nach Bauvollendung, soweit projektsgemäß nicht anders vorgesehen, wieder in den vorherigen Zustand zu versetzen. Das in Anspruch genommene Gelände ist möglichst wieder zu begrünen bzw. aufzuforsten.
- 155 Die bei der Wasserhaltung für die Herstellung der Tunnel anfallenden Wässer sind laufend auf betonschädliche Bestandteile zu untersuchen.
- 156 Angesichts des Umfangs und der Bedeutung des Bauvorhabens ist aus dem Fachgebiet Wasserbautechnik eine behördlich bestellte begleitende Bauaufsicht zu bestellen. Dieser ist von der Konsenswerberin jederzeit Zutritt zu allen Baulichkeiten und Einsichtnahme in Pläne und Berechnungen zu gestatten, sowie alle Unterstützung zu gewähren, die für die Durchführung dieser Aufgabe notwendig ist.
- 157 Bei Injektionsverfahren mit Kunststoffschäumen sind solche zu verwenden, die keine Fluor- Chlor- Kohlenwasserstoffe freisetzen.
- 158 Sollten Lärmschutzwälle schon vor Errichtung der Trasse geschüttet werden und dadurch eine Beeinträchtigung der Drainageableitungen entstehen, sind die entsprechenden Anpassungsmaßnahmen im jeweiligen Bauabschnitt schon vor Baubeginn durchzuführen und abzuschließen.
- 159 Alle Anlagen zur Ableitung von Oberflächen- und Grundwasser aus dem Bahnbereich sind in regelmäßigen Abständen, jedenfalls aber zusätzlich nach extremen Niederschlagsereignissen sowie nach jedem Unfallereignis, bei dem wassergefährdende Stoffe freigesetzt wurden, zu kontrollieren und erforderlichenfalls zu warten.
- 160 Die dauernde Wirksamkeit des von den ÖBB errichteten Systems (Drainagen) ist zu gewährleisten. Insbesondere ist auf die Aspekte Versinterung, Verockerung und Bakterienbesatz Bedacht zu nehmen. Bei der konstruktiven Ausgestaltung sind die Aspekte hinsichtlich Kontrolle der Funktionsfähigkeit, Wartung und die Möglichkeit allfälliger Sanierungen zu berücksichtigen.
- 161 Für die Bauphase ist ein qualitatives Beweissicherungsprogramm, in dem die einzelnen Messungen zur Erfassung der Ist-Situation in den berührten Oberflächengewässern sowie die vorgesehenen Erhebungen während der Bauzeit dargelegt sind, der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen.

- 162 Bei allen Messstellen sind parallel zu der angeführten qualitativen Beweissicherung vor Baubeginn und an den Messstellen M1 und M10 nach Bauende folgende Sedimentuntersuchungen durchzuführen:

Bodenkennwerte:

- Organische Substanz
- Nährstoffe und Spurenelemente und Physikalische Eigenschaften

Schadstoffgehalte (Vorbehandlung bzw. Aufschluss gemäß ÖNORM M6290)
Sonstige Schadstoffgehalte

- Schadstoffgehalte im Eluat (erstellt gem. DEV-S4) bezogen auf Trockensubstanz
- Schadstoffgesamtgehalte bezogen auf Trockensubstanz

Füllstoffe in % der Trockensubstanz

- 163 Um das Hochwasserabflussgeschehen auch während der Bauphase nicht zu behindern, sind die Querungsbauwerke WA 2, WA 3, WA 4, WA 4b, WA 5, WA 6, WA 6a, WA 6b, WA 6c, WA 9b, WA 9d und WA 10 a und Umlegungsarbeiten der zu querenden Gewässer vor Trassenherstellung zu errichten.
- 164 Alle durch das Baugeschehen angetroffenen bestehenden Drainagesammler und Sauger sind hinsichtlich ihrer Lage und Tiefe vor Trassenerrichtung zu erkunden und die neuen Drainagesammler den angetroffenen Tiefenlagen des Bestandes anzupassen.
- 165 Alle im Grundwasser liegende Sammelkanäle sind sowohl druckdicht als auch säurebeständig (Störfall) auszuführen. Vor Inbetriebnahme ist eine Dichtheitskontrolle durchzuführen und das Protokoll darüber der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen.
- 166 Alle Hanggräben sind zum Schutz der Baustelle schon vor Baubeginn zu errichten.
- 167 Bei Gefahr der Überflutung von Baustellenflächen sind unverzüglich alle Baugeräte und mobilen Bauhilfseinrichtungen aus dem gefährdeten Überflutungsbereich zu entfernen. Im Hochwasserabflussbereich darf Baumaterial nicht so gelagert werden, dass es den Hochwasserabfluss behindert oder abgeschwemmt werden könnte.
- 168 Für die Einleitung der Bahnwässer aus der Bahn -Trasse und der Straßenwässer in die Vorfluter ist um eine eigene wasserrechtliche Bewilligung bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde anzusuchen.
- 169 Für die Zeit der Umlegung der Gewässer sind die Bauabschnitte so zu wählen, dass eine schadlose Abfuhr eventuell auftretender Hochwässer gewährleistet ist.

- 170 Die Lagerung oder Manipulation mit wassergefährdenden Stoffen ist in den durch Bau-
maßnahmen betroffenen Gewässern verboten. Ebenso das Waschen von Baugeräten.
- 171 Für die ordnungsgemäße Ableitung der Abwässer, Waschwässer und sonstige verun-
reinigten Wasser aus den Baustelleneinrichtungen ist zu sorgen, wobei die Vorgaben
aus der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung zu beachten sind. Weiters dürfen
für das unmittelbare Baugeschehen vor Ort nicht notwendige Einrichtungen, wie Ma-
schinenparks, Containeranlagen und dergleichen nicht im Hochwasserabflussbereich
eines Gewässers errichtet werden. Für die Ableitung der Abwässer aus den Baustellen-
einrichtungen ist bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde um Bewilligung anzusu-
chen.
- 172 Die Bauarbeiten für die Brückenerrichtung über die zu querenden Gewässer haben in
Abstimmung mit der zuständigen Flussbauabteilung beim Amt der Steiermärkischen
Landesregierung zu erfolgen.
- 173 Bei allen Rückhalte -Retentionsbecken ist ein Freibord von mindestens 50 cm einzuhal-
ten.
- 174 Die Abdichtung der Rückhaltebecken ist generell bis 30 cm über den Bemessungswas-
serspiegel mit einer HDPE -Folie vorzusehen. Die Durchführung der oberhalb der Folie
gelegenen Drainagerohre durch die Folie hat mittels PE -Rohre mit angeschweißtem
Anschluss an die Folie zu erfolgen. Die Überprüfung der Schweißnähte ist mittels Druck-
luftprüfung bei Doppelnähten und mittels optischer Prüfung bei den Extrusionsnähten
durchzuführen.
- 175 Der Anschluss der Folie an die Ein –und Auslaufbauwerke hat mittels NIROSTA –
Klemmleiste mit NIROSTA –Schrauben zu erfolgen.
- 176 Im Bereich aller Zufahrten und Zugänge zur Bahntrasse sind die Bahngräben durch Be-
tonfalzrohre DN 600 zu verbinden.
- 177 Im Bereich von Bahn-km ca. 37,040 bis ca. 37,090 ist der Zufahrtsweg um 0,50 m an-
zuheben.
- 178 Die Bemessung der Entwässerung der Straßenunterführungen ist in Abstimmung mit
dem Straßenerhalter durchzuführen.
- 179 Sämtliche flussbaulichen Maßnahmen an der Laßnitz sind in Abstimmung mit der zu-
ständigen Flussbauverwaltung durchzuführen.
- 180 Beim Bahnobjekt der Laßnitzquerung ist beim rechten Widerlager die Böschungsfußsi-
cherung des Bahndammes bis auf Höhe HW100 +0,50m vorzusehen.

- 181 Versorgungs- und Entsorgungsanlagen/leitungen aller Art sind vor Baubeginn zu erheben und in Abstimmung mit dem Eigentümer bzw. Betreiber die erforderlichen Umlenkarbeiten durchzuführen.

L) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen für Fischereiwesen:

Bau- und Betriebsphase

- 182 Alle Daten der Beweissicherung durch die ökologische Bauaufsicht aus dem Bereich der Gewässerökologie und Fischerei sind über Verlangen den betroffenen Parteien offen zu legen, in Kopie zur Verfügung zu stellen und zu interpretieren.
- 183 Der Fischereiberechtigte ist gemäß dem Steiermärkischen Fischereigesetz 2000 i.d.g.F. und dem Kärntner Fischereigesetz rechtzeitig 4 Wochen vor Inangriffnahme von Maßnahmen in seinem Gewässer nachweislich zu verständigen.
- 184 Eine ökologische Bauaufsicht ist grundsätzlich bei allen Eingriffen am und im Gewässer zu installieren.
- 185 In Bereichen, wo eine ökologische Bauaufsicht vorgeschrieben ist, ist diese mindestens 4 Wochen vor Baubeginn im jeweiligen Einflussbereich unter Anschluss aller erforderlichen Ausführungsunterlagen und eines Bauzeitplanes zu verständigen.
- 186 Diesbezüglich hat die Konsenswerberin einen Vertrag mit der ökologischen Bauaufsicht abzuschließen.
- 187 Die Kosten für die ökologische Bauaufsicht trägt die Konsenswerberin.
- 188 Die vorab angeführten, jeweils relevanten Maßnahmen gelten auch für die Zeit des Räumens der Baustelle bis zur Wiederherstellung des Endzustandes im jeweiligen Einflussbereich.
- 189 Sollte sich aus dieser Beweissicherung (Ökologische Bauaufsicht) ein Schaden ergeben, ist dieser dem Fischereiberechtigten zu ersetzen.
- 190 Analog zu finanziellen Entschädigungen bei einer Beeinträchtigung von Quellen, Hausbrunnen, etc. sind ebenso finanzielle Entschädigungen für betroffene Teichbesitzer vorzusehen. Dies betrifft vor allem den möglichen Wasserverlust von Quellen und Bergbächen, welche Forellenteiche speisen. Da die Haltung und Produktion von „Forellenartigen Fischen“ im Wesentlichen von der Frischwassermenge bestimmt wird, führen hier auch geringe Wasserverluste zu Produktionseinbußen.

- 191 Zusätzliche fischereiliche Beweissicherung in den vom Grazer Sportanglerverein betroffenen Gewässern. Bei Vorliegen aktueller Daten sind selbstverständlich diese zu verwenden. Falls nötig sind weitere Beweissicherung in drei Mal 3-jährigen Intervallen durchzuführen.
- 192 Hydrologisches Beweissicherungsprogramm Eitwegerbach, Werdenbach bzw. siehe Gutachten SV Holnsteiner und SV Weber erforderlich.
- 193 Hydrologische Beweissicherung vor der Teichanlage TE-DA3 am Hahntrattenbach.
- 194 Die Anlage TE-DA3 ist durch die ökologische Bauaufsicht zeitgerecht vor Baubeginn im jeweiligen Einflussbereich zu beweissichern. Eine Notfallsplanung (z.B. Belüftung der Teichanlage etc.) insbesondere hinsichtlich Störfallvorsorge (plötzlicher Wasserverlust) und Minderversorgung (z.B. ebenfalls Belüftung der Teichanlage etc.) aufgrund Wasserverluste ist in Abstimmung mit dem Fischereiberechtigten zu erarbeiten.
- 195 Beweissicherung des Fischbestandes am Hahntrattenbach, (im Oberlauf Gemmersdorferbach benannt), Brunnbach, Kreuzerbach, Rojacherbach, Mühlbach (als Seitenarm des Brunnbaches) und namenloses Gerinne (mündet in den Brunnbach), alle mit namenlosen Seitenarmen einmalig zur Istbestandserhebung zeitgerecht vor Baubeginn im jeweiligen Einflussbereich. Weiters Beweissicherung in drei Mal 3-jährigen Intervallen an allen angeführten Bächen, bei denen durch die Auswertung des Hydrologischen Messprogrammes Versickerungsverluste festgestellt werden.
- 196 Beweissicherung des Krebsbestandes am Hahntrattenbach, (im Oberlauf Gemmersdorferbach benannt), Brunnbach, Kreuzerbach, Rojacherbach, Mühlbach (als Seitenarm des Brunnbaches) und namenloses Gerinne (mündet in den Brunnbach), alle mit namenlosen Seitenarmen zeitgerecht vor Baubeginn im jeweiligen Einflussbereich.
- 197 Beweissicherung gemäß den Vorgaben der EU-WRRL Hahntrattenbach, (im Oberlauf Gemmersdorferbach benannt), Brunnbach, Kreuzerbach, Rojacherbach, Mühlbach (als Seitenarm des Brunnbaches) und namenloses Gerinne (mündet in den Brunnbach), alle mit namenlosen Seitenarmen einmalig zur Istbestandserhebung zeitgerecht vor Baubeginn im jeweiligen Einflussbereich. Bei Vorliegen aktueller Daten sind selbstverständlich diese zu verwenden. Weiters in drei Mal 3-jährigen Intervallen Beweissicherung an allen angeführten Bächen, bei denen die Auswertung des Hydrologischen Messprogrammes Versickerungsverluste feststellt.
- 198 Gutachten und Bewertung der Befischungs- und Erhebungsdaten hinsichtlich Auswirkungen durch Errichtung des Koralmtunnels (Schaden) durch einen allgemein beeedeten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen aus dem Fischereiwesen.

- 199 Wasserverluste am Hahntrattenbachsystem sind entschädigungspflichtig, wobei bei Konsens Ausgleichmassnahmen aus gewässerökologischer Sicht als Ersatz einer monatlichen Entschädigung der Vorzug zu geben ist.
- 200 Bei den Begehungen der Kühlteiche müssen zur Qualitätssicherung ein allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger aus dem Fischereiwesen oder ein Fischereimeister beigezogen werden und dazu ein Gutachten bzw. eine Stellungnahme eingeholt werden.

Bauphase bzw. Baustelleneinrichtungen

Diese Maßnahmen sind für die volle Zeit der Errichtungsphase, einschließlich aller Vor- und Nachbearbeitungen, einzuhalten.

- 201 Aus Sicht des Gewässerschutzes ist besonderes Augenmerk auf die Baustelleneinrichtung zu legen:
Die Baustellen in unmittelbarer Ufernähe müssen so gestaltet werden, dass Wassertrübung durch anthropogen eingebrachte Schwebstoffe möglichst vermieden werden kann.
- 202 Anlagenteile sollten so weit wie möglich in Trockenbauweise durchgeführt werden.
- 203 Das Abrinnen von Spülflüssigkeiten ist durch technische Vorkehrungen zu unterbinden.
- 204 Der Abfluss von Betriebsmitteln (z.B. Treibstoff und Öle) ist durch technische Vorkehrungen zu unterbinden.
- 205 Ausreichende Mengen an Ölbindemittel sind am Ort des Baumaschineneinsatzes bereitzuhalten, beim Austritt von Mineralöl in größeren Mengen ist umgehend die Feuerwehr zu verständigen.
- 206 Es dürfen nur Baugeräte eingesetzt werden, die mit biologisch abbaubaren Schmiermitteln und Hydraulikölen betrieben werden.
- 207 Die Betankung von Baugeräten sowie das Waschen von Betontransportfahrzeugen sind ausschließlich auf den dafür vorgesehenen Flächen vorzunehmen. Siehe dazu Gutachten SV Holnsteiner und SV König.
- 208 Baugeräte, Baustoffe und Baumittel sind so zu lagern, dass keine Abschwemmungen durch Hoch- oder Niederschlagswässer erfolgen.

- 209 Beratung durch die ökologische Bauaufsicht betreffend Maßnahmen zur Sicherung der Wasserqualität (speziell Herbizideinsatz). Ein Protokoll dazu ist anzufertigen.

M) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen für Straßenverkehrstechnik:

- 210 Sämtliche, die Bauphase betreffenden Auflagen sind den mit der Bauausführung beauftragten Unternehmen zu übergeben.
- 211 Es wird im UVP-Bescheid mehrfach zwingend vorgeschrieben bzw. empfohlen (siehe Verkehr 0385, 0387, 0388, 0390, 0396, 0413), dass die Verringerung des baustellenbedingten zusätzlichen LKW-Verkehrs auf dem umliegenden Straßennetz durch eine bahndominierte Abraumtransport und Lieferlogistik sicher zu stellen ist. Somit wird zumindestens die Hälfte des Transportaufkommens des Gesamtvorhabens über die Bahn abgewickelt werden müssen.

Diesbezüglich wird u.a. durch die ÖBB ausgeführt, dass der Transport auf der Bahn nach Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit angestrebt wird. Dazu ist aus fachlicher Sicht zu sagen, dass bei der Wahl des Transportmittels, für Massengüter über längere Entfernungen der Bahntransport, wenn eine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, als Stand der Technik anzusehen ist. Weiters werden bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung in jedem Fall auch die Umweltschäden durch einen allfälligen Straßentransport mit einzubeziehen sein werden.

- 212 Die im Verlauf der öffentlich genutzten, einstreifigen Wegabschnitte im technischen Bericht des Projektes angegebenen Ausweichen sind bis zur straßenrechtlichen Einreichung in die Projektpläne einzuarbeiten.
- 213 Gemäß den Ausführungen im technischen Bericht wird bei verkehrlicher Nutzung mit Mähdreschern zwischen dem Bankett der Erschließungsstraßen und dem Bahngraben ein 1,0 m breiter Streifen eingeplant. Diese allgemein gehaltene Formulierung ist zu konkretisieren und sind diese Bereiche auch planlich darzustellen.
- 214 Hinsichtlich des Regelquerschnittes der Straßenanlage im Bereich der geplanten Straßenbrücke der Gemeindestraße Lebing - Gleinz bei der gemeinsamen Überquerung der GKB Bahnstrecke und der Zufahrtsstraße zum Bahnhof Weststeiermark gibt es unterschiedliche Angaben im technischen Bericht und in den Objektplänen. Diese Ungeheimheiten sind zu klären, wobei sicherzustellen ist, dass der einseitig vorgesehene Gehsteig durchgehend eine nutzbare Breite von mindestens 1,20 m gemäß RVS 3.12 aufweist. Analoges gilt auch für die Überführung Zeierlingerstraße.

- 215 Die Bahnhofzufahrtsstraße unterquert mit dem Objekt WA 8b zuerst die GKB Bahnstrecke und kurz darauf den dort parallel zur Bahn verlaufenden Begleitweg. Im Anschluss an die Bahnhofsstraße ist hier auch ein erhöht angeordneter Geh- und Radweg geplant. Es ist aus Gründen der Sicherheit, insbesondere auch für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, die Installation einer Straßenbeleuchtung im Bereich dieser Unterführung erforderlich.

**N) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet
Tunnelsicherheit:**

- 216 Für die Bemessung der Lüftungsanlage ist unter Berücksichtigung aller wesentlichen ungünstigen Einflussgrößen wie z.B. Einfluss von fahrenden Zügen, Einfluss barometrischer Druckdifferenzen, Winddruck auf Portale, geothermischer Auftrieb und Brandauftrieb die Mindestzeit für die Rauchfreihaltung der Querschläge, insbesondere im Bereich der Nothaltestelle festzulegen.
- 217 Die Brandsicherheit der Nothaltestelle ist auf die mögliche Evakuierungszeit aus dem Rettungsraum abzustimmen. Dabei sind die Brandlasten entsprechend der Richtlinie für das Entwerfen von Hochleistungsstrecken, Anlage 4 Baulicher Brandschutz zu Grunde zu legen.
- 218 Für die Nothaltestelle soll die Optimierung der Fluchtsituation hinsichtlich Querschnitt und Abstand der Querschnitte mit einem Evakuierungssimulationsmodell ähnlich wie beim Bahnhof Flughafen Graz untersucht werden.
- 219 Für die Gestaltung und Ausrüstung des Rettungsraumes wird eine psychologische Beratung empfohlen.
- 220 Es sind Untersuchungen anzustellen, wie weit szenarioabhängige Steuerungen der Lüftung notwendig sind, um die Rauchfreihaltung der "sicheren" Bereiche bei einem Brand eines Reisezuges außerhalb der Nothaltestelle zu gewährleisten.

- 221 Zur Sicherstellung einer ausreichenden Standsicherheit und Gebrauchsfähigkeit des Koralmtunnels mit Oberflächennutzung während und nach einem Brandereignis sind folgende Schutzniveaus entsprechend der Richtlinie für das Entwerfen von Hochleistungsstrecken, Anlage 4, Baulicher Brandschutz zu berücksichtigen:
Die folgende Stationierung bezieht sich auf die Südröhre und ist auf die Nordröhre entsprechend anzupassen.

Stationierung	Schutzniveau
km 40+878 - km 41+180	SN 0.2
km 41+180 - km 41+500	SN 2.1
km 41+500 - km 41+800	SN 0.1
km 41+800 - km 42+150	SN 2.1 wenn kein Bauverbot, sonst SN 1.1 wegen Güterweg
km 42+150 - km 71+600	SN 0.1
km 71+600 - km 73+772	SN 2.1

- 222 Die Auffangkammern für Oberflächenwässer beim Ost- bzw. Westportal sind zumindest am Rande oder besser außerhalb des Portalplatzes zu situieren, um zusätzliche Risiken bei einem Gefahrgutunfall zu vermeiden.

O) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Hygiene/Humanmedizin:

Vorschriften Lärm:

223 Die nachstehend angeführten Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen sind einzuhalten. Die Nachtruhe ist in der Zeit von 22.00 bis 6.00Uhr morgens gemäß nachstehender Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

- a) Nachbarschaftsentfernung bis 250 m von der Baustelle oder Baustelleneinrichtung:

Wohngebäude in derzeitiger Lärmsituation $L_{A,eq}$	Grenzwert für den Baulärm
Tagzeit:	
≤ 55 dB	55 dB für $L_{A,eq}$
> 55 dB	60 dB für $L_{A,eq}$
Nachtzeit:	
generell	50 dB für $L_{A,eq}$
generell	45 dB für Dauergeräusche

- b) Nachbarschaftsentfernung ab 500 m von der Baustelle oder Baustelleneinrichtung:

Wohngebäude in derzeitiger Lärmsituation $L_{A,eq}$	Grenzwert für den Baulärm
Tagzeit:	
≤ 55 dB	50 dB für $L_{A,eq}$
> 55 dB	55 dB für $L_{A,eq}$
Nachtzeit:	
generell	45 dB für $L_{A,eq}$
generell	40 dB für Dauergeräusche

- c) Nachbarschaftsentfernung 250 m bis 500 m von der Baustelle / Baustelleneinrichtung:

Interpolation der Grenzwerte nach a) und b) entsprechend dem Gesetz der geometrischen Schallausbreitung (Abstandsmaß nach ÖAL-Richtlinie Nr. 28).

- 224 Kontrollmessungen sollten während der Bauphase regelmäßig durchgeführt und protokolliert werden.

R) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für Jagdwirtschaft und Wildbiologie:

- 225 Die Wildschutzzäune bzw. Lärmschutzwände oder Steinsätze mit Absturzsicherung sind projektgemäß herzustellen.
- 226 Bei der Bautätigkeit sind die für Wildtiere sensiblen Zeiten (Setzzeit, Aufzuchtzeit usw.) zu berücksichtigen.
- 227 Im Bereich westlicher Zubringer Kogelbauerbach ist in Abstimmung mit der GKB ein temporärer Wildschutzzaun, der für beide Verkehrsanlagen wirksam ist, in der Gesamtlänge von 300 lfm mit Beginn beim Objekt WA 9a Richtung Nordwest, entlang dem Verbindungsgleis (GKB-Trasse) zu errichten.
- 228 Eine zuständige, qualifizierte ökologische Bauaufsicht für den gesamten Abschnitt ist einzurichten.

S) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Ökologie:

- 229 Der Herbizideinsatz im Bereich des Schotterkörpers hat sich jeweils nach dem Stand der Technik zu orientieren. Für die gesamte Strecke des gegenständlichen Vorhabens ist ein Spritzplan zu erstellen, der im Bereich von Gewässern die Applikation von Herbiziden ausschließt. Der Spritzplan ist für die Betriebsbewilligung der Behörde vorzulegen.
- 230 Als Ausgleichsmaßnahme für die Verlegungsmaßnahmen am Hahntrattenbach ist die Öffnung der Verrohrung des Rojacherbaches bis zur östlichen Grundstücksgrenze vorzunehmen (Verknüpfung von M 142 und 146).

- 231 Die ökologische Bauaufsicht hat vor Baubeginn mit dem Bezirksnaturschutzbeauftragten der Region, Herrn Ing. Mag. Wolfgang Neubauer, ansässig in der Baubezirksleitung Leibnitz (0676 86643638) bzw. dem Naturschutzbeauftragten der BH Wolfsberg Kontakt aufzunehmen und die Vorgangsweise mit diesen abzusprechen, da diese mit den naturkundlichen Besonderheiten der Region bestens vertraut sind.
- 232 Aufgrund der geringen natürlichen Samenressourcen in der näheren Umgebung des Projekts ist eine Begrünung dort vorzunehmen, wo Wiesenflächen geplant sind. Es ist dabei eine Samenmischung zu verwenden, die einen dichten Rasen aufbaut und von vegetationsspezifisch assoziierten Arten durchsetzt ist. Die Samenmischung hat neben einem Grundbestand aus Gräsern (Rotschwingel, Wiesenrispengras, Knäuelgras, Glatthafer) Leguminosen (z.B. Hornklee, Wiesen-Platterbse) auch Wiesenmischungen zu enthalten, wie sie im gehobenen Fachhandel angeboten werden.
- 233 In den Fällen, wo Mahd der Ausgleichsflächen erforderlich ist (Wiesen) ist diese zumindest in Intervallen von 2 Jahren im Frühsommer durchzuführen. Das Mähgut ist zu entfernen. Diese Maßnahmen sind langfristig zu sichern.

U) Vorschriften aufgrund der Stellungnahme des VAI

- 234 Für die eisenbahnrechtliche Behandlung des Koralmtunnel gem. § 36 (2) EisebG sind entsprechende Einreichunterlagen vorzulegen, die auch die geltenden Rechtsvorschriften gemäß § 8 Abs. 2 EisebAV berücksichtigen und einhalten.

X) Allgemeine Vorschrift:

- 235 Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit den betroffenen Einbauträgern eine Abstimmung vorzunehmen.

- II. Gemäß § 35 Abs. 4 EisbG ist das Bauvorhaben **innerhalb von 12 Jahren ab Bescheiddatum** auszuführen und der Betrieb zu eröffnen. Diese Frist kann über einen rechtzeitig an die Oberste Eisenbahnbehörde gerichteten Antrag verlängert werden.
- III. Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Genehmigung gemäß § 36 Abs.3 EisbG für die Lärmschutzwände, für den Weichentyp EW 60-760-1:14 FZ(B) und für die Ausgestaltung des Oberbaues ist gesondert anzusuchen oder sind diese Anlagen nach typengenehmigten Plänen zu errichten.
- IV. Um die Erteilung der erforderlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen für das Fahrleitungsprojekt, für das sicherungstechnische Projekt und für die maschinentechnischen Einrichtungen ist gesondert anzusuchen.
- V. Um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung ist nach Baufertigstellung gesondert bei der Obersten Eisenbahnbehörde anzusuchen.
- VI. Über die im Verfahren erhobenen schriftlichen Einwendungen, Anträge und sonstigen Vorbringen wird wie folgt entschieden, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden:
 - 1. Die Vorbringen betreffend Einwirkungen durch Lärm bzw. Setzung von weiteren Schallschutzmaßnahmen, betreffend Reduzierung der Lärmbelastigung in der Bauphase und im Betrieb auf das Minimum, betreffend Verlängerung von Begrenzungswänden zu Erzielung eines besseren Lärmschutzes bzw. der Forderung auf Erhöhung von Lärmschutzwänden, betreffend Forderung nach Inbetriebnahme der Anlage zusätzliche Lärmüberwachungen vorzusehen, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden.
 - 2. Die Vorbringen betreffend Einwirkungen durch Erschütterungen, betreffend Beweissicherung im Hinblick auf Erschütterung in der Bau- und Betriebsphase und Zurverfügungstellung der Aufzeichnungen, betreffend Gefährdung von Objekten in Folge Erschütterungen werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden.
 - 3. Die Vorbringen betreffend Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse bzw. wegen Beeinträchtigung von Brunnenanlagen, betreffend Kompensation von Grundwasserverlust durch Rückführung unter Vermeidung von Ableitungen in einen Vorfluter oder Verdunstung, betreffend Sicherung der Grundwasserversorgung nach dem Stand des Wissens und der

Technik, betreffend Fassung von Wässern und Zurverfügungstellung an den Grundeigentümer, betreffend zusätzlicher Beweissicherungen von Brunnen und Grundwasserteichen, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen und soweit zivilrechtliche Aspekte berührt sind, auf den Zivilrechtsweg verwiesen, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit nach abzuschließende privatrechtliche Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden.

4. Die Vorbringen betreffend Dimensionierung und Verlegung von Rückhaltebecken, Gewässerschutzanlagen, Durchlässen und Störfallbecken (z.B. Auffangkammer) sowie wegen Änderung von Entwässerungsanlagen, betreffend Änderung und Ausgestaltung von bestehenden Oberflächengewässern, betreffend Forderung sämtliche Oberflächenwässer über ein Pumpwerk in den Vorfluter abzuleiten, betreffend Forderung anstelle eines Versitzbeckens Ableitung von unbelasteten Niederschlagswässern in den nächsten Vorfluter, betreffend Nichtableitung von Oberflächenwässer in Vorfluter und Zuführung ins Grundwasser an Stelle dessen, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
5. Die Vorbringen betreffend Wiederherstellung und Gestaltung von Drainagen, betreffend Beweissicherung von Drainageanlagen vor Baubeginn werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
6. Die Vorbringen betreffend Grundeinlöse und sonstige Entschädigungen bzw. Wertminderungen, Abgeltung von Materialien (z.B. Tunnelausbruchsmaterial) sowie wegen Übereignung, Wiederherstellung von Grenzzeichen, der Wiederherstellung von Grundstücken nach Beendigung von vorübergehenden Grundinanspruchnahmen in deren ursprünglichen Zustand, sowie Durchführung einer Beweissicherung, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG auf den Zivilrechtsweg verwiesen, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden.
7. Die Vorbringen betreffend Gesamtablösen und Resteinlösen, der Durchführung eines Verfahrens zur Nachkommasierung der landwirtschaftlichen Flächen und Neuordnung des bestehenden Feldwegenetzes werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
8. Die Vorbringen betreffend der Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß sowie betreffend Flächenverbrauch werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
9. Die Vorbringen betreffend Beweissicherungsmaßnahmen bzw. wegen Abgeltung bzw. Wiederherstellung von im Zuge der Bauherstellung entstandenen bzw. beim Betrieb auftretenden Schäden, betreffend Setzung weiterer Messstationen für den Bauzustand (z.B. Staub), betreffend Schadenersatz aus Grundwasserspiegel sowie Brunnen, betreffend eine Ersatzwasserversorgung für private Feldbrunnen auf Kosten der Projektwerberin zur weiteren

landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, betreffend Sanierungen von Hauswasserbrunnen, Ersatz von höheren Kosten für die Errichtung von zukünftigen Brunnen und deren Auferlegung auf die Projektwerberin, betreffend Abgeltung von Materialien (z.B. Tunnelausbruchsmaterial) und Abgeltung verlängerter und erschwerter Zufahrten, betreffend Sanierung sämtlicher Güterwege, die während der Bauzeit beansprucht werden, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen und soweit zivilrechtliche Belange berührt sind, auf den Zivilrechtsweg verwiesen, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender zivilrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden.

10. Die Vorbringen betreffend Lage und Dimensionierung von Unterführungen, betreffend Aufrechterhaltung von Zufahrten bzw. Gestaltung des Wegenetzes, betreffend Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen, betreffend Dimensionierung von Unterführungen (Lichte, Höhe, Breite), Überführungen (z.B. Steigungsverhältnis) und Gestaltung der Kurvenradien, dass eine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs unter Berücksichtigung der betroffenen Grundeigentümer und Bewirtschafter ausgeschlossen werden könne, betreffend Wiederherstellung der landwirtschaftlichen Verkehrsinfrastruktur, betreffend Forderungen auf Änderungen des projektierten Ersatzwegenetzes bzw. Forderungen auf zusätzliche Asphaltierung von Wegen, betreffend Forderungen von Schließen von Lücken im Wegenetz, betreffend der Errichtung von zusätzlichen Wegen, betreffend Führung des Baustellenverkehrs, betreffend Herstellung der Wege im gleichen Niveau wie die anliegenden landwirtschaftlichen Liegenschaften, betreffend generelle Abschränkung der Zufahrtswege werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
11. Die Vorbringen betreffend Beschränkung der Bauzeiten werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
12. Die Vorbringen betreffend Veränderung von geplanten Öko-Flächen, Einrichtung von ökologischen Ausgleichsflächen bzw. Gestaltung und Situierung der ökologischen Ausgleichsflächen, betreffend Veränderung der Ökoflächen durch Grundablöse sowie Bilanz aller Ökoflächen, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hievon während der Verhandlung erfolgte Zusagen berührt werden.
13. Die Vorbringen betreffend Beeinträchtigung der Jagd, betreffend Beeinträchtigung von Fischereirechten durch die Errichtung von Brücken und den damit angemeldeten Entschädigungsansprüchen, betreffend Errichtung von Probeteichen mit Fischbesatz, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen und hinsichtlich der Entschädigungsansprüche gemäß § 35 Abs. 2 EisbG auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

14. Die Vorbringen betreffend Beeinflussung der Natur und der Umwelt, betreffend Beeinflussung des Mikroklimas (z.B. Nebelbildung durch die Pufferteiche, Bodenerwärmung durch den Tunnelbetrieb) werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
15. Die Vorbringen betreffend Festlegung von Transportwegen, Transportmittel und Transportzeiten für Massentransporte vor Baubeginn unter Vermeidung von Ortschaften werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
16. Die Vorbringen betreffend Einrichtung von Bauaufsichten und Ombudsmännern, Nennung von kompetenten Ansprechpartnern, Bestellung einer ständigen behördlichen Bauüberwachung, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
17. Die Vorbringen betreffend Berücksichtigung der Streckenhöchstkapazität, betreffend Berücksichtigung der Streckenhöchstkapazität unter Rücksichtnahme auf die internationale Nutzung und der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs sowie der Vorschriften des TEN, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen, soweit diesen Forderungen nicht durch den vorliegenden Bescheid entsprochen wird.
18. Die Vorbringen betreffend Beeinträchtigung der Lebensqualität bzw. Beeinträchtigung der Gesundheit werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
19. Die Vorbringen betreffend Beeinträchtigung durch Staub und Schmutz, werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
20. Die Vorbringen betreffend Einbindung des Projektes in die Landschaft, betreffend Landschaftsschutz, betreffend bestmöglicher naturnaher Wiederherstellung der Baustellenbereiche und der Integration der HL-Bahn unter Berücksichtigung von Tier- und Pflanzen, der Berücksichtigung der landschaftsgestaltenden Maßnahmen, betreffend Geländemodellierung, betreffend Anschüttungen und geforderte Humusabdeckungen, landschaftsbildende und gesamtökologische Gesichtspunkte, Pflege, Erhaltung und Verwendung heimischer und autochthoner Gehölze, betreffend Einhaltung der in vorangegangenen Abhandlungen zugesicherten Maßnahmen, Auflagen und Verbesserungen entsprechend UVE, UVG und öffentlicher Erörterung, offen gebliebener Bereiche, Sicherheitskonzept, Bauphase, Beweissicherung, Ökoflächen, Lärmschutzmaßnahmen, Wasserbauten, Ablösen und Naturschutzverfahren, betreffend der Auferlegung einer Verpflichtung auf die Projektswerberin bzw. deren Rechtsnachfolgerin oder der im Betreiber der Bahnlinie, die umfassenden Grünflächen, Dämme etc. auch zukünftige ordnungsgemäß zu pflegen und Verwilderungen hintan zu halten werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
21. Die Vorbringen betreffend den Umbau bzw. die Neuerrichtung von Leitungsanlagen und die Darstellung und Berücksichtigung der sich daraus ergebenden Umweltauswirkungen im gegenständlichen Verfahren werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen. Hinsichtlich der Entschädigungsansprüche sowie Abgeltung daraus erwachsener vermö-

gensrechtlicher Nachteile werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG auf den Zivilrechtsweg verwiesen.

22. Die Vorbringen betreffend fehlender Projektsidentität, z.B. Trassenverschiebung und Belüftungsanlagen, des vorgelegten eisenbahnrechtlich eingereichten Eisenbahnprojektes in Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitserklärung bzw. dem Umweltverträglichkeitsgutachten werden im Sinne von § 24 g (1) UVP-G 2000 abgewiesen.
 23. Die Vorbringen betreffend Einrichtung und Leistungsumfang von ökologischen Bauaufsichten werden gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abgewiesen.
- VII. Gemäß § 35 Abs.3 EisbG wird festgestellt, dass der durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der den Parteien durch die Genehmigung des Bauvorhabens erwächst.

2. Forstrechtliches Rodungsbewilligungsverfahren:

- I. Gemäß § 185 Abs. 6 in Zusammenhalt mit § 17 und § 18 des Forstgesetzes 1975, BGBl. Nr. 440, idgF, sowie gemäß § 24 h Abs. 5 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 153/2004 wird der ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Bauvorhaben beantragten Rodungen auf den in den gemäß § 19 Abs. 3 leg.cit. vorgelegten Unterlagen angeführten Waldflächen – vorbehaltlich des endgültigen, erst bei Vermessung feststehenden genauen Ausmaßes – unter Vorbehalt der zivilrechtlichen Verfügungsbefugnis über die erforderlichen Grundstücke und Rechte die **Rodungsbewilligung** erteilt. Nachstehende Waldflächen sind davon betroffen:

Rodungsflächen Einreichabschnitt Wettmannstätten - St. Andrä (WA)

km 32,350 - 73,800

KG GUSSENDORF

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61019 Gussendorf	1714	37.701	16.126	13.969	30.095	2011	Amt der stmk. Landesregierung Abt. 19B (BWV)
Summe			16.126	13.969	30.095		
SUMME KG Gussendorf			16.126	13.969	30.095		

KG LASSENBERG

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61033 Lassenberg	1214	9.315	1.241	1.222	2.463	2011	Amt der stmk. Landesregierung Abt. 19B
Summe			1.241	1.222	2.463		
SUMME KG LASSENBERG			1.241	1.222	2.463		

KG PETZELSDORF

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name

61048 Petzelsdorf	1404	11.544	2.114	1.746	3.860	2011	Amt der stmk. Landesregierung Abt. 19B (BWV)
Summe			2.114	1.746	3.860		
SUMME KG PETZELSDORF			2.114	1.746	3.860		

KG GRUB

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61017 Grub	147/2	5.230	1.060	1.902	2.962	2108	Strohmeier Ingrid
Summe			1.060	1.902	2.962		
SUMME KG GRUB			1.060	1.902	2.962		

KG LEBING

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61035 Lebing	415/1	1.305	487		487	2126	Münzer Josef und Katharina
61035 Lebing	416/1	6.013	1.608		1.608	2105	Koch Wilhelmine
61035 Lebing	416/2	2.430	1.407		1.407	2105	Koch Wilhelmine
61035 Lebing	418/1	6.330	2.292		2.292	2114	Stelzer Manfred und Gertrude
61035 Lebing	418/2	1.662	539		539	2124	Schweinzger Mathilde
61035 Lebing	419	3.938	896		896	2112	Resch Franz
61035 Lebing	425	4.886	459		459	2123	Klingler Erich und Anna
61035 Lebing	429	6.612	619	1.126	1.745	2118	Seidler Pauline
61035 Lebing	430	6.202	543		543	2118	Seidler Pauline
61035 Lebing	431	9.769	868		868	2118	Seidler Pauline
61035 Lebing	434/1	8.975	700		700	2120	Stoiser Anton und Josefine
61035 Lebing	768	337	337		337	2129	Strohmeier Anton
61035 Lebing	769	271	165		165	2126	Münzer Josef und Katharina
61035 Lebing	770	895	125		125	2114	Stelzer Manfred und Gertrude
61035 Lebing	809	121	16	22	38	2119	Zmugg Franz
61035 Lebing	810	292	262		262	2122	Stelzer Manfred
61035 Lebing	811	1.189	109		109	2122	Stelzer Manfred
Summe			11.432	1.148	12.580		
SUMME KG LEBING			11.432	1.148	12.580		

KG ZEIERLING

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61076 Zeierling	278/10	100		42	42	3018	Dorner Markus und Christine
61076 Zeierling	332/8	5.023	65	458	523	3001	Edler Heinrich und Plattner Rosina, geb. Edler
61076 Zeierling	330/3	7.503		2	2	3019	Nebel Franz
61076 Zeierling	330/4	2.602	73		73	3019	Nebel Franz
61076 Zeierling	337	18.148	5.756	2.781	8.537	3022	Nebel Josef
Summe			5.894	3.283	9.177		
SUMME KG ZEIERLING			5.894	3.283	9.177		

KG FREIDORF AN DER LAßNITZ

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61009 Freidorf a.d.L.	726/2	19.008		1.129	1.129	3030	Mag. Nisch Maria
61009 Freidorf a.d.L.	730/2	49		35	35	3023	Scheucher Johann
61009 Freidorf a.d.L.	731/1	201		64	64	3023	Scheucher Johann
61009 Freidorf a.d.L.	731/2	3.244	67		67	3023	Scheucher Johann
61009 Freidorf a.d.L.	732/1	2.780	344		344	3024	Polz Karl
61009 Freidorf a.d.L.	732/2	306		60	60	3024	Polz Karl
61009 Freidorf a.d.L.	733/1	2.600	211	60	271	3024	Polz Karl
61009 Freidorf a.d.L.	733/2	378		437	437	3024	Polz Karl
61009 Freidorf a.d.L.	734/1	2.542	589	713	1.302	3025	Polz Josef und Theresia
61009 Freidorf a.d.L.	734/2	418		418	418	3025	Polz Josef und Theresia
61009 Freidorf a.d.L.	735/1	2.526	679	1.671	2.350	3026	Jauk Josef und Margarethe
61009 Freidorf a.d.L.	735/2	402		402	402	3026	Jauk Josef und Margarethe
61009 Freidorf a.d.L.	736/1	2.539	587	1.950	2.537	3027	Mauerhofer Josef Vinzenz und Maria Roswitha
61009 Freidorf a.d.L.	736/2	320		320	320	3027	Mauerhofer Josef Vinzenz und Maria Roswitha
61009 Freidorf a.d.L.	737/1	2.397	193	2.852	3.045	3026	Jauk Josef und Margarethe
61009 Freidorf a.d.L.	738/1	2.635		1.881	1.881	3026	Jauk Josef und Margarethe
61009 Freidorf a.d.L.	739/1	2.635		1.230	1.230	3026	Jauk Josef und Margarethe
61009 Freidorf a.d.L.	740/1	2.470		553	553	3026	Jauk Josef und Margarethe
61009 Freidorf a.d.L.	740/2	414		99	99	3028	Schmuck Anton und Gertrude
61009 Freidorf a.d.L.	741/1	2.210		15	15	3026	Jauk Josef und Margarethe

61009 Freidorf a.d.L.	741/2	416		27	27	3028	Schmuck Anton und Gertrude
Summe			2.670	13.916	16.586		
KG FREIDORF AN DER LAßNITZ			2.670	13.916	16.586		

KG LEIBENFELD

Bezeichnung im Grundbuch	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. Kataster	Rodungsfläche			Eigentümer	
			dauernd	befristet	gesamt	ET NR	Name
61036 Leibenfeld	268	21.716		10.038	10.038	3065	Leitinger Hubert
61036 Leibenfeld	280	94.769	5.041		5.041	3066	Wirtschafts- und Entwicklungsverein Deutschlandsberg
Summe			5.041	10.038	15.079		
SUMME KG LEIBENFELD			5.041	10.038	15.079		

GESAMTSUMME RODUNG	45.578	47.224	92.802	
---------------------------	---------------	---------------	---------------	--

Gesamtzusammenstellung

Rodungsflächen	dauernd	befristet	gesamt
Summe KG Gussendorf	16.126	13.969	30.095
Summe KG Lassenberg	1.241	1.222	2.463
Summe KG Petzelsdorf	2.114	1.746	3.860
Summe KG Grub	1.060	1.902	2.962
Summe KG Lebing	11.432	1.148	12.580
Summe KG Zeierling	5.894	3.283	9.177
Summe KG Freidorf an der Lassnitz	2.670	13.916	16.586
Summe KG Leibenfeld	5.041	10.038	15.079
Gesamtsumme in m²	45.578	47.224	92.082
Gesamtsumme in Hektar	4,5578	4,7224	9,2082

II. Gemäß § 17 Abs. 2 und 3 leg. cit. wird festgestellt, dass das öffentliche Interesse an der Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens auf der gemäß Spruchpunkt I) zu rodenden Waldflächen das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes überwiegt.

III. Gemäß § 18 Abs. 1 leg. cit. wird die Rodungsbewilligung an die Einhaltung nachstehender Auflagen geknüpft.

- 001 Die Rodungsbewilligung ist zweckgebunden für die Errichtung und den Betrieb der Koralmbahn Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä – Bahn km 32.350 – 73.800.
- 002 Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht bis zum 31.12.2020 umgesetzt wurde.
- 003 Für die vorübergehend beanspruchten Waldflächen wird eine Frist bis zum 31.12.2020 festgelegt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen spätestens aber bis zum 31.12.2020 sind die technischen Rekultivierungen fertigzustellen und im darauffolgendem Frühjahr spätestens aber bis zum 31.5.2021 die Rekultivierungs- und Aufforstungsmaßnahmen durchzuführen.
- 004 Nach Aufgabe des Verwendungszweckes der Rodung ist eine Wiederbewaldung dieser Flächen im darauffolgenden Frühjahr durchzuführen, wobei 2.500 Pflanzen pro ha entsprechend der Baumartenfestlegungen der Rekultivierungsdetailprojekten zu versetzen sind.
- 005 Die Ersatzaufforstungen sind entsprechend den Festlegungen im Projekt und der Detailplanungen (siehe Zusammenstellung im forsttechnischen Gutachten) durchzuführen, wobei im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Forstfachreferat der BH Deutschlandsberg 2.500 Stk./ha standortgerechte Baumarten entsprechend den Bestimmungen des Forstlichen Vermehrungsgutgesetzes zu versetzen sind. Bei der Ersatzaufforstung sind die Bestimmungen des Landesgesetzes zum Schutz landwirtschaftlicher Betriebsflächen (LGBl. Nr. 61/1982 i.d.g.F.) zu berücksichtigen bzw. Bewilligungen bei der BH Deutschlandsberg einzuholen.
- 006 Die Aufforstungen gemäß Punkt 4. und 5. sind so lange zu ergänzen, zu pflegen und zu schützen bis diese gesichert sind.
- 007 Für die Sicherung der projektsgemäßen Durchführung der festgelegten Maßnahmen und unter der Berücksichtigung der noch ausstehenden forstökologischen Detailplanungen ist zur Umsetzung der festgelegten Bedingungen und Auflagen ein Ziviltechniker für Forstwesen als forstwirtschaftliches und forstökologisches Kontrollorgan durch die Behörde zu beauftragen.
- 008 Ein dauerndes bzw. vorübergehendes Ablagern von Baumaterialien bzw. Abstellen von Fahrzeugen jeglicher Art, angrenzend an die festgelegten Rodungsflächen ist ausnahmslos untersagt.

- 009 Gem. § 19 (8) darf mit der Rodung erst begonnen werden, wenn der Rodungswerber, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat.

Begründung

Die Koralmbahn als Direktverbindung zwischen Graz und Klagenfurt ist Teil des europäischen Pontebbana-Korridors über Brünn - Wien - Graz - Klagenfurt - Tarvis und Venedig. Damit und auf Grund ihrer Verankerung in den Leitlinien zu den transeuropäischen Eisenbahnnetzen (TEN) ist sie nicht nur von nationaler Bedeutung, sondern ein wichtiger Teil der internationalen Überlegungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Das Ziel der Koralmbahn als Teil des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes ist in erster Linie die Verbesserung der Erreichbarkeit des Südens von Österreich sowohl von nationalen als auch von internationalen Ballungsräumen aus. Eine stärkere innerösterreichische Integration soll die momentan in Österreich benachteiligten Wirtschaftsstandorte Kärnten und Steiermark in Bezug auf die Standortqualität aufwerten und gleichzeitig einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene im Güter- und Personenverkehr leisten.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die insgesamt ca. 130 km lange Koralmbahn, mit dem ca. 33 km langen Koralmtunnel als Herzstück, wurde in vier getrennten Verfahren bzw. Teilabschnitten abgehandelt. Die eisenbahnrechtliche Einreichung erfolgt in mehreren Abschnitten wobei der gegenständliche Einreichabschnitt „Wettmannstätten – St. Andrä“ (km 32,350 – km 73,800) der zweite Teil des UVP-Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä (km 31,820 – km 75,630) ist.

Mit diesem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren wird ausschließlich der Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä abgehandelt, alle übrigen Teilabschnitte werden in gesonderten Verfahren behandelt.

Beim Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä handelt es sich um ein durchgehendes zweigleisiges Neubauprojekt, das im Anschluss des Bf. Wettmannstätten im Gemeindegebiet von Wettmannstätten (km 32,350) beginnt. Danach verläuft die Trasse in westlicher Richtung im Laßnitztal bis zum Bahnhof Weststeiermark, wo eine Anbindung zur bestehenden Bahnlinie Graz–Lieboch–Deutschlandsberg/Wies der GKB erfolgt. Im Gebiet der Marktgemeinde Frauental an der Laßnitz beginnt die Trasse unterirdisch zu verlaufen. Der unterirdische Verlauf der Koralmbahn führt unter den Gemeindegebieten von Frauental an der Laßnitz, Deutschlandsberg, Hollenegg, Schwanberg, Gressenberg, Garanas, Wielfresen weiter auf die Kärntner Seite des Koralmtunnels. In Kärnten sind die Gemeindegebiete von Sankt Georgen im Lavanttal und St. Andrä vom Koralmtunnel betroffen. Mit dem Westportal des Koralmtunnels (km 73,800) endet das vorliegende Einreichprojekt. Hier erfolgt die Anbindung an den Nachbarabschnittes „Bahnhof Lavanttal“.

Projektbeschreibung:

Der gegenständliche Einreichabschnitt „Wettmannstätten – St. Andrä“ von Koralmbahn-km 32,350 – km 73,800 ist ein Bestandteil der Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt. Dieser etwa 41,45 km lange Abschnitt ist die logische Fortsetzung des gesondert zu behandelten Einreichabschnitts „Bahnhof Wettmannstätten West“ von Koralmbahn-km 31,816 - 32,350.

Der UVP-Abschnitt „Wettmannstätten – St. Andrä“ (km 31,820 – km 75,630) inkludiert auch die EB - Abschnitte „Bf. Wettmannstätten West“, „GKB / Bf. Weststeiermark“ und „Bf. Lavanttal“, welche gesondert eisenbahnrechtlich verhandelt wurden. Im Abschnitt „Bf. Wettmannstätten West“ (EB km 31,816 – km 32,350) hat sich infolge der Planung für das eisenbahnrechtliche Verfahren die Trassierungslänge minimal verkürzt (etwa 4 m).

Der UVP km 31,820 des Nachbarabschnittes ist nunmehr identisch mit dem EB km 31,816.

Der Endkilometer des Nachbarabschnittes „Bf. Wettmannstätten West“ liegt bei EB km 32,350 und ist Anfangskilometer vom Einreichabschnitt „Wettmannstätten – St. Andrä“.

In EB km 34,900 = km 34,917 wird ein Fehlkilometer von rd. 17 m im Projekt aufgenommen, so dass im Ende der Gerade beim Tunnelportal Ost formal ein Identkilometer aus dem UVE-Projekt berücksichtigt werden kann (EB km 42,631 = UVE km 42,631).

Die Bahnhofsanlagen des Bf. Weststeiermark werden zwischen den äußersten Weichenanfängen der Überleitstellen (Koralmbahn-km 37,280 – 39,655) mit den zusätzlichen Bahnhofsgleisen 3, 4, 5, 6, 8 und 10 sowie einem Rettungszuggleis samt den zugehörigen Bahnsteigen, Hochbauten, Aufgängen und Zugängen, usw. sowie einer P&R-Anlage r.d.B. errichtet.

Weiters steht zur vollständigen Erfassung der gesamten Anlagen des Bahnhofes Weststeiermark in eisenbahnbautechnischer Hinsicht auch das Projekt der GKB, der Einreichabschnitt „GKB / Bf. Weststeiermark“, von GKB-km 23,020 bis km 26,329 der GKB-Strecke Lieboch – Deutschlandsberg – Wies, bzw. Koralmbahn-km 37,203 – km 39,79. der Einreichabschnitt „GKB / Bf. Weststeiermark“ wird jedoch in einem gesonderten Verfahren behandelt. Die Projekte sind untereinander abgestimmt.

Ab dem Ostportal des Koralmtunnel (km 40,834) verläuft die Trasse bis zum Westportal (km 73,800) unterirdisch.

Das Projektende für den gegenständlichen Einreichabschnitt liegt bei EB km 73,800 und stellt gleichzeitig den Projektanfang des EB - Projektes Bahnhof Lavanttal dar.

Der nachfolgende „Abschnitt Bf. Lavanttal“ (EB km 73,772 – km 75,624) ist somit der abschließende Teilabschnitt des zugrundegelegten UVP-Abschnittes „Wettmannstätten – St. Andrä“ (km 31,820 – km 75,630).

Die beantragte Betriebsgeschwindigkeit für die durchgehenden Hauptgleise der Hochleistungsstrecke beträgt im gesamten Abschnitt 200 km/h. Der Gleisabstand der Hauptgleise beträgt auf der Freistrecke 4,70 m. Der Gleisabstand am Tunnelportal Ost (km 40,8+78.794) beträgt zwischen Gleis 1 und Gleis 2 15,23 m, im Bereich der Nothaltestelle (km 56,1+62.500 - km 56,9+97.500) 51,60 m und am Tunnelportal West (km 73,7+72.231) 15,54 m.

Grundsätzlich ist die Hochleistungsstrecke mit den bestehenden, bzw. neu zu errichtenden Verkehrswegen niveaufrei zu kreuzen. Dies betrifft insbesondere die Bahnhofzufahrtsstraße sowie diverse Gemeinde- und Wirtschaftswege. Darüber hinaus ist wegen der Zerschneidung des vorhandenen Wegenetzes durch die Neubaustrecke das Wegenetz mittels Wegeverlegungen und -entlangführungen anzupassen. Generell ist die Umgestaltung des Wegenetzes im Zusammenhang mit dem Einreichabschnitt „GKB / Bf. Weststeiermark“ zu sehen, da hier eine übergreifende einheitliche Gestaltung erfolgt. Außerhalb des Koralmtunnels werden Bedienungswege für Erhaltungsmaßnahmen entlang der Bahntrasse vorgesehen. In der Nähe der Portalbereiche werden Rettungsplätze errichtet.

Gemäß den Anforderungen des Lärmschutzes werden zudem umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und Lärmschutzdämmen angeordnet.

Zum Schutz der Bahnlinie vor schädlichen Auswirkungen der Oberflächengewässer sowie zur schadlosen Ableitung der aus dem Bereich der Bahnanlagen und Nebenanlagen auszuleitenden Oberflächenwässer bzw. Hangwässer werden im Zusammenhang mit der Neubaustrecke umfangreiche wasserbauliche Maßnahmen erforderlich. Neben den neu zu errichtenden Objekten betrifft dies im wesentlichen die Regulierungsmaßnahmen an Oberflächengewässern, insbesondere der Laßnitz, dem Dorneggerbach, dem unbenannten Gerinne östlich Gussendorf, dem unbenannten Gerinne südwestlich Gussendorf, dem unbenannten Gerinne nordwestlich Glent, dem unbenannten Gerinne bei Grünau an der Laßnitz und dem unbenannten Gerinne Koglbauerbach rechter Zubringer sowie die Anlagen für die Einleitung bzw. Retention von Oberflächenwässern und Hangwässern aus Bahnanlagen und Nebenanlagen.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt sind auch dauernde und vorübergehende Rodungen erforderlich. Diese resultieren insbesondere aus der Eisenbahntrasse, Zufahrten und Entwässerungsanlagen.

Mit der 3. Hochleistungsstrecken - Verordnung der Bundesregierung vom 02.04.1994 wurde gemäß Zl. 3 die Koralmbahn Graz Klagenfurt, kundgemacht in BGBl Nr. 83/1994, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Mit BGBl. Nr. 405/1989, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 539/1990 und Änderungen mit BGBl. Nr. 597/1995 vom 31.08.1995 und BGBl. II Nr. 306/2001 vom 24.08.2001 wurde die Koralmbahn Graz - Klagenfurt der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (in der Folge kurz HL-AG genannt) zur Planung übertragen.

In Ausführung dieser Planungsübertragung zeigte die HL-AG das verhandlungsgegenständliche Vorhaben zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der hiesigen Behörde an. Aufgrund dessen wurde seitens des ho BM das Vorverfahren zur Durchführung der Umweltverträglich-

lichkeitsprüfung nach Maßgabe des damals in Geltung stehenden UVP-G 2000 gemäß dessen § 4 eingeleitet.

Mit Schreiben vom 21.3.2002 wurden seitens der HL-AG die Unterlagen für die Trassenverordnung sowie die Umweltverträglichkeitserklärung im Sinne des leg.cit. vorgelegt und um Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) und des Trassenverordnungsverfahrens ersucht.

Gemäß § 24a Abs 3 UVP-G 2000 war die Umweltverträglichkeitserklärung durch die UVP-Behörde u.a. den mitwirkenden Behörden und den Standortgemeinden zur Stellungnahme zu übermitteln. Dies ist mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgt, mit dem die Umweltverträglichkeitserklärung und die Trassenverordnungsunterlagen an die mitwirkenden Behörden und die Standortgemeinden übermittelt und diesen für die Abgabe einer allfälligen Stellungnahme eine entsprechende Frist eingeräumt wurde.

In weiterer Folge wurden die Projektunterlagen gemäß § 24 Abs 6 UVP-G 2000 iVm § 9 UVP-G 2000 unter Beachtung der dort genannten näheren Bestimmungen im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens zur öffentlichen Einsichtnahme beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde und in den Standortgemeinden mit dem Hinweis aufgelegt, dass jedermann innerhalb von 6 Wochen ab der Auflage schriftlich Stellung nehmen könne.

In der Zeit vom 8. bis 9. April 2003 fand im Saal der Stadt Deutschlandsberg die öffentliche Erörterung des gegenständlichen Vorhabens, seiner Auswirkungen und des Umweltverträglichkeitsgutachtens statt.

Die entsprechenden Kundmachungen wurden mittels Edikt im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, in der „Kleinen Zeitung“, in der „Kärntner Krone“ und der „Steirer Krone“ publiziert.

Gemäß § 14 (6) leg. cit. war über das Ergebnis der öffentlichen Erörterung, insbesondere über die wesentlichen Vorbringen und Stellungnahmen ein Protokoll zu verfassen, in dem die wesentlichen Aussagen zusammenfassend wiedergegeben wurden. Das Protokoll wurde dem Projektswerber, den mitwirkenden Behörden und den Parteien gemäß § 19 (3) leg. cit., das sind die Standortgemeinden, die unmittelbar angrenzenden Gemeinden und die Umweltschutzsachverständigen sowie den Parteien gemäß § 19 (4) leg. cit. (Bürgerinitiativen) zugestellt. Überdies war das Protokoll in den Standortgemeinden mindestens 4 Wochen zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Dies erfolgte im Zeitraum ab 7. Mai 2004 in den Standortgemeinden.

Der vorläufige Trassenverlauf des Teilabschnittes Wettmannstätten – St. Andrä im Zuge der Koralmbahn Graz-Klagenfurt wurde vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie am 28.03.2003 im Zuge des BGBl. II Nr. 195/2003 verordnet.

Aufgrund des Ergebnisses des Trassenverordnungsverfahrens sowie des positiven Begutachtungsergebnisses im UVP-Verfahren erfolgte sodann mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23.2.2005, BGBl. II Nr. 47/2005, die Bestimmung des

Trassenverlaufs des Teilabschnitts Wettmannstätten – St. Andrä im Zuge der Koralmbahn Graz – Klagenfurt.

Die wesentlichen Gründe für die Entscheidung im Sinne von § 24 (7) in Verbindung mit § 17 (3) bis (5) UVP-G idF BGBl 773/1996 waren hiebei folgende:

Die gegenständliche Eisenbahnhochleistungsstrecke entspricht den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn. Es ist zu befürchten, dass durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Durch das Trassenverordnungsverfahren samt Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren konnte sichergestellt werden, dass aufgrund der in der eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Vorschriften des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Ergebnisse der öffentlichen Erörterung, die bei der Detailplanung des Vorhabens und in den nachfolgenden erforderlichen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau das gegenständliche Projekt als umweltverträglich im Sinne des UVP-G anzusehen ist.

Die technischen Details sind der Umweltverträglichkeitserklärung, dem Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dem Protokoll der öffentlichen Erörterung zu entnehmen. Diese Unterlagen liegen während der Amtsstunden in den Gemeinden Wettmannstätten, Groß St. Florian, Unterbergla, Frauental an der Laßnitz, Hollenegg, Deutschlandsberg, Schwanberg, Gressenberg, Garanas, Wielfresen, St. Georgen im Lavanttal, St. Andrä und St. Paul im Lavanttal für jedermann zur öffentlichen Einsicht auf.

Die durch die Österreichischen Bundesbahnen im Sinne des Kooperationsvertrages nach § 9 HLG erteilte Vidierung wurde seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG in den Anhang des Technischen Berichtes, Einlage 0102, Plan.Nr. K_WA_EB_VB_000_0102_F_02, Mappe 2.1 Verkehrsprojekt Bahnbau Teil 1, aufgenommen und somit zusammen mit den sonstigen Einreichunterlagen der Behörde vorgelegt.

In der Folge ist anzumerken, dass entsprechend den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes (BGBl. I, 138/2003) die HL-AG mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmende Gesellschaft verschmolzen wurde.

Somit fungiert nunmehr die ÖBB-Infrastruktur Bau AG (in der Folge kurz ÖBB Bau AG genannt) als Rechtsnachfolger der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG).

Seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wurde mit Schreiben vom 1.6.2005 der Antrag für den Abschnitt von km 32,350 bis km 40,834 auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach § 36 (1) und (2) und der wasserrechtlichen Bewilligung, insbesondere nach § 127 Wasserrechtsgesetz, unter Mitbehandlung der §§ 10, 32, 38, 41 und 56, sowie für den Abschnitt von km 40,834 bis km 73,800 (Koralmtunnel) auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

nach § 36 (1) und der wasserrechtlichen Bewilligung, insbesondere nach § 127 Wasserrechtsgesetz, unter Mitbehandlung der §§ 10, 32, 38, 40 (2), 41 und 56, angesucht.

Aufgrund des Genehmigungsantrages der ÖBB-Infrastruktur Bau AG wurde seitens der ho. Behörde die Vorprüfung gemäß § 33 EisbG vorgenommen, die zu einem positiven Ergebnis kam, worauf die mündliche Verhandlung gemäß Kundmachung vom 25.10.2005 und Berichtigung vom 9.11.2005 am 13.12.2005 und 14.12.2005 angeordnet und auch in der Florianihalle Groß St. Florian durchgeführt worden ist.

Die Kundmachung erfolgte in Form einer Ediktalladung mit Veröffentlichung am 29.10.2005 und Berichtigung am 12.11.2005 im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, in der „Kleinen Zeitung“, in der „Kärntner Krone“ und der „Steirer Krone“.

Die Projektunterlagen wurden vom 02.11.2005 bis 14.12.2005 (43 Tage) in den Standortgemeinden Wettmannstätten, Groß St. Florian, Unterbergla, Frauental an der Laßnitz, Hollenegg, Deutschlandsberg, Schwanberg, Gressenberg, Garanas, Wielfresen, St. Georgen im Lavanttal, St. Andrä und St. Paul im Lavanttal für jedermann zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Im Hinblick auf das Ergebnis der Verhandlung wird auf die beiliegende, einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildende, Verhandlungsschrift vom 14.12.2005 verwiesen.

Im Rahmen der von der hierortigen Behörde aufgrund des seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gestellten Antrages hat die Behörde Gutachter aus nachstehenden Fachgebieten sowie den Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zur Beurteilung bestellt, die ihre Gutachten bzw. Stellungnahme wie folgt erstattet haben:

A,	Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau, DI Mayr	vom 14.12.2005
B,	Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau, DI John	vom 14.12.2005
C,	Eisenbahnbetrieb, Hr. Czerny	vom 14.12.2005
D,	Elektrotechnik, Ing. Lampel	vom 14.12.2005
E,	Lärmschutz, Ing. Lassnig	vom 16.12.2005
F,	Erschütterungsschutz, Univ.-Prof. DI Dr. Flesch	vom 13.12.2005
G,	Geologie und Hydrogeologie, Univ.-Doz. Dr. Weber	vom 15.12.2005
H,	Bodenmechanik und Hohlraumbau, Mag. Schatz	vom 14.12.2005
I,	Deponietechnik, DI Huter	vom 14.12.2005
J,	Grundwasserschutz, Dr. Holnsteiner	vom 14.12.2005
K,	Wasserbautechnik, MR DI König	vom 16.12.2005
L,	Gewässerökologie und Fischerei, Mag. Leger	vom 27.12.2005
M,	Straßenverkehrstechnik, DI Dr. Richtig	vom 13.12.2005
N,	Tunnelsicherheit, MR DI Hörhan	vom 14.12.2005
O,	Hygiene, Umweltmedizin, Univ.-Prof. DDr. Marth	vom 14.12.2005
P,	Elektromagnetische Felder, Dr. König	vom 11.12.2005

Q,	Denkmalschutz, Dr. Hebert	vom 13.12.2005
R,	Jagd, Wildbiologie, DI Stadlmann	vom 14.12.2005
S,	Ökologie, Univ.-Prof. Dr. Grabherr	vom 14.12.2005
T,	Raumplanung, DI Resch	vom 14.12.2005
U,	Stellungnahme des VAI, Hr. Fladenhofer	vom 14.12.2005
V,	Tunnelbautechnik, Univ.Prof. DI Schneider	vom 20.12.2005
W,	Forsttechnik, DI Wögerer	vom 12.12.2005

Im Rahmen der Verhandlung wurden ergänzende Unterlagen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und weitere Stellungnahmen angekündigt. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG hat diese angekündigten Unterlagen mit Schreiben vom 17.3.2006, 5.4.2006, 24.5.2006 und vom 6.7.2006 dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vorgelegt.

Hierüber hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in der Folge ein ergänzendes Ermittlungsverfahren durchgeführt, wobei die ergänzenden Projektunterlagen und die ergänzenden Stellungnahmen einer ergänzenden Begutachtung durch die jeweils betroffenen, im gegenständlichen Genehmigungsverfahren beigezogenen Sachverständigen, unterzogen wurden. Diese haben ihre ergänzenden Gutachten wie folgt erstattet:

A,	Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau, DI Mayr	vom 01.06.2006
B,	Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau, DI John	vom 28.05.2006
C,	Eisenbahnbetrieb, Hr. Czerny	vom 07.05.2006
D,	Elektrotechnik, Ing. Lampel	vom 12.05.2006
E,	Lärmschutz, Ing. Lassnig	vom 18.06.2006
F,	Erschütterungsschutz, Univ.-Prof. DI Dr. Flesch	vom 31.05.2006
G,	Geologie und Hydrogeologie, Univ.-Doz. Dr. Weber	vom 24.05.2006
J,	Grundwasserschutz, Dr. Holnsteiner	vom 28.05.2006
K,	Wasserbautechnik, MR DI König	vom 08.06.2006 und vom 23.06.2006
L,	Gewässerökologie und Fischerei, Mag. Leger	vom 22.06.2006
M,	Straßenverkehrstechnik, DI Dr. Richtig	vom 18.05.2006
N,	Tunnelsicherheit, MR DI Hörhan	vom 23.05.2006
O,	Hygiene, Umweltmedizin, Univ.-Prof. DDr. Marth	vom Mai 2006
P,	Elektromagnetische Felder, Dr. König	vom 02.07.2006
R,	Jagd, Wildbiologie, DI Stadlmann	vom 22.05.2006
S,	Ökologie, Univ.-Prof. Dr. Grabherr	vom Mai 2006
T,	Raumplanung, DI Resch	vom 13.06.2006
U,	Stellungnahme des VAI, Hr. Fladenhofer	vom 18.05.2006

Die Kundmachung des 2. Edikt erfolgte mit Veröffentlichung am 23.08.2006 im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“, in der „Kleinen Zeitung“, in der „Kärntner Krone“ und der „Steirer Krone“.

Die ergänzenden Projektunterlagen, (ergänzende) Gutachten und die Verhandlungsschrift über die öffentliche mündliche Verhandlung vom 13. und 14.12.2005 wurden vom 30.08.2006 bis 11.10.2006 (42 Tage) in den Standortgemeinden Wettmannstätten, Groß St. Florian, Unterbergla, Frauental an der Laßnitz, Hollenegg, Deutschlandsberg, Schwanberg, Gressenberg, Garanas, Wielfresen, St. Georgen im Lavanttal, St. Andrä und St. Paul im Lavanttal für jedermann zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Weiters wurde die Gesamtstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom März 2006, die ergänzende Gesamtstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom April 2006, eine weitere ergänzende Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur Bau AG vom Mai 2006 aufgelegt.

Dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde von ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine abschließende 3. Ergänzende Gesamtstellungnahme, Oktober 2006 vorgelegt. Dieser liegen die gutachterlichen Stellungnahmen der Sachverständigen Dipl.-Ing. Dr. Hinterleitner, Univ.Prof. Dr. Fickert / Dr. Schmutzter und Prof. Dr. Silny im Anhang bei.

Diese Gutachten gelangten zum Ergebnis, dass das Projekt unter Berücksichtigung der vorgelegten Genehmigungsunterlagen und der von den Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen im Sinne der geltenden gesetzlichen Bestimmungen genehmigungsfähig ist. Insbesondere wurden gemäß diesen Gutachten auch die Ergebnisse des UVP Verfahrens in ausreichender Weise berücksichtigt.

Im Rahmen dieser Einreichung wurden von der Projektwerberin mit den Mappen 1 „Allgemeines“ und 1A.1 „Ergänzende Einreichunterlagen Teil 1“ folgende Syntheseberichte vorgelegt:

Mappe 1 „Allgemeines“

Einlagezahl	Plannummer	Plantitel
0102	K_WA_EB_AL_000_0102_F_02	Gesamtsynthesebericht
0103	K_WA_EB_AL_000_0103_F_01	Änderungen im Zuge der EB-Planung
0104	K_WA_EB_AL_000_0104_F_02	Verfahrenstatbestandsliste

Mappe 1A.1 „Ergänzende Einreichunterlagen Teil 1“

Einlagezahl	Plannummer	Plantitel
0102	K_WA_EB_EE_000_0102_F_01	Berichtigung und Ergänzung Gesamtsynthesebericht

In diesen Syntheseberichten wird die Umsetzung der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens in das Genehmigungsprojekt samt der zur Erfüllung der UVP-Zielsetzungen erforderlichen Änderungen des Projektes im Sinne einer vertieften Planung dargestellt. Weiters ergibt sich aus dem Synthesebericht Einlage 0103 „Änderungen im Zuge der EB-Planung“ und der Einlage 0102 „Berichtigung und Ergänzung Gesamtsynthesebericht“ unter anderem folgendes:

Änderungen aus dem UVP – Verfahren

Hierin sind Änderungen erfasst, die sich aus den Fachgutachten der UVP ergeben.

Mit diesen Änderungen wird den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen (im Sinne UVG § 24g. (1) 1.)

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
STRECKENPLANUNG		
Abrückung der Bahntrasse	Die Koralmbahntrasse wurde im Bereich der 380kV Leitung Obersielach-Kainach nach Norden von km 35,015 bis km 39,754 um maximal 29,60 m (bei km 37,056) lagemäßig abgerückt. Der Maximalwert der Nivelletteanhebung in diesem Bereich (km 35,015 - 0,94m, km 39,754 - 0,0 m) beträgt ca. 2,0 m (km 36,425).	Die Verschiebung der Bahntrasse (Hauptanlage) nach Norden mit geringfügiger Abweichung der lagemäßigen Trassierungsparameter gegenüber dem UVE-Projekt (Gleis 1 statt R = 3004,7m wurde R = 3104,7m gewählt) erfolgt innerhalb des Trassenverordnungsstreifens. Die Abrückung resultiert aus Umsetzung der UVP-Auflagen Wasser 0059, 0061, 0103. Mit Umsetzung der Auflagen Wasser 0022, Verkehr 0404 bis 0407 und 0440 ergibt sich aus der geänderten Linienführung und der Verbreiterung der Bahnhofzufahrtsstraße ein zusätzlicher Flächenbedarf nach Norden. Im Rahmen der Einreichplanung konnte mit dem Leitungsträger der 380kV Leitung kein Einvernehmen hergestellt werden, weshalb Haupt- und Nebenanlage im Bereich der Leitung abgerückt wurden (Auflage Technische Infrastruktur 0454). Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Anpassung der Nivellette	Trassenanhebung gegenüber dem UVE-Projekt. Die Nivelletteanhebung auf der Freistrecke erfolgte von km 32,921 bis km 38,944 um max. 2,0 m.	In Auflage Wasser 0061 wird ein Freibord von 1m bei allen den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken gefordert. Die Nivellette wurde entsprechend der HQ 100 Wasserspiegel entsprechend der hydrotechnischen Untersuchung unter Bedacht der erforderlichen lichten Weiten der Objekte und der daraus resultierenden erforderlichen Konstruktionsstärke angepasst. Die Nivelletteanhebung wird in den Planungen berücksichtigt. Insbesondere in der Lärmschutzplanung und in der landschaftspflegerischen Begleitplanung ergeben sich Maßnahmen, womit der Auflage Wasser 0061 Rechnung getragen wird und die Nivelletteanhebung umweltverträglich ist.
Regelquerschnitte	Ausführung einer mineralischen Dichtschicht bei Bahngräben.	Bahngräben müssen, wie in Auflage Wasser 0007 gefordert wird, mit einer mineralischen Dichtschicht ausgeführt werden. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Änderung d. Gleisabstände	Änderung d. Gleisabstände vor dem Tunnelportal Ost. Im Portalbereich sind die Gleisabstände aus lärmschutztechnischen Gründen minimiert worden.	Durch eine Verringerung der Gleisabstände wurde eine Verbesserung der Immissionswerte erzielt und eine weitestgehende Einhaltung der Zielsetzung von Prof. Marth erreicht (Auflage 155a). Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
BAHNHOFPLANUNG		
<p>Personensteg Bahnhof Weststeiermark</p>	<p>Die Bahnsteige werden über einen Personensteg und nicht wie im UVE-Projekt über einen Personentunnel erreicht.</p>	<p>Maßnahme "Verkehr 0441" (empfohlen) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Ein direkter, behindertengerechter Zugang zu den Bahnsteigen des IC-Bahnhof Weststeiermark und zur P&R-Anlage vom verlegten Gemeindeweg im Süden der Hochleistungsstrecke über eine Gehwegüberführung wäre sinnvoll." Der Steg bindet an die Geländeanschüttung im Süden an. Gegen die Ausführung des Personentunnels sprechen die erforderliche wasserdichte Wanne aufgrund des anstehenden Grundwassers und die lange Tunnelwirkung. Weiters wurde mit dem neu geplanten Steg eine direkte fußläufige Anbindung an die Gemeinde Unterbergla geschaffen. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
<p>Bahnhofentwässerung km 37,565 - km 38,995</p>	<p>Ausführung einer speziellen Abdichtung im Bahnhofsbereich.</p>	<p>Die Abdichtung im Bahnhofsbereich muss, wie in Auflage Wasser 0007 gefordert wird, mit einer mineralischen Dichtschicht ausgeführt werden. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
TUNNELPLANUNG / UNTERFLURTRASSEN		
Überleitstelle km 56,228 - km 57,204	Eine Überleitstelle im Tunnel ist momentan nicht geplant, ist aber aus technischer Sicht weiterhin realisierbar.	Im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens wurde eine Vertiefung der Bemessung für die Betriebssimulation durchgeführt. Der Entfall der Überleitstelle war das Ergebnis der überarbeiteten Betriebssimulation. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.
Querschnitt Bereich km 56,230 - km 57,200	Durch Entfall der Überleitstelle ist eine Aufweitung des Querschnittes von 81,7 m ² auf ca. 220 m ² notwendig.	Die Beurteilung der Änderung des Querschnittes ergibt, dass mit dieser Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.
FLUSSBAULICHE PLANUNG		
Verlauf der Laßnitzverlegung und Ausbildung der Retentionsräume km 32,600 - km 34,200	Geänderte Linienführung der Laßnitzverlegung und Ausbildung der erforderlichen Retentionsräume.	Das UVE-Projekt basiert auf einer 1D Berechnung. Im Einreichprojekt wird den Ergebnisse der stationären und instationären 2D Berechnung Rechnung getragen (Auflage Wasser 0067). Der Verlauf der Laßnitzverlegung und die Schaffung der erforderlichen Retentionsräume führen zu keiner maßgeblichen Änderung der Wasserspiegellage im Sinne der UVP gegenüber dem Bestand.
Zusätzliche Hochwasserentlastung km 35,043	Errichtung einer zusätzlichen 3 feldrigen Flutbrücke WA 4b zur Hochwasserentlastung.	Die Anordnung einer zusätzlichen Flutöffnung ergibt sich durch die Auflage Wasser 0059 und gewährleistet, dass es durch die Koralmbahntrasse zu keiner maßgeblichen Erhöhung der Wasserspiegellage gemäß hydrotechnischer Untersuchung gegenüber dem Bestand kommt.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Gemeindestraße Grünau-Michlgleinz (WA 6) km 36,275</p>	<p>Während im UVE-Projekt die Unterführung "Gemeindestraße Grünau-Michlgleinz" HW 100 sicher geplant ist, ist sie nunmehr HW10 sicher. Die Änderung erfolgt in Abstimmung mit den Gemeinden Unterbergla und Groß St. Florian.</p>	<p>Die Unterführung WA 6 wird auch als Flutbrücke (Überflutung der Gemeindestraße etwa ab HW 10) genutzt. Durch den Entfall der HW 100 Sicherheit der Unterführung und Ausbildung von WA 6 als Flutbrücke mit fünf Feldern ist eine Verschiebung (Auflage Wasser 0063) dieser Flutbrücke um 200m Richtung Westen nicht erforderlich, da die Hochwassersituation (speziell für den Bereich Grünau) durch die Koralmbahntrasse nicht verschlechtert wird. Durch Schaffung dieser Flutöffnung kommt es zu keiner Wasserspiegelerhöhung im Gemeindegebiet Grünau, weshalb der Auflage Wasser 0065 Rechnung getragen wird.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Einleitung unbenanntes Gerinne östlich von Gussendorf</p>	<p>Das unbenannte Gerinne östlich von Gussendorf wird in gerader Linie bei km 33,150 mit einem Durchlass direkt in die Vorlandabsenkung der Laßnitzverlegung eingeleitet. Aufgrund der Verklauungsgefahr werden vor dem Durchlass Wildholzrechen angeordnet.</p>	<p>Auflage "Wasser 0070" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Das unbenannte Gerinne östlich von Gussendorf ist in gerader Linie bei ca. HL-km 33,150 mit einem Durchlass direkt in die Vorlandabsenkung der Laßnitzverlegung einzuleiten." Das unbenannte Gerinne östlich von Gussendorf wird in gerader Linie wie in der zwingenden Auflage gefordert direkt in die Vorlandabsenkung der Laßnitzverlegung eingeleitet. Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Aufgrund des Zwangspunktes, dass die Bestandsstrecke der GKB in ihrer Höhenlage nicht verändert werden kann, und das Freibord dadurch weniger als 1,0 m beträgt, ist zur Hintanhaltung einer möglichen Verklauungsgefahr des Rechteckdurchlasses unter der GKB ca. 40 m oberhalb des Durchlasses als Ersatzmaßnahme eine Wildholzsperrre angeordnet. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Verlegung des Unbenannten Gerinnes bei Grünau an der Laßnitz	Statt rechts der Bahn wird das Gerinne in sein ursprüngliches Bett links der Bahn verlegt.	Auflage "Wasser 0093" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei der Trassenquerung bei HL-km 36,280 ist der Graben südlich der HL – Trasse weiterzuführen und die Wässer in das bestehende unbenannte Gerinne zu leiten. Im Detailprojekt ist ein hydraulischer Nachweis über die Kapazität dieses Vorflutgrabens vorzulegen." Die alte Gerinneführung wäre somit trockengefallen, was einen massiven Eingriff in die Ökologie und vielleicht auch auf die Grundwassersituation zur Folge gehabt hätte. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.
Verlegung des Unbenannten Gerinne östlich Gusendorf	Die Ausleitung des Gerinnes wird in gerader Linien unter der bestehenden GKB und der zukünftigen Hochleistungsbahnstrecke in die Laßnitz ca. bei Bahn-km 33,147 erfolgen.	In Auflage Wasser 0070 des UVG wird die Errichtung eines Durchlasses und die direkte Einleitung in die Laßnitz gefordert. Das Gerinne wird in die Vorlandabsenkung der Laßnitzverlegung integriert. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen. Mit der Änderung können keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein.
Hochwasserleitdämme entfallen	Die Hochwasserleitdämme zwischen den Profilen 138 - 136 und 132 - 130 entfallen.	Das UVE-Projekt basiert auf einer 1D Berechnung. Im Einreichprojekt wird den Ergebnisse der stationären und instationären 2D Berechnung Rechnung getragen (Auflage Wasser 0067). Der Entfall der Hochwasserleitdämme wirkt sich günstiger auf die Hochwasserabflusssituation aus. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen. Mit der Änderung können keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
LÄRMSCHUTZ		
Optimierung Lärmschutz- maßnahme km 33,720 - km 33,820 r.d.B	Damm wurde durch eine LSW ersetzt.	Maßnahme "Freizeit/Erholung 280a" (empfohlen) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Abschnitt 1: Querung Laßnitztal (km 31,82 – 36,97): Optimierung der Laßnitzverlegung im Sinne einer stärkeren Trennung zwischen Erholungs- und Ausgleichsflächen sowie querender Gemeindestrasse." Eine Verbesserung der Immissionswerte wurde erzielt. Gleichzeitig wird durch Einsatz der Lärmschutzwand der Flächenbedarf minimiert. Das bestehende Laßnitzbachbett bleibt größtmöglich erhalten und wird als Erholungsfläche genutzt. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 35,931 - km 36,100 r.d.B	Damm wurde durch LSW ersetzt. LSW wurde verkürzt.	Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Mit Umsetzung der Auflage wurde der Lärmschutzdamm durch eine Lärmschutzwand ersetzt (zusätzlich: Landschaftsbild, Hydrotechnik), um eine bessere Abschirmwirkung zu erreichen. Die Lärmschutzwand wurde verkürzt, da die schalltechnische Notwendigkeit nicht gegeben ist. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 35,616 - km 35,900 l.d.B	Damm wurde durch LSW ersetzt. LSW wurde verkürzt.	Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Mit Umsetzung der Auflage wurde der Lärmschutzdamm durch eine Lärmschutzwand ersetzt, um eine bessere Abschirmwirkung zu erreichen (zusätzlich: Landschaftsbild, Hydrotechnik). Die Lärmschutzwand wurde verkürzt, da die schalltechnische Notwendigkeit nicht gegeben ist (Achsverschiebung, Nivelletteänderung, detailliertere Ausbreitungsberechnung). Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 36,600 - km 37,115 l.d.B</p>	<p>Damm wurde durch LSW ersetzt. LSW wurde verkürzt.</p>	<p>Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesenbericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Mit Umsetzung der Auflage wurde der Lärmschutzdamm durch eine Lärmschutzwand ersetzt (zusätzlich: Landschaftsbild, Hydrotechnik), um eine bessere Abschirmwirkung zu erreichen. Die Lärmschutzwand wurde verkürzt, da die schalltechnische Notwendigkeit durch Objektblöse nicht mehr gegeben ist. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 39,400 - km 39,700 r.d.B</p>	<p>Der Damm SOK+2,00 m wurde auf SOK+4,00 m erhöht.</p>	<p>Auflage "Gesundheit-Wohlbefinden/Arbeitnehmerschutz 155a" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "An allen Immissionsbereichen bzw. -punkten, an denen die bestehende Lärmimmission < 35 dB(A) beträgt und eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um >10 dB(A) errechnet wurde, sollte im Freiland (1,5m) die Lärmimmission 45 dB(A) nicht übersteigen. Werden für die oberen Stockwerke (5m) höhere Lärmimmissionspegel prognostiziert [> 45 dB(A)], so soll dieser Lärm durch entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude gemindert werden. Eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB(A) wird keinesfalls toleriert." Der Damm SOK+2,00 m wurde auf SOK+4,00 m erhöht, um eine Verbesserung der Immissionswerte zu erzielen und eine weitestgehende Einhaltung der Zielsetzung Prof. Marth zu erreichen (Auflage 155a). Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 39,350 - km 39,930 l.d.B</p>	<p>Auf Steinsatz SOK+4,00 m wurde eine LSW Steinsatz OK+2,00 m aufgesetzt.</p>	<p>Auflage "Gesundheit-Wohlbefinden/Arbeitnehmerschutz 155a" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "An allen Immissionsbereichen bzw. -punkten, an denen die bestehende Lärmimmission < 35 dB(A) beträgt und eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um >10 dB(A) errechnet wurde, sollte im Freiland (1,5m) die Lärmimmission 45 dB(A) nicht übersteigen. Werden für die oberen Stockwerke (5m) höhere Lärmimmissionspegel prognostiziert [> 45 dB(A)], so soll dieser Lärm durch entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude gemindert werden. Eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB(A) wird keinesfalls toleriert." Auf Steinsatz SOK+4,00 m wurde eine LSW Steinsatz OK+2,00 m aufgesetzt um eine Verbesserung der Immissionswerte zu erzielen und die Ziesetzung von Marth (Auflage 155a) weitestgehend umzusetzen. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
<p>Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 40,310 - Ostportal Koralmtunnel r.d.B</p>	<p>Der Damm SOK+4,00 m wurde durch Steinsatz SOK+4,00 m mit aufgesetzter Absturzsicherung ersetzt.</p>	<p>Damm SOK+4,00 m wurde durch Steinsatz SOK+4,00 m mit aufgesetzter Absturzsicherung ersetzt um eine Verbesserung der Immissionswerte im Bereich "Harterwaldsiedlung" zu erzielen und eine weitestgehende Einhaltung der Zielsetzung Prof. Marth zu erreichen (Auflage 155a). Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 40,310 - Ostportal Koralmtunnel I.d.B	Auf Steinsatz SOK+4,00 m wurde eine Absturzsicherung mit Höhe 1,50 m aufgesetzt.	Auf Steinsatz SOK+4,00 m wurde eine Absturzsicherung mit Höhe 1,50 m aufgesetzt um eine Verbesserung der Immissionswerte zu erzielen und eine weitestgehende Einhaltung der Zielsetzung Prof. Marth zu erreichen (Auflage 155a). Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Optimierung Lärmschutzmaßnahme Ostportal Koralmtunnel	Grundlegende Überarbeitung der Portalgeometrie, zusätzliche Elemente zur Schallabsorbktion, Verringerung des Achsabstandes.	Auflage "Gesundheit-Wohlbefinden/Arbeitnehmerschutz 155a" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "An allen Immissionsbereichen bzw. -punkten, an denen die bestehende Lärmimmission < 35 dB(A) beträgt und eine prognostizierte Zunahme der Lärmimmission um >10 dB(A) errechnet wurde, sollte im Freiland (1,5m) die Lärmimmission 45 dB(A) nicht übersteigen. Werden für die oberen Stockwerke (5m) höhere Lärmimmissionspegel prognostiziert [> 45 dB(A)], so soll dieser Lärm durch entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude gemindert werden. Eine Zunahme der Lärmimmission von 20 dB(A) wird keinesfalls toleriert." Grundlegende Überarbeitung der Portalgeometrie, zusätzliche Elemente zur Schallabsorbktion, Verringerung des Achsabstandes, Schalltechnische Trennung der Emissionen aus den Portalen aufgrund der vorgezogenen Mittelwand um eine Verbesserung der Immissionswerte zu erzielen und die Zielsetzung von Prof. Marth (Auflage 155a) weitestgehend umzusetzen. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ		
	Es sind keine Änderungen gegenüber dem UVE-Projekt erforderlich.	
STRASSENPLANUNG (inkl. Objekte)		
Allgemeiner Hinweis	<p>In der UVE wurde für Wege, die ausschließlich der Bahnerhaltung dienen der überholte Begriff "Wartungsweg" verwendet.</p> <p>Gemäß der neuen Terminologie, der Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen - Hochleistungsstrecken und somit dem Stand der Technik, werden die Anlagen als "Bedienungsweg" bezeichnet.</p>	
Aufschließungsstrasse km 34,461 - 35,106 r.d.B	Zusammenschluss des Wegenetzes mit der Unterführung WA4.	Der Aufschließungsweg nördlich der Bahntrasse wurde vom besteh. Gemeindeweg der KG. Petzelsdorf zur Unterführung der Gemeindestrasse Gussendorf - Michlgleinz (Objekt WA 4) verlängert. Damit wird die Auflage Verkehr 0402 der UVP erfüllt. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Bahnhofszufahrtsstrasse km 36,958 - 39,553 r.d.B	Der Ausbaustandard der Bahnhofszufahrtsstrasse (Entwurfsgeschwindigkeit, Radien, Neigungen, Fahrbahnbreiten) wurde erhöht und die Linienführung geringfügig abgeändert (u.a. Verschwenkung nach Norden).	Der Ausbaustandard sowie die Linienführung der Bahnhofszufahrtsstrasse inkl. der Einbindungen in die bestehenden Landesstrassen L637 bzw. L601 wurde mit dem zukünftigen Straßenerhalter (Land Steiermark) abgestimmt und gegenüber der UVP-Planung aufgewertet. Damit werden die Auflagen Verkehr 0405, 0406 u. 0407 der UVP erfüllt. Die Radwegführung wurde von der L637 bis zum Bahnhof getrennt von der Fahrbahn z. T. unter Benutzung bestehender Gemeindewege und neuer Bahnbegleitwege geplant. Damit wird die Auflage Verkehr 0404 der UVP erfüllt. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.
P&R Anlage Bahnhof Weststeiermark	Situierung der P&R Anlage südlich der Bahnhofzufahrtsstraße.	Auflage "Verkehr 0406" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesbericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Der Zugang von den P&R-Parkplätzen zu den Bahnsteigen des IC-Bahnhof Weststeiermark ist behindertengerecht und so zu gestalten, dass der Fußgängerverkehr den Straßenverkehr nicht niveaugleich kreuzt." Durch Situierung der Parkplätze zum Bahnhofsgebäude und der Abrückung der Bahnhofszufahrtsstraße von südlich auf nördlich der P&R Anlage ist die Auflage im verfahrensgegenständlichen Einreichprojekt umgesetzt. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Geh- und Radwegführung	Geh- und Radwegführung wird von der Fahrbahn getrennt, die sich nach Norden verschiebt.	<p>Auflage "Verkehr 0404" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Im Verlauf der Bahnhofszufahrtsstraße und in der Unterführung der L637, Sulzhofstraße, ist eine von der Fahrbahn getrennte Geh- und Radwegführung sicher zu stellen." Durch die Verlegung der Bahnhofszufahrtsstraße nach Norden ist die von der Fahrbahn getrennte Geh- und Radwegführung gewährleistet. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Veränderte Linienführung und Verbreiterung der Bahnhofszufahrtsstraße	Die Koralmbahntrasse wurde im Bereich der Bahnhofszufahrtsstraße lagemäßig nach Norden abgerückt.	<p>Auflage "Verkehr 0393" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Hinsichtlich einer möglichen Entlastung vom baustellenbedingten Schwerverkehr der L637, Sulzhofstraße, und von Groß St. Florian ist im Zusammenhang mit der Planung einer Ortsumfahrung im Zuge der L601, Schröttenstraße, Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung herzustellen." Auflage Verkehr 0407 (zwingend) besagt: "Die Detailplanung der Bahnhofszufahrtsstraße soll jedenfalls im Zusammenhang mit einer Ortsumfahrung für Groß St. Florian im Zuge der L601, Schröttenstraße, im Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung erfolgen." Auflage Verkehr 0416 (zwingend) besagt: "Der baustellenbedingte Schwerverkehr durch den Ortskern von Groß St. Florian ist zu minimieren. Hinsichtlich einer möglichen Entlastung vom baustellenbedingten Schwerverkehr der L637, Sulzhofstraße, und von Groß St. Florian ist im Zusammenhang mit der Planung einer Ortsumfahrung im Zuge der L601, Schröttenstraße, Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung herzustellen." Hierbei wurden von der Landesstraßenverwaltung Vorgaben für die Straßenführung der Bahnhofszufahrtsstraße sowohl in trassierungstechnischer Hinsicht (Entwurfsgeschwindigkeit, Radien, Neigungen, Fahrbahnbreiten) als auch im Hinblick auf die optimierte Linienführung im Bereich des Bahnhofes Weststeiermark gegeben, die zu einer veränderten Linienführung und Verbreiterung der Bahnhofszufahrtsstraße führten, wodurch u.a. eine Verschwenkung nach Norden erforderlich war. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzlicher Flächenbedarf durch Entwässerungsmulde	Die Koralmbahntrasse wurde im Bereich der Bahnhofszufahrtsstraße wegen des zusätzlichen Flächenbedarfs lagemäßig nach Norden abgerückt.	Auflage "Wasser 0022" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Die Entwässerung der Bahnhofszufahrtsstraße zum Bahnhof Weststeiermark hat über Straßenmulden mit entsprechendem Aufbau zu erfolgen." Die Einhaltung dieser Auflage führte zu einer ca. 3 m breiten Entwässerungsmulde. Ein zusätzlicher Flächenbedarf der Straßenanlage Richtung Norden war erforderlich. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.
Objekt WA 9b, Grabenbrücke II, km 39,200	Schaffung einer Wildquerung d. Vergrößerung der Lichten Weite von 10 m anstelle von 6 m des Objektes WA9b.	Im Gegensatz zur UVE wurde die GKB im EB Verfahren 2-gleisig geplant, wodurch der Bahndamm der GKB breiter wurde. Zusätzlich wurde die Bahnhofszufahrtsstraße (Stand UVE) als zukünftige Landesstraße definiert, wodurch sich der Barriereeffekt aus Sicht der Wildökologie erhöht hat. Aufgrund der längeren Unterführungen (aus Sicht des Wildes) muss entsprechend den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen - RVS 3.31 eine größere lichte Weite des Unterführungsbauwerkes umgesetzt werden. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
ENTWÄSSERUNG		

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Schaffung von Rückhaltevolumina von 100m ³ in den Bahngräben vor Einleitung in die Vorflut	Schaffung von Entwässerungsabschnitten in den Bahngräben mit einem Rückhaltevolumen von 100m ³ .	Alle Entwässerungsabschnitte weisen für einen möglichen Störfall ein Rückhaltevolumen von 100 m ³ auf (Auflage Wasser 0030). Vor Einleitung in die Vorflut ist jeweils ein Schieber vorgesehen. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.
Ringdrainage um dichte Wanne Unterführung WA8b km 37,150	Um die Unterführung wird eine Ringdrainage gelegt.	Um den Grundwasserstrom nicht zu verändern, wird um dieses Bauwerk eine Ringdrainage gelegt, damit keine negativen Auswirkungen auf den Grundwasserstrom auftreten (Auflage Wasser 0040). Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Trassenverschwenkung	Die Koralmahntrasse wurde im Bereich von km 35,015 bis km 39,754 um maximal 29,60 m (bei km 37,056) lagemäßig nach Norden abgerückt. Der Maximalwert der Nivelleteanhebung in diesem Bereich (km 35,015 - 0,94m, km 39,754 - 0,0 m) beträgt ca. 2,0 m (km 36,425).	Auflage "Wasser 0059" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Der Hochwasserabfluss bzw. die Abfuhr der Hangwässer darf durch die geplanten Geländeänderungen im Zuge der Trassenerrichtung nicht verschlechtert werden. Dazu sind entsprechende Kompensationsmaßnahmen zu setzen." Ohne Trassenverschwenkung wäre die Einhaltung dieser Auflage nicht möglich gewesen, weil südlich der Trasse zu wenig Abflussraum zur Verfügung gestanden wäre, und sich nördlich der Trasse eine Erhöhung des Wasserspiegels im Siedlungsbereich im Hochwasserfall ergeben hätte. Die Vergrößerung des Abflussraumes im Süden in Kombination mit der Durchlässigkeit der Trasse im Bereich der verschiedenen Brückenobjekte bewirkt eine Entlastung des Bereiches nördlich der Trasse. Darüber hinaus bleibt der bestehende natürliche Retentionsraum südöstlich der Trasse im Bereich des Objektes WA 6 gegenüber dem UVE-Projekt erhalten. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Nivelletteanhebung aufgrund des geforderten Freibordes</p>	<p>Der Maximalwert der Nivelletteanhebung aufgrund des geforderten Freibordes im Bereich von km 35,015 bis km 39,754 beträgt ca. 2,0 m (km 36,425).</p>	<p>Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Durch Einhaltung des geforderten Freibordes von 1 m bei den Flutbrücken ergibt sich eine Verbreiterung des Bahndammes im Fußbereich bis zu 6 m, wodurch gegenüber dem UVE-Projekt der Bahnbau sich nach Norden und Süden verbreiterte. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
<p>Querungen und Ausleitungen der Bahnentwässerung</p>	<p>Geringfügige Verschiebungen durch Trassenänderungen und Optimierungen der Entwässerung sowie Berücksichtigung der Störfallreserve im Bahngraben.</p>	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die oben genannten Ableitungsmaßnahmen kommt es zu einer Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Entwässerung und einem Rückhalt der flüssigen Phase während eines Störfalles. Damit wird die Auflage der UVP erfüllt. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzliche Querung km 33,150	Errichtung einer Querung DN 1000 unter der Bahn zur Ausleitung der Bahnwässer in das "Unbenannte Gerinne östlich Gussendorf".	Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die geänderte Lage des "Unbenannten Gerinnes östlich Gussendorf" können die Bahnwässer in dieses Gerinne eingeleitet werden. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.
Verschiebung der Querung km 33,725 auf km 33,928	Verlegung der Ausleitung DN 1000 für die Bahnentwässerung.	Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Verschiebung von WA2 erfolgt auch eine Verschiebung der Querung und Ausleitung in die Laßnitz, um auch die Störfallreserve von 100 m³ im Bahngraben zu gewährleisten. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Verschiebung der Querung km 34,615 auf km 34,704</p>	<p>Verlegung der Ausleitung DN 1000 für die Bahnentwässerung.</p>	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Aufgrund der geänderten Unterführung WA4 und deren Hochwassersicherheit wird der Entwässerungsgraben verlegt und kann eine Einleitung der Bahnwässer in den Graben erst an dieser Stelle erfolgen. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Verlegung des Grabens zur Laßnitz bei WA4	Lageveränderung des Entwässerungsgrabens durch die geänderte Situation bei WA4. Aufgrund der Verklauungsgefahr werden im Graben bei km 34+600 Wildholzrechen angeordnet.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Die Ablöse des Objekts Schwarzl ermöglicht die Anbindung des Erschließungsweges südlich vom Objekt WA4, der als Hochwasserschutz für die Unterführung WA4 dient. Die Lage des Grabens zur Laßnitz wird projektsgemäß angepasst. Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Da es sich hier nicht um eine Bahnbrücke handelt, sondern um zwei Durchlässe unter einer Gemeindestraße, ist die Auflage 0061 hier nicht relevant. Trotzdem wurde aufgrund der Verklauungsgefahr durch das Freibord unter 1,0 m als Ersatzmaßnahme eine Wildholzsperrre angeordnet. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Entfall Querung bei km 36,280	Entfall der Querung DN 1000 für die Bahnwässer.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Veränderung der Trassenführung des Unbenannten Gerinnes bei Grünau an der Laßnitz können die Bahngraben links und rechts der Bahn direkt in den Vorfluter eingeleitet werden. Damit wird die Auflage erfüllt. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
Entfall Querung bei km 36,650	Entfall der Querung DN 1000 für die Hangwasserableitung aus RHB1.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Aufgrund der Neulage des Gerinnes erfolgt die Ausleitung aus dem RHB1 links der Bahn parallel zur Bahntrasse in das Unbenannte Gerinne bei Grünau an der Laßnitz. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Geänderter Vorfluter für die Querung km 37,061</p>	<p>Die Ableitung des Hangwasser aus dem RHB2 erfolgt nicht in den Ableitungsgraben rechts der Bahn sondern in die Laßnitz.</p>	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Die Kapazität des unbenannten Gerinnes bei Grünau ist für die Mengen der Hangwässer nicht ausreichend. Aus diesem Grund erfolgt die Ausleitung nunmehr in die Laßnitz. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
<p>Verschiebung der Querung km 37,728 auf km 37,664</p>	<p>Verlegung der Ausleitung DN 1000 für die Bahnentwässerung.</p>	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Aufgrund der geänderten Lage von GSA 1/3 wird die Ausleitung optimiert. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzliche Querung km 38,051, km 38,510 und km 38,746	Zusätzliche Ausleitungen in den Begleitkanal für die Entwässerung des Bahnhofbereiches.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Optimierung und die größere Tiefenschärfe der Bemessung der Bahnhofsentwässerung leiten diese Querungen das Wasser weiter zum Begleitkanal, der in der GSA 1/3 mündet. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
Entfall Querung bei km 38,329	Entfall der Querung DN 1000 für die Bahnwässer.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Optimierung und die größere Tiefenschärfe der Bemessung der Bahnhofsentwässerung entfällt diese Querung zu Gunsten der oben genannten Querungen. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzliche Querung km 38,926	Zusätzliche Ausleitung für die Entwässerung des Bahnhofbereiches.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Optimierung und die größere Tiefenschärfe der Bemessung der Bahnhofsentwässerung leitet diese Querung das Wasser in die GSA 1/4. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>
Verschiebung der Querung km 40,316 auf km 40,072	Verlegung der Ausleitung DN 1000 für die Bahnentwässerung.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Optimierung und die größere Tiefenschärfe der Bemessung der Bahnentwässerung verschiebt sich diese Ausleitung beim Objekt WA10 zur GSA 1/6 hin. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Entfall Querung bei km 40,652	Entfall der Querung DN 1000 für die Bahnwässer.	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesenbericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Überall dort, wo die HL-Trasse durch ihre Barrierewirkung die Oberflächenabflüsse verändert, sind in der Detailplanung die zugehörigen Teileinzugsgebiete zu ermitteln und die erforderlichen Ableitungsmaßnahmen (Begleitgräben, Durchlässe) zu errichten." Durch die Optimierung und die größere Tiefenschärfe der Bemessung Bahnentwässerung entfällt diese Querung. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Lage und Anzahl der Pufferteiche km 39,160 bis km 38,330</p>	<p>Es werden in der Betriebsphase 2 Pufferteiche und in der Bauphase 3 Pufferteiche angeordnet.</p>	<p>Auflage "Wasser 0058" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Im Detailprojekt ist ein Beweissicherungsprogramm sowohl für Errichtungsphase als auch für die Normalbetriebsphase vorzulegen. Darin sind die Örtlichkeiten der Temperaturmessstellen für die Bergwässer sowie der Vorfluter, der Vorfluter selbst sowie die Intervalle gemäß der Immissionsverordnung festzulegen. Die Grenzwerte der Immissionsverordnung sind einzuhalten. Sollten die Grenzwerte aufgrund der Messungen bzw. erhöhter Bergwassertemperaturen überschritten werden, sind die Kühlteiche zu vergrößern." Durch die Erkundungsstollen sind nun neue Daten für die Menge und Temperatur der Bergwässer bekannt. Diese führen nun zu einer größeren benötigten Pufferfläche. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzliche GSA 1/1 bei km 36,300	Zusätzliche Gewässerschutzanlage für die Bahnwässer.	Auflage "Wasser 0093" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei der Trassenquerung bei HL-km 36,280 ist der Graben südlich der HL – Trasse weiterzuführen und die Wässer in das bestehende unbenannte Gerinne zu leiten. Im Detailprojekt ist ein hydraulischer Nachweis über die Kapazität dieses Vorflutgrabens vorzulegen." Dadurch dass die Hochwassersituation des unbenannten Gerinnes bei Grünau durch die Einleitung von Bahnwässern nicht verschlechtert werden darf (Sinngemäße Anwendung den Koglbauerbach betreffend (Auflage "Wasser 0074")), wurde zur Dämpfung des Abflusses der Bahnentwässerung diese GSA angeordnet. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.
Verschiebung GSA 1/2 (UVE: GSA 1/1) von km 37,070 auf km 37,081	Verschiebung der Gewässerschutzanlage für die Bahnwässer.	Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Die Situierung der Gewässerschutzanlage wurde an die Nivelleteanhebung angepasst. Durch die Änderung wird den Ergebnissen der UVP Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Verschiebung und Vergrößerung GSA 1/3 (UVE: GSA 1/2) von km 37,650 auf km 37,700</p>	<p>Verschiebung der Gewässerschutzanlage für die Bahnwässer.</p>	<p>Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Die Situierung der Gewässerschutzanlage wurde an die Nivelleteanhebung angepasst. Die GSA1/2 und GSA1/3 aus der UVE wird durch eine GSA 1/3 ersetzt. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>
<p>Verschiebung GSA 1/4 (UVE: 1/4) von km 38,850 auf km 38,852</p>	<p>Verschiebung der Gewässerschutzanlage für die Bahnwässer.</p>	<p>Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." Die Situierung der Gewässerschutzanlage wurde an die Nivelleteanhebung angepasst. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzliche GSA 1/5 bei km 39,400	Zusätzliche Gewässerschutzanlage für die Bahnwässer.	<p>Auflage "Wasser 0074" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Die Hochwassersituation des Kogelbauerbaches darf durch die zusätzlichen Einleitungen nicht verschlechtert werden." Aufgrund der Rückhaltungsmöglichkeit für einen möglichen Störfall und als Pufferung der Abflussspitze des Regenereignisses vor Einleitung in den Vorfluter wird diese Gewässerschutzanlage angeordnet. Da die Bahnwässer in das Unbenannte Gerinne Koglbauerbach rechter Zubringer eingeleitet werden, und dieser in den Koglbauerbach mündet und in diesem die Hochwassersituation durch zusätzliche Einleitungen nicht verschlechtert werden darf (Auflage "Wasser 0074"), wurde zur Dämpfung des Abflusses der Bahnentwässerung diese GSA angeordnet. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Zusätzliche GSA 1/6 bei km 40,100	Zusätzliche Gewässerschutzanlage für die Bahnwässer.	Auflage "Wasser 0074" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Die Hochwassersituation des Kogelbauerbaches darf durch die zusätzlichen Einleitungen nicht verschlechtert werden." Aufgrund der Rückhaltungsmöglichkeit für einen möglichen Störfall und als Pufferung der Abflussspitze des Regenereignisses vor Einleitung in den Vorfluter wird diese Gewässerschutzanlage angeordnet. Da die Bahnwässer in das Unbenannte Gerinne Koglbauerbach rechter Zubringer eingeleitet werden, und dieser in den Koglbauerbach mündet und in diesem die Hochwassersituation nicht verschlechtert werden darf, ist der Hauptgrund für die Errichtung des Beckens. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.
Lage der Auffangkammer für Tunnelwässer am Ostportal	Bei Bahn km 40,626 wird eine Auffangkammer rechts der Bahn in der Größe von 100m ³ für Störfälle im Tunnel vorgesehen.	Auflage "Wasser 0074" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Auffangkammern in den Portalbereichen sind im Hinblick auf einen Schadensfall im Tunnel ausreichend zu dimensionieren." Um die flüssige Phase nicht ins freie Gelände fließen zu lassen, wird eine ausreichend dimensionierte Kammer mit einem Störfallvolumen von 100m ³ für Störfälle vorgesehen. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG		
Leiteinrichtung Wild/ Fischotter km 32,350 - km 40,925	Errichtung von rehwilddichten Maschendrahtzäunen von 1,20m Höhe.	In Auflage 355b-d des UVG wird die Errichtung von rehwilddichten Maschendrahtzäunen gefordert. Wo die erforderliche Leitfunktion durch Lärmschutzwände bzw. Absturzsicherungen (oberhalb Steinsätze bzw. Ostportal) nicht gegeben ist, werden die geforderten Zäune errichtet. Geringfügige Lageverschiebungen ergaben sich durch die Verschiebung von Objekten. Wo erforderlich, wird die Leiteinrichtung auch die Funktion eines Fischotterzaunes erfüllen (Auflage 356). Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.
Unbenanntes Gerinne km 33,145	Errichtung einer zusätzlichen Querung der Koralmbahntrasse mittels Rechteckdurchlass.	In Auflage 70 des UVG wird die Errichtung eines Durchlasses und die direkte Einleitung in die Laßnitz gefordert. Das Gerinne wird in die Vorlandabsenkung der Laßnitzverlegung integriert. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.
Unbenanntes Gerinne km 33,535	Führung des Gerinnes nördlich Lärmschutzdamm bis zum neu errichteten Durchlass bei km 33,145. Einleitung in das unbenannte Gerinne und in der Folge in die Laßnitz.	In Auflage 71 des UVG wird die Errichtung eines Durchlasses und die direkte Einleitung in die Laßnitz auf Höhe km 33,535 gefordert. Da dies einen Durchlass mit der Länge von über 60m nötig gemacht hätte, wird das Gerinne schadlos zwischen GKB und Koralmbahn nach Osten bis zum Durchlass auf Höhe 33,145 und in weiterer Folge in die Laßnitz geführt. Das Gewässer wird ökologisch strukturiert ausgebildet. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Bestehendes Laßnitzbachbett zwischen km 33,535 - km 33,865	Teilweise Erhaltung des Laßnitzbachbettes und Errichtung eines Geh- und Radweges.	Bezugnehmend auf Auflage 280a wurde das bestehende Laßnitzbachbett größtmöglich erhalten und durch die Errichtung eines Rad- und Gehweges die Funktion einer Erholungsfläche verstärkt. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.
Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild zwischen km 35,500 und 36,500	Statt Lärmschutzdämmen kommen Lärmschutzwände zum Einsatz.	Auflage "Wasser 0061" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Bei allen durch den Bahnbau betroffenen Bahnbrücken sind die Maßnahmen so zu setzen, dass der Freibord von 1,0 m eingehalten wird." In Erfüllung dieser Auflage muss die Trasse angehoben werden, was unter Einhaltung der erforderlichen Lärmschutzgrenzwerte zu einer Erhöhung der Dämme um bis zu 2m geführt hätte. Durch den Einsatz der Lärmschutzwände kann sowohl die Lärmschutzwirkung als auch die Einbindung der Trasse ins Landschaftsbild (Dammlage im Talboden) optimiert werden. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
M26 zwischen km 37,160 und km 38,930	Schaffung zusätzlicher talquerender Grünverbindungen im Nahbereich der Trasse	<p>Bezugnehmend auf die Auflagen 203 und 279 werden gegenüber den Angaben der Umweltverträglichkeitserklärung zusätzliche talquerende Grünverbindungen in Form von Baumreihen bzw. Gehölzstreifen geschaffen. Die Breite beträgt jeweils rd. 8m, die Gesamtlänge all dieser zusätzlichen Grünverbindungen umfasst rd. 350m.</p> <p>Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Rückhaltebecken für Hangwässer	Im Zuge der Optimierung der Entwässerung kommt es zu lagemäßigen Verschiebungen der Rückhaltebecken.	<p>Auflage "Wasser 0048" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "In jenen Hangbereichen, wo die HL-Trasse eine Barriere bildet und damit den natürlichen Oberflächenabfluss behindert, sind die einzelnen Einzugsgebiete zu erfassen und jene Maßnahmen darzustellen welche gewährleisten, dass einerseits keine Beeinträchtigung der HL-Trasse entsteht und andererseits die anfallenden Wässer schadlos abgeleitet werden." sowie Auflage "Wasser 0059" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Der Hochwasserabfluss bzw. die Abfuhr der Hangwässer darf durch die geplanten Geländeänderungen im Zuge der Trassenerrichtung nicht verschlechtert werden. Dazu sind entsprechende Kompensationsmaßnahmen zu setzen." Im Rahmen der Erfüllung der Auflagen (schadlose Abfuhr der Hangwässer) kommt es zu lagemäßigen Verschiebungen der Rückhaltebecken für Hangwässer. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>M27 Gestaltung Bf Weststeiermark und temporärer Temperaturpufferteich (Kühlteich) km 38,210 bis 38,750M31 dauerhafter Temperaturpufferteich (Kühlteich) km 38,950 bis 39,150</p>	<p>Der Bahnhofsbereich und die Temperaturpufferflächen werden gegenüber der UVE verschoben und umgestaltet. Der dauerhafte Temperaturpufferteich wird von nördlich der Bahnhofzufahrtsstraße in den Zwickel KB-Trasse, GKB-Trasse, Gemeindestraße Lebing-Gleinz verschoben. Der temporäre Temperaturpufferteich wird vom Portalbereich des Tunnels in die Zwickelfläche Park-and-Ride-Anlage, Bahnhofzufahrtsstraße, GKB-Trasse verschoben.</p>	<p>Auflage "Verkehr 0404" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Im Verlauf der Bahnhofzufahrtsstraße und in der Unterführung der L637, Sulzhofstraße, ist eine von der Fahrbahn getrennte Geh- und Radwegführung sicher zu stellen.", Auflage "Verkehr 0405" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Auf die Einbindung der Bahnhofzufahrtsstraße in die L601, Schröttenstraße, ist in Hinblick auf die sehr hohe verkehrliche Bedeutung der L601 für den Bezirk Deutschlandsberg und der Verkehrsbelastung der Bahnhofzufahrtsstraße in der Detailplanung besonders Rücksicht zu nehmen." sowie Auflage "Verkehr 0406" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Der Zugang von den P&R-Parkplätzen zu den Bahnsteigen des IC-Bahnhof Weststeiermark ist behindertengerecht und so zu gestalten, dass der Fußgängerverkehr den Straßenverkehr nicht niveaugleich kreuzt." Entsprechend der Erfüllung dieser Auflagen und aufgrund der vom zukünftigen Straßenerhalter (Land Steiermark) vorgegebenen Rahmenbedingungen zur Führung und zum Ausbaustandard der Bahnhofzufahrtsstraße (Auflagen 0404, 0405 und 0406) muss die Lage des Temperaturpufferteiches verändert werden. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
M28 (offene Grabenführung bei km 38,330)	Die lt. UVE vorgesehene offene Führung des Entwässerungsgrabens der Bahnentwässerung zum Zubringer Koglbauerbach wird verrohrt ausgeführt.	Maßnahme "Landwirtschaft 0286" (empfohlen) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Abschnitt 2: Freilandstrecke Weststeiermark (km 36,97 – 40,92): Es wird empfohlen, nach Lösungen zu suchen, um die Durchtrennung landwirtschaftlicher Nutzflächen durch den Ableitungsgraben für Oberflächenwasser zu vermeiden. Die im Gutachten des SV für Wasserbautechnik urgierten zusätzlichen Entwässerungskonzepte sollten auch die hier aufgezeigten Erfordernisse der Landwirtschaft berücksichtigen." In Erfüllung der Maßnahme werden die Bahnwässer verrohrt zum Zubringer Kogelbauerbach geführt. Dies erfolgt aufgrund der herrschenden Eigentumsverhältnisse und der Sicherstellung einer weiteren landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Offenes Gerinne zur Ableitung Hangwässer km 40,400 bis 41,050</p>	<p>Das Gerinne wird in der Lage rd. 40m nach Süden verschoben.</p>	<p>Auflage "Wasser 0048" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "In jenen Hangbereichen, wo die HL-Trasse eine Barriere bildet und damit den natürlichen Oberflächenabfluss behindert, sind die einzelnen Einzugsgebiete zu erfassen und jene Maßnahmen darzustellen welche gewährleisten, dass einerseits keine Beeinträchtigung der HL-Trasse entsteht und andererseits die anfallenden Wässer schadlos abgeleitet werden." und Auflage "Wasser 0059" (zwingend) aus dem "Gesamtsynthesebericht", Teil "Umsetzung der Auflagen / Maßnahmen aus dem UVP-Verfahren" (Plan Nr. K_WA_EB_AL_000_0102_F_02) gem. Umweltverträglichkeitsgutachten besagt: "Der Hochwasserabfluss bzw. die Abfuhr der Hangwässer darf durch die geplanten Geländeänderungen im Zuge der Trassenerrichtung nicht verschlechtert werden. Dazu sind entsprechende Kompensationsmaßnahmen zu setzen." Die Änderung erfolgte aufgrund der beiden Auflagen (schadlose Abfuhr der Hangwässer).</p> <p>Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>
<p>Freidorfer Gleinz km 42,000</p>	<p>Durch Änderungen der Tunnelplanung (Art des Vortriebs) ist ein obertägiger Eingriff (Bodensicherungsmaßnahmen) nicht mehr erforderlich.</p>	<p>Bezugnehmend auf die Auflage 1 werden keine obertägigen Maßnahmen gesetzt. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Ableitung der Bergwässer am Westportal</p>	<p>Anstatt bereits den UVE-Betriebszustand der Ableitung der Bergwässer in Form eines offenen Abkühlungsgerinnes herzustellen, werden im Einreichprojekt Wettmannstätten - St. Andrä die Maßnahmen aus der Erkundung (GSA, Retentionsbecken, Rohrleitung) beibehalten bzw. adaptiert.</p>	<p>In den Auflagen 348a-c wird für die Einleitung der Bergwässer in die Lavant die Einhaltung der Immissionsschutzverordnung für Cyprinidengewässer sowie zusätzliche ökologische Ausgleichsmaßnahmen an der Lavant gefordert. Die Einhaltung der Immissionsschutzverordnung wird durch die im Einreichprojekt Wettmannstätten - St. Andrä dargestellten Maßnahmen (GSA, Retentionsbecken, Rohrleitung bis zur Lavant) gewährleistet. Die Ausgleichsmaßnahmen an der Lavant werden im Rahmen des Nachbarabschnittes umgesetzt.</p> <p>Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.</p>

Sonstige Änderungen

Hierin sind Änderungen erfasst, die sich im Sinne des § 24g. (1) 2. primär aus der nunmehr gegebenen Planungstiefe ergeben:

- höherer Detaillierungsgrad durch den Planungsmaßstab 1:1000 statt 1:2500
- Geländeaufnahme mit der Auswertung im Maßstab 1:1000 statt der Luftbilddauswertung in der UVE
- Synergieeffekte mit anderen Änderungen, die positive Auswirkungen haben

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
STRECKENPLANUNG		
Erhöhung Betriebsgeschwindigkeit	Fortschreibung der Betriebssimulation (Einreichung mit der Betriebsgeschwindigkeit V = 200 km/h und Anpassung von Zugzahlen)	<p>Im Rahmen der Fortschreibung der Betriebssimulation entsprechend den derzeitigen Entwicklungen in Österreich wurde eine Betriebsgeschwindigkeit von V = 200 km/h eingereicht. Weiters war im Eisenbahnrechtlichen Einreichprojekt eine Prüfung gemäß TSI durchzuführen. Unter Bezugnahme auf die EU Richtlinie 2004/50/EG hat die damit befasste Benannte Stelle die Prüfung des gegenständlichen Vorhabens durchgeführt, und in ihrem Dossier vom 31.05.2005 in Punkt 3.2 die Kategorie II gemäß TSI Infrastruktur für die gegenständliche Hochleistungsstrecke festgelegt; diesbezüglich wurde im Betriebskonzept auf diesen Umstand eingegangen. Weiters erfolgte eine Anpassung der Zugzahlen entsprechend aktualisierten Verkehrsdaten.</p> <p>Grundsätzlich liegen allen Bemessungen (Lärm, Erschütterung, etc.) die Betriebsgeschwindigkeit von V = 200 km/h und die geänderten Zugzahlen zu Grunde. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung von V = 160 km/h auf V = 200 km/h und mit Änderung der Zugzahlen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Regelquerschnitte	<p>Ein 110 kV Kabeltrog wird nach SFE Vorgaben l.d.B vorgesehen.</p> <p>Änderungen im Zuge Fortschreibung der HL-Richtlinien, DVB 50 Pkt. 13, ED 50 und Betriebssimulation V200.</p>	<p>In der Fortschreibung der HL-Richtlinien wurde ein Sonderquerschnitt für eine Untergrundabdichtung beigelegt. Eine Aktualisierung der DVB 50 Pkt. 13 regelt den behindertengerechten Zugang. Die Änderung der ED 50 führt eine Änderung der Mastabstände mit sich. Nachführung der alten V200 entsprechend dem techn. Projekt. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>
BAHNHOFPLANUNG		
Gleisplanung	Änderungen der Nutzlängen im Bahnhof Weststeiermark.	<p>Aus sicherheitstechnischen Überlegungen ergaben sich neue Nutzlängen im Bahnhof Weststeiermark. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>
Randbahnsteig am GKB-Gleis	Der Randbahnsteig am GKB-Gleis wird von 150 m auf 190 m erweitert.	<p>Der Randbahnsteig am GKB-Gleis wird auf Grund einer Festlegung von ÖBB Netz erweitert. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>
Gradiente Bahnhof Weststeiermark	Änderung der Gradiente im Bahnhofsbereich von 2,5 ‰ auf 2,0 ‰.	<p>Die Neigungsermäßigung von 2,5 ‰ auf 2,0 ‰ ist eine Verbesserung im Sinne der DV B von einer zul. Grenzneigung auf ein techn. übliches Maß. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
TUNNELPLANUNG / UNTERFLURTRASSEN		
Bogenverbesserungen km 46,726 - km 47,520	Durch eine Optimierung kommt es zu einer geringfügigen Abweichung der lagemäßigen Trassierungsparameter (statt R = 3500 m wurde R = 5000 m gewählt).	Die Beurteilung der Änderung der lagemäßigen Trassierungsparameter ergibt, dass mit dieser Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Gleisabstände km 39,627 - km 73,800	Die Gleistrassierung im Koralmtunnel und die Achsabstände zwischen Tunnelgleis 1 und Tunnelgleis 2 wurden entsprechend der weiterführenden Tunnelplanung, Lärmschutzplanung sowie hinsichtlich der Grundeinlösung entsprechend den technisch erforderlichen Gleisabständen optimiert (neue Gleisabstände sind im Techn. Bericht, im Absteckplan sowie im Längenschnitt ersichtlich).	Es erfolgte eine Optimierung aus tunnelbautechnischer Sicht und eine Optimierung der Servitutsstreifen. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Lüftungsanlagen	Die Erkundungsschächte Leibenfeld (km 44,298) und Paierdorf (km 70,028) werden künftig als Lüftungsanlagen für den Wartungs- und Störfall genutzt. Die bestehenden Schachtanlagen werden dementsprechend rückgebaut und an der Oberfläche werden Lüftergebäude situiert. Eine entsprechende Anbindung an das öffentliche Straßenverkehrsnetz ist im Projekt enthalten. Die Berücksichtigung im lärmtechnischen Projekt sowie im landschaftspfl. Begleitprojekt sowie in der Grundeinlöse und in den Rodungsunterlagen erfolgt projektgemäß. Die anfallenden Oberflächenwässer werden an der Oberfläche vor Ort zur Versickerung gebracht.	Lüftungsanlagen wurden in der UVE-Planung nicht vorgesehen, sind aber für den Wartungs- und Störfall im Koralmtunnel notwendig, so wie sie im Rahmen der Untersuchung Tunnellüftungskonzept der vorliegenden eisenbahnrechtlichen Einreichung nachgewiesen wurden. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
MASSENDISPOSITION		
Baurestmassendeponie	Entfall der Baurestmassendeponie.	Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
LÄRMSCHUTZ		
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 32,619 - km 33,400 r.d.B	Damm bzw. Damm mit aufgesetzter LSW wurde durch eine LSW ersetzt.	Eine Verbesserung der Immissionswerte wurde erzielt. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 37,600 - km 37,972 r.d.B	LSW wurde verkürzt.	LSW wurde verkürzt da die schalltechnische Notwendigkeit nicht gegeben ist. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 37,100 - km 38,700 l.d.B	Abschirmkante des Steinsatzes südlich Bf. Weststeiermark wurde um 0,5 m Richtung Süden versetzt.	Abschirmkante des Steinsatzes südlich Bf. Weststeiermark wurde aufgrund Entwässerungstechnischer Erfordernisse um 0,5 m Richtung Süden versetzt. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 37,100 - km 38,700 l.d.B	Abschirmkante des Steinsatzes südlich Bf. Weststeiermark wurde um 0,5 m Richtung Süden versetzt.	Abschirmkante des Steinsatzes südlich Bf. Weststeiermark wurde aufgrund Entwässerungstechnischer Erfordernisse um 0,5 m Richtung Süden versetzt. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Optimierung Lärmschutzmaßnahme km 38,700 - km 38,800 l.d.B</p>	<p>Geometrie am Ende des Steinsatzes wurde modifiziert.</p>	<p>Geometrie am Ende des Steinsatzes wurde aufgrund der geänderten Anforderungen an den Rettungsplatz modifiziert. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>
<p>STRASSENPLANUNG (inkl. Objekte)</p>		
<p>Gemeindestrasse Gussendorf - Lassenberg WA2 bzw. WA2a Kombinierte Überführung der Laßnitzverlegung und der Bahntrasse im Bereich km 33,912</p>	<p>Im UVE-Projekt unterquert die Gemeindestraße Gussendorf-Lassenberg die Koralmbahntrasse (WA 2 in km33,711) und überquert die Laßnitzverlegung (Laßnitzbrücke WA 2a in km 33,565). Das Objekt WA 2 überquert nunmehr in EB-km 33,912 die Laßnitzverlegung und die Bahntrasse in einem kombinierten Objekt, wobei die Wegeführung geringfügig abgeändert wurde.</p>	<p>Im Rahmen der Optimierung der Hochwasserschutzmaßnahmen im Bereich der Laßnitzverlegung, auch in Zusammenhang mit dem Dorneggerbach, überspannt das Überführungsbauwerk der Gemeindestrasse die Koralmbahn sowie die Laßnitz an der engsten Stelle und gewährleistet somit eine wirtschaftlichere Ausführung. Durch zusätzliche Dammschüttungen aus Lärmschutzgründen wird der besiedelte Bereich zwischen der GKB und der Koralmbahn auch bei HQ100 hochwasserfrei. Die südliche Erschließung wird an das neue Wegesystem angepasst. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Gemeindestrasse Gussendorf - Michelgleinz WA4 in km 34,542	Die Linienführung der Unterführung WA4 in EB-km 34,542 wurde geringfügig abgeändert.	Im Zusammenhang mit der Hochwasserproblematik (Optimierung der Abflussverhältnisse), sowie aus Gründen der Einsparung von erheblichen Lärmschutzmaßnahmen wird die Ablösung des Objektes Schwarzl (Gst. Nr. 478 der KG. Nassau) l.d.B erforderlich. Damit wurde auch in Abstimmung mit dem zukünftigen Straßenerhalter (Gde. Groß St. Florian) eine gestreckte Linienführung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Unterführungsbauwerk erzielt. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Entfall Wartungsweg km 35,600 - 36,250 r.d.B	Der Wartungsweg km 35,600 - 36,250 r.d.B wurde in der EB- Planung nicht berücksichtigt, da die Zugängigkeit zur Bahnanlage über den linksseitigen Begleitweg gegeben ist. Anmerkung: Im vorliegenden EB-Projekt werden die Wartungswege als Bedienungswege bezeichnet.	Die Aufschließung der Grundstücke zwischen der Koralmbahn und der Laßnitz ist über den best. öffentl. Weg (Gst. Nr. 637 der KG. Grünau) gegeben. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Entfall Begleitweg km 36,760 - 37,000 r.d.B	Der Begleitweg von km 36,760 bis km 37,000 r.d.B wurde in der EB- Planung nicht berücksichtigt. Anmerkung: Im vorliegenden EB-Projekt werden die Begleitwege als Erschließungswege bezeichnet.	Die Aufschließung des Grundstückes Nr. 573 der KG. Grünau ist über den neuen Kreisverkehr an die L637 gegeben. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Entfall Begleitweg km 37,970 - 38,260 l.d.B	Der Begleitweg von km 37,970 bis km 38,260 l.d.B wurde in der EB- Planung nicht berücksichtigt.	Die Aufschließung des Grundstückes Nr. 177 der KG. Grub ist über das bestehende öffentl. Wegenetz (Grubdorferweg bzw. Rosenbergweg) gegeben. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Überführungen der Gemeindestrasse Lebing - Gleinz WA9 in km 39,199 und WA9a in GKB-km 25,182	Errichtung einer Grünbrücke (WA9) mit optimierter Straßen-Linienführung (geringfügige Abrückung nach Westen), sowie Optimierung der Brückenkonstruktion (WA9a) mit nahezu rechtwinkliger Querung der GKB-Trasse (geringfügige Verlegung nach Osten).	Die Weganbindungen werden den neuen Anlageverhältnissen angepasst. Für das Objekt WA9 ergibt sich eine Verbesserung im Zusammenhang mit dem Thema Anprallschutz. Bei der Überführung WA9a ergibt sich eine wirtschaftlichere Bauweise. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Überführung Zeierlingerstraße (WA 10) in km 40,309	Im UVE-Projekt unterquert die Zeierlingerstraße die Bahntrasse, während sie im Einreichprojekt die Bahntrasse überquert.	Unter Berücksichtigung der südseitig angrenzenden Hanglage, sowie aus entwässerungstechnischen Gründen (Tunnelentwässerung) wird der Gemeindegeweg in Abstimmung mit dem Straßenerhalter überführt. Damit wird für die nordwestlich angrenzende Harterwaldsiedlung ein durchgehender Lärmschutzdamm ermöglicht. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Entfall Begleitweg km 40,360 - 40,830 i.d.B	Im EB- Projekt erfolgt die Zufahrt zum Tunnelportal nordseitig der Bahntrasse.	In Kombination mit der erforderlichen Zufahrt zum geplanten Betriebsgebäude vor dem Portal wird die Portalzufahrt von der Südlage zur Nordlage verlegt. Südseitig verbleibt ein Bahnbedienweg, welcher durchgängig vom Bahnhof bis zum Tunnelportal geplant ist. Im Portalbereich erfolgt eine Überfahrtsmöglichkeit. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
ENTWÄSSERUNG		
Es sind Tiefendrainagierungen vorzunehmen	Tiefendrainagen unter den Bahngräben links und rechts der Bahn von km 40.815 bis km 40.500 mit Ausleitung bei km 40.500 in das Unbenannte Gerinne Koglbauerbach rechter Zubringer	Da teilweise gespanntes Grundwasser auftritt sind Tiefendrainagierungen vorzunehmen. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
Es sind Tiefendrainagierungen vorzunehmen	Tiefendrainagen unter den Bahngräben links und rechts der Bahn von km 38.900 bis km 39.800 mit Ausleitung bei km 38.900 in das Unbenannte Gerinne Koglbauerbach rechter Zubringer	Da teilweise gespanntes Grundwasser auftritt sind Tiefendrainagierungen vorzunehmen. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Gewässerschutzanlage beim Westportal	Beim Westportal wird die Gewässerschutzanlage mit Temperaturpufferung und Einleitung in die Lavant aus der Erkundung für den Betriebs- und Bauzustand belassen.	Um eine saubere und temperaturadäquate Abführung der Bergwässer aus dem Koralmtunnel zu gewährleisten ist diese Anlage samt Ableitung mittels Rohrkanal in die Lavant vorzusehen. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Verschiebung RHB 2 von km 37,130 auf km 36,960	Verschiebung des Rückhaltebeckens für die Hangwässer in die Zwickelfläche zwischen Unterführung WA6 und Bahnbegleitweg.	Aufgrund der Flächenoptimierung und der geänderten Straßen-trassierung wird dieses RHB verschoben. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.
Lage der Auffangkammer für Tunnelwässer am Westportal	Lageänderung der Auffangkammer für den Störfall.	Aufgrund der geänderten Trasse der Eisenbahn und der Lagesituation wurde die Situierung der Auffangkammer geändert. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG		
<p>Lüftungsanlagen Koralm-tunnel in Leibenfeld (km 44,298) und Paierdorf (km 70,028)</p>	<p>Die Erkundungsschächte Leibenfeld und Paierdorf werden künftig als Lüftungsanlagen für den Wartungs- und Störfall genutzt.</p>	<p>Die bestehenden Schachtanlagen werden dementsprechend rückgebaut und an der Oberfläche werden Lüftergebäude situiert. Eine entsprechende Anbindung an das öffentliche Straßennetz ist im Projekt enthalten. Die Schachtgebäude werden durch Bepflanzungsmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden.</p> <p>Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine Verschlechterung hinsichtlich der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben ist.</p>
<p>Zwischenangriff Mitterpichling km 73,050</p>	<p>Eine Verlegung von Rojacherbach und Hahntrattenbach ist nicht mehr erforderlich.</p>	<p>Die Verlegung Rojacherbach und Hahntrattenbach erfolgte im Rahmen der Erkundungsmaßnahmen in der Form, dass lt. Auskunft der Tunnelplanung eine nochmalige Verlegung nicht erforderlich ist. Während der Errichtung des Tunnels werden Beweissicherungsmaßnahmen hinsichtlich der Wasserführung der beiden Gerinne durchgeführt und bei Bedarf kurzfristig entsprechende (Dichtungs-) Maßnahmen gesetzt. Die Beurteilung ergibt, dass mit der Änderung keine Verschlechterung hinsichtlich der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben ist.</p>

Änderungen gegenüber UVE-Projekt	Detailbeschreibung der Änderung	Begründung - Beurteilung der Auswirkungen
<p>Bearbeitungsgrenze landschaftspflegerische Begleitplanung im Westen</p>	<p>In Abstimmung mit dem westlich angrenzenden Nachbarabschnitt wurde als Bearbeitungsgrenze der landschaftspflegerischen Begleitplanung die Straße zwischen Mühl-dorf und Aich festgelegt. Durch WPA erfolgt westlich davon lediglich die Bearbeitung der Maßnahme A-Wi 07 (UVE) = Maßnahme 164 (EB-Projekt Wettmannstätten - St. Andrä).</p>	<p>Da die Planungen der freien Strecke Koralmbahn und der Verlegung der Regionalbahn westlich des Koralmtunnels derzeit noch nicht abgeschlossen und Teil des Nachbarabschnittes sind, wurde die Bearbeitungsgrenze festgelegt. Westlich dieser Grenze werden im Einreichprojekt Wettmannstätten - St. Andrä nur jene Maßnahmen und Anlagenteile beschrieben und dargestellt, welche für die Errichtung des Koralmtunnels erforderlich sind. Dies umfasst die Adaptierung der BE-fläche inklusive der Ableitung der Bergwässer. Seitens des Nachbarabschnittes werden die Angaben in der Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Beurteilung ergibt, dass mit der Festlegung der Bearbeitungsgrenze keine Verschlechterung hinsichtlich der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung gegeben ist.</p>

Zusammenfassende Beurteilung der Änderungen

ad „Änderungen aus dem UVP – Verfahren“

Aus der detaillierten Beurteilung zu den einzelnen Änderungen ergibt sich, dass alle Änderungen aus diesem Titel in Erfüllung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen und positive Schutzgutauswirkungen haben.

ad „Sonstige Änderungen“

Aus der detaillierten Beurteilung der Änderungen aus dem vertieften Kenntnisstand ergibt sich folgende zusammenfassende Beurteilung im Hinblick auf die Umweltauswirkungen:

- es liegen positive Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter vor und/oder
- die Änderung hat keinen negativen Einfluss auf einzelne Schutzgüter oder
- es liegen keine Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter vor.

Eine zusammenfassende Beurteilung ergibt, dass alle Änderungen den Bestimmungen des § 24g. (1) UVG zuzuordnen sind und keine Änderungen gemäß §24g. (2) UVG vorliegen.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurde auch ein Grundeinlöseverzeichnis vorgelegt, wobei nach Angaben der Bauwerberin eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird und hiezu auch bereits Gespräche stattgefunden haben. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde beim Baugenehmigungsantrag kein Enteignungsantrag gestellt. Diese Vorgangsweise stellt eine rechtlich zulässige Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung dar. Eine Verfahrenskonzentration kommt nur dann in Betracht, wenn sie im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis eines Verfahrens gelegen ist. Gerade bei Großprojekten mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von denen jedoch erfahrungsgemäß nur ein Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als zweckmäßig.

Zu den seitens der Behörde anzuwendenden **Rechtsvorschriften** wird folgendes festgehalten:

Die Übertragung zur Planung an die HL-AG gemäß § 8 HLG erfolgte im August 1995 (BGBl. Nr. 597/1995). Aufgrund der seither durchgeführten Planungen und der durchgeführten Genehmigungsverfahren ergeht nunmehr im Jahr 2006 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung in Verbindung mit den wasserrechtlichen Belangen gemäß § 127 (1) lit. b Wasserrechtsgesetz. Seit Planungsbeginn - und auch seit Beginn der behördlichen Verfahren - haben sich zahlreiche gesetzliche Bestimmungen - teilweise mehrfach - geändert. Bei der Erteilung der Genehmigung sind nach Maßgabe der jeweiligen Übergangsbestimmungen die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung geltenden gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden. Seitens der Antragstellerin HL-AG wurden die Unterlagen hiebei auch jeweils an die geänderten gesetzlichen Bestimmungen und an den Stand der Technik fortlaufend angepasst und wurden die einzelnen Verfahrensschritte auch unter Anwendung der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt.

Das Hochleistungsstreckengesetz (HLG) BGBl. Nr. 135/1989 ist in der derzeit geltenden Fassung anzuwenden.

Die gemäß § 8 HLG ergangene Übertragungsverordnung zur Durchführung des Projektes hinsichtlich Planung (und Bau) an die Antragstellerin HL-AG, Stammfassung BGBl. Nr. 405/1989, ist in der Fassung BGBl. II Nr. 150/2002 anzuwenden. Aus dieser letzten Novelle ergibt sich gemäß § 4 lit. k), dass in der Zwischenzeit die Hochleistungsstrecke im Streckenabschnitt Graz-Koralmtunnel-Klagenfurt (Koralmbahn) unter anderem der Abschnitt Feldkirchen-Flughafen Graz Thalerhof-Wettmannstätten (1. Stufe, Weitendorf-Wettmannstätten eingleisig) der Antragstellerin HL-AG auch zum Bau übertragen worden ist.

Gemäß § 2 HLG ist auch für die Genehmigung von Hochleistungsstrecken das Eisenbahngesetz 1957 in der Fassung BGBl. I Nr. 163/2005 anzuwenden.

Zur Anwendung des Eisenbahngesetzes in der Fassung BGBl. I. Nr. 163/2005 ist Nachstehendes auszuführen:

Mit BGBl. I. Nr. 125 vom 26. Juli 2006 wurde das Eisenbahngesetz geändert. Gemäß § 133 a Abs. 14 EisbG idF. BGBl. I Nr. 125/2006 sind die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.

Gemäß § 133 a Abs. 15 EisbG idF. BGBl. I Nr. 125/2006 sind abweichend von § 133 a Abs. 14 die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 125 /2006 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006 geschaffenen Bestimmungen durchzuführen, wenn dies vom Einbringer des verfahrensleitenden Antrages beantragt wird. Das gegenständliche Verfahren wurde mit Einlegen des Antrages vom 1.6.2005 eingeleitet und ist somit seit diesem Zeitpunkt anhängig.

Ein Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG in weiteren Verfahren nach den neuen Bestimmungen vorzugehen, liegt nicht vor. Es sind somit die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes in der Fassung vor der Novelle 2006 anzuwenden.

Gemäß § 35 Abs. 4 EisbG ist bei der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau abzuschließen und der Betrieb zu eröffnen ist. Im Hinblick auf, Art, Größe und Umfang des gegenständlichen Projektes wurde die Bauausführungsfrist mit **12 Jahren** festgelegt.

Gemäß § 35 Abs 2 EisbG ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt, diese sind nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Das Wasserrechtsgesetz 1959 ist in der Fassung BGBl. I Nr.123/2006 anzuwenden.

Von der Eisenbahnbehörde sind in diesem Verfahren auch die im Zusammenhang mit ggst. Bauvorhaben berührten wasserrechtlichen Belange im Sinne des § 127 Abs. 1 lit. b) Wasserrechtsgesetz wahrzunehmen, wobei Vertreter der zuständigen Wasserrechtsbehörden - im vorliegenden Fall der Bezirkshauptmannschaft Deutschlandsberg, als Kommissionsmitglieder dem Verfahren beizuziehen sind.

Das Forstgesetz 1975 ist in der Fassung BGBl. I Nr. 87/2005 anzuwenden.

Die Zuständigkeit zur Behandlung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung im gegenständlichen Verfahren ergibt sich aus § 185 ForstG 1975 idGF. Die Erteilung der Rodungsbewilligung erfolgt jedenfalls im Einvernehmen mit der Obersten Forstbehörde.

Es war diesbezüglich auszusprechen, dass die Rodung im öffentlichen Interesse erforderlich ist.

Im Hinblick auf das UVP-Gesetz gemäß der derzeit gültigen Fassung laut BGBl I Nr. 14/2005 ist die Übergangsbestimmung gemäß § 46 Abs. 19 Z. 3 lit. b) dahingehend zu berücksichtigen, dass bei Hochleistungsstrecken, für die bis zum 31.12.2004 das Vorverfahren gemäß § 4 Hochleistungsstreckengesetz eingeleitet worden ist, das UVP-Gesetz 2000 idF BGBl. I Nr. 153/2004 anzuwenden, sofern die Projektwerberin nicht die Anwendung des UVP-G 2000 in einer neueren Fassung begehrt hat.

Das Vorverfahren für den gegenständlichen Projektsabschnitt wurde vor dem genannten maßgeblichen Termin eingeleitet. Die Projektwerberin hat keinen Antrag auf Anwendung eines UVP-Gesetzes im Verfahren auf Grund der neueren Fassung gestellt, es ist daher im Verfahren das UVP-Gesetz 2000 idF BGBl I Nr. 153/2004 anzuwenden.

Hinsichtlich des § 20 EisbG ist anzumerken, dass das Eisenbahnunternehmen verpflichtet ist, bestehende Verkehrsanlagen, Wasserläufe (auch bestehende Drainagen) und Leitungsanlagen in geeigneter Weise wiederherzustellen. Dies kann jedoch nicht allgemein auf bestehende Leitungsanlagen angewandt werden, da sich der Umbau bzw. die Neuerrichtung von Leitungsanlagen nicht allein im Wirkungsbereich – so zum Beispiel als Antragsteller bei erforderlichen Behördenverfahren – des Eisenbahnunternehmers befindet.

Im Hinblick auf die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen betreffend der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten Projekten nach den Richtlinien 85/337/EWG in der Fassung 97/11/EG ist festzuhalten, dass das UVP-G 2000 in der anzuwendenden Fassung die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, die die formellen und inhaltlichen Anforderungen der zitierten Richtlinien der Europäischen Union bei weitem übertrifft, anordnet. Es wurde eine solche Umweltverträglichkeitsprüfung auch durchgeführt. Nachdem sohin die zitierten Richtlinien der Europäischen Union in innerstaatliches, österreichisches Recht umgesetzt worden sind, bleibt für eine direkte Anwendung der zitierten Richtlinien beim gegenständlichen Verfahren für das verfahrensgegenständliche Projekt kein Raum.

Im Hinblick auf die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung und der wasserrechtlichen Genehmigung ist festzuhalten, dass die ho Behörde im Sinne von § 24h (5) und § 17 (4) UVP-G 2000 idgF § 24h (1), (2) und (5) leg. cit. anzuwenden hat, aber laut gesetzlicher Anordnung nur insoweit, als diese Vorschriften für ihren (den der Behörde) Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesem Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 (1) Z. 3 bis 6 leg. cit. angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen.

Aus der solcherart vorgesehenen Anwendung von § 24h (1) leg. cit bei der Erteilung der Genehmigung ergibt sich, dass die Genehmigung nur erteilt werden kann, wenn das Projekt nachstehende Voraussetzungen erfüllt:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Gemäß § 24h (2) leg. cit. ist bei Eisenbahnvorhaben die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne von § 24h (1) Z.2 lit. c) leg. cit. nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Bei Eisenbahnen besteht als besondere Immissionsschutzvorschrift die Schienenverkehrs-lärmimmissionsschutzverordnung (SCHIV) BGBL Nr. 415/1993, die auf den Genehmigungsgegenstand anzuwenden ist.

Ausgehend von diesen Bestimmungen hat die Behörde dafür Sorge getragen, dass die in § 24h Abs 5 genannten Parteien und Beteiligten am Verfahren teilnehmen konnten. Die Parteien und Beteiligten wurden im Rahmen der Kundmachung auf Ihre Rechte nach den obzitierten gesetzlichen Bestimmungen besonders hingewiesen.

§ 24g Abs 1 leg. cit. sieht vor, dass bis zur Erlassung einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 oder einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nach dem Eisenbahngesetz 1957 das Vorhaben geändert werden kann, ohne das die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder
2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

In diesem Zusammenhang wird auf die weiter oben getroffenen Feststellungen betreffend der seitens der Projektwerberin im Laufe des Verfahrens vorgelegten Änderungen, sowie diesbezüglichen Auswertungen gegenüber dem vorangegangenen UVP-Verfahren, insbesondere den weiter oben zitierten Syntheseberichten verwiesen.

Das die Bahn begleitende Wegenetz wurde im Sinne der Ausführungen des UVP-Gutachtens im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Gemeinden angepasst und fortgeschrieben.

Sämtliche dieser Projekthinhalte waren Gegenstand der Begutachtung der von der Behörde bestellten Sachverständigen. Dazu kann ausgeführt werden, dass seitens der Behörde nach Möglichkeit danach getrachtet wurde, sowohl im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren als auch im eisenbahnrechtlichen, wasserrechtlichen und forstrechtlichen Genehmigungsverfahren die gleichen Sachverständigen - soweit möglich - zu bestellen um eine durchgängige, gleichartige Beurteilung der jeweiligen Fachgebiete durch die Sachverständigen sicherzustellen. Dem gemäß sind die von der Behörde bestellten Sachverständigen gemäß den in der Verhandlungsschrift dokumentierten Gutachten zum Ergebnis gekommen, dass das schlussendlich zur Genehmigung vorgelegte Projekt den Anforderungen der Umweltverträglichkeitsprüfung vollinhaltlich entspricht und die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung im Genehmigungsprojekt Berücksichtigung gefunden haben.

Sohin kann festgestellt werden, dass sämtliche erfolgten Änderungen des Projektes im Sinne von § 24 g leg. cit. entweder den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung tragen oder mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können. Daraus ergab sich sohin keine Ergänzungserfordernis im Hinblick auf das Umweltverträglichkeitsverfahren.

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke als Teil der Koralmbahn Graz - Klagenfurt wird in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes im Anhang I Abschnitt 3, Karte 3.11 angeführt. Diese Entscheidung ist im engen Zusammenhang mit der Richtlinie 96/48/EG vom 23. Juli 1996 (sohin vom selben Tag wie die Entscheidung) über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu sehen, weil Artikel 1 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 1 Buchstabe a der Richtlinie 96/48/EG auf die im Rahmen der "Leitlinien nach Artikel 129c des Vertrages ausgewiesenen Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes" verweist. Das gegenständliche Bauvorhaben ist somit grundsätzlich als Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu sehen.

Die Richtlinie 96/48/EG unter Berücksichtigung der Technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI) des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems war für das gegenständliche Verfahren einzuhalten, nachdem die TSI den Mitgliedstaaten am 30. Mai 2002 zugestellt wurde, und diese am 1. Dezember 2002 in Kraft trat.

Es ist somit festzuhalten, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sowie der Genehmigungen für Hoch- und Kunstbauten auch unter dem Gesichtspunkt der europarechtlichen Rahmenbedingungen erteilt werden kann.

Weiters ist auszuführen, dass die gegenständliche Bewilligung für eine Geschwindigkeit von 200 km/h erteilt wurde. Auflagenvorschläge der Sachverständigen, die sich teilweise oder zur Gänze auf eine Geschwindigkeit von $V_{\max}=250$ km/h beziehen, konnten im gegenständlichen Verfahren nur hinsichtlich einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h vorgeschrieben werden bzw. nicht vorgeschrieben werden, da sich das verfahrensgegenständliche Ansuchen auf eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h bezieht. Sofern eine Geschwindigkeitserhöhung seitens der Konsenswerberin in weiterer Folge angestrebt wird, wird es ihre Aufgabe sein, bei der danach folgenden Projektvorlage die von den einschlägigen Sachverständigen bereits getätigten Hinweise entsprechend zu berücksichtigen. Durch die seitens der Sachverständigen vorgegebenen Hinweise wurde auch die grundsätzliche Option zur Anpassung an die zitierten europäischen Richtlinien offen gehalten und ist auch auf Grundlage des vorliegenden Bescheides eine schrittweise Vorgangsweise möglich.

Allgemein ist festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern dass sehr wohl weitere, vom Bauwerber gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich sind. Neben der Behandlung des gegenständlichen Projektes im eisenbahnrechtlichen Verfahren werden daher zusätzlich noch Verfahren nach weiteren bundes- oder landesgesetzlichen Vorschriften durchzuführen sein. Es wird daher Aufgabe der ÖBB Bau AG sein, um die allenfalls noch erforderlichen Bewilligungen bzw. Genehmigungen anzuzuchen.

Festzuhalten ist, dass der genehmigungsgegenständliche Projektabschnitt kein Landschaftsschutzgebiet im Sinne des Steiermärkischen Naturschutzgesetzes, kein Natura 2000 Gebiet und keinen geschützten Landschaftsteil berührt.

Im Hinblick auf das Verhandlungsergebnis ist festzuhalten, dass der überwiegende Teil der Parteien der Erteilung der beantragten Bewilligung gemäß den erstatteten Stellungnahmen zugestimmt hat. Von einzelnen Parteien wurden Einwendungen erhoben, wobei sich jedoch die bezughabenden von der Behörde bestellten Sachverständigen mit diesen Einwendungen auseinandergesetzt haben und auf Grund dessen bei ihren in den Gutachten dargestellten Ergebnissen verblieben sind. Auf Grund dieser Ausführungen sah die Behörde keine Veranlassung von den seitens der behördlich bestellten Sachverständigen erstatteten Gutachten abzuweichen und stellt diese als nachvollziehbar, schlüssig und zutreffend fest. Diese seitens der behördlich bestellten Sachverständigen erstellten Gutachten sind daher als unbedenklich der Entscheidung zugrunde zu legen, wobei aber an dieser Stelle hinsichtlich der Gutachten für Eisenbahnbautechnik (Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau), Eisenbahnbautechnik (Teilfachgebiete Konstruktiver Ingenieurbau), Geologie und Hydrogeologie, Bodenmechanik und Hohlraumbau, Deponietechnik, Wasserbautechnik, Gewässerökologie und Fischerei, Elektromagnetische Felder, Jagd und Wildbiologie, Ökologie, und Raumplanung und die daraus resultierenden Auflagen auf die weiter unten folgenden Ausführungen verwiesen wird.

Hiebei haben die Sachverständigen auch auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens, die Umsetzung desselben in das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren, sowie die im Rahmen des Projektes erfolgten Änderungen Bedacht genommen. Des Weiteren haben die Sachverständigen bei ihrer Beurteilung und bei der Formulierung der von ihnen vorgeschlagenen Auflagen auch auf die Anwendung der in § 24h Abs 1 UVP-G idgF (s. Zitat weiter vorne) genannten Zielsetzungen bereits Bedacht genommen. Sohin kann auf Grund dieses Verfahrensergebnisses davon ausgegangen werden, dass die Bestimmungen des § 24h Abs 5 UVP-G idgF im hier gegenständlichen Bewilligungsverfahren ausreichend berücksichtigt worden sind.

Die Behörde hat sämtliche von Seiten der Sachverständigen erstatteten Auflagenvorschläge auf ihre Relevanz gemäß der abschließenden Verfahrensergebnisse, ihrer Widerspruchsfreiheit, ihre Aktualität und ihre Notwendigkeit überprüft. Das Ergebnis dieser Überprüfungen sind die Vorschriften, die im Spruch dieses Bescheides festgehalten sind. Im Hinblick auf die Übernahme der von Seiten der Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen in Spruch dieses Bescheids wird festgehalten, dass im Wesentlichen sämtliche vorgeschlagenen Auflagen der Sachverständigen übernommen wurden.

Dies mit Ausnahme nachfolgender Auflagen, die entweder konkretisiert wurden oder aufgrund der angeführten Begründungen nicht in den Spruch dieses Bescheids übernommen wurden:

Zu A)Vorschreibungen aufgrund des Gutachtens des eisenbahntechnischen Sachverständigen für die Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau:

Der Auflagenvorschlag

„Für den Weichentyp EW 60-760-1:14 ist zum gegebenen Zeitpunkt eine gem. §36 Abs. 3 EisbG geeignete Genehmigung (Typengenehmigung oder von der dafür zuständigen Behörde anerkannte Genehmigung im Rahmen der Interoperabilität; Interoperabilitätskomponente / Gebrauchskonformität usw.), oder eine gesonderte Einzelgenehmigung mit den für die Erteilung einer Typengenehmigung erforderlichen Unterlagen zu beantragen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags bereits im Punkt III des Spruchs enthalten ist.

Der Auflagenvorschlag

„Bezüglich der Einbauten bzw. kreuzenden Leitungen usw. ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Abstimmung mit den Einbauträgern herzustellen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags bereits als Allgemeine Auflage formuliert ist (Auflage 235).

Der Auflagenvorschlag

„Spätestens mit dem Antrag um Betriebsbewilligung ist eine gem. §36 Abs. 3 EisbG geeignete Genehmigung des Weichentyps EW 60-760-1:14 FZ(B) vorzulegen (Typengenehmigung oder von der dafür zuständigen Behörde anerkannte Genehmigung im Rahmen der Interoperabilität; Interoperabilitätskomponente / Gebrauchskonformität usw.), oder eine gesonderte Einzelgenehmigung mit den für die Erteilung einer Typengenehmigung erforderlichen Unterlagen zu beantragen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags bereits im Punkt III des Spruchs enthalten ist.

Der Auflagenvorschlag

„Hingewiesen wird, dass im Projekt derzeit keine genauen Angaben über die zur Ausführung kommenden Lärmschutzwände enthalten sind. Hiezu wird bemerkt, dass für Lärmschutzwände deren Typ noch keine Genehmigung gem. §36 Abs. 3 EisbG nach Typenplänen aufweist, eine entsprechende Genehmigung bei der dafür zuständigen Behörde unter Vorlage der Entwurfsunterlagen spätestens mit dem Ansuchen um Betriebsbewilligung zu beantragen ist.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags bereits im Punkt III des Spruchs enthalten ist.

Zu B) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen für das Teilfachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau:

Der Auflagenvorschlag

„Eisenbahntragwerke allgemein

Die statischen Berechnungen und die Ausführungspläne von Eisenbahntragwerken haben dem jeweiligen Letztstand der einschlägigen ÖNORMEN, EN-Normen, ENV-Normen, ÖBB-Dienstvorschriften, Fortschreibung der B 45, etc. zu entsprechen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Sachverständige den Inhalt des Auflagenvorschlags bereits in einer Auflage zu Kunstbauten allgemein formuliert hat (Auflage 033).

Der Auflagenvorschlag

„Eisenbahntragwerke allgemein

Die Ausführungspläne und die statischen Berechnungen der Eisenbahntragwerke sind von einem fachlich befugten Zivilingenieurbüro zu verfassen. Von dem mit der Ausführungsplanung beauftragten Zivilingenieurbüro ist auch die Übereinstimmung der Ausführungspläne mit dem behördlichen Genehmigungsbescheid, bzw. den einschlägigen Normen zu bestätigen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Sachverständige den Inhalt des Auflagenvorschlags bereits in einer Auflage zu Kunstbauten allgemein formuliert hat (Auflage 034).

Der Auflagenvorschlag

„Allgemeine Vorschriften

Die Bewehrung aller Bauteile von Kunstbauten, sowie Stahlkonstruktionen sind gemäß dem Erdungskonzept der ÖBB für HL Strecken elektrisch leitend zu verbinden. Jedenfalls sind bereits vor den Betonierarbeiten die erforderlichen Systemteile des Erdungskonzeptes, wie z.B. Bänder und Erdungsbuchsen im vorgesehenen Umfang anzuordnen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags bereits im Punkt I des Spruchs als Vorschriftung des eisenbahnbautechnischen Sachverständigen für die Teilfachgebiete Oberbau, Fahrweg und Hochbau enthalten ist (Auflage 005).

Zu G) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Geologie und Hydrogeologie:

Der Auflagenvorschlag

„Zur Feststellung allfälliger Auswirkungen des Bauwerkes auf den Grundwasserhaushalt ist komplementär zu den bereits laufenden Beweissicherungsmaßnahmen für die Erkundungsschächte- / tunnel ein quantitatives bzw. qualitatives Beweissicherungsverfahren durchzuführen.“

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

Zum Zweck der quantitativen Beweissicherung bei den nachstehend angeführten zu Pegeln ausgebauten Bohrungen bzw. Brunnen Abstichmessungen durchzuführen:

Freilandstrecke:

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen:

2) Brunnen:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU39, BR-GU41; BR-GL1, BR-GL12*, BR-GL22, BR-GL23, BR-GL24, BR-GL48; BR-UB12, BR-UB14, BR-UB16; BR-GB20; BR-GL48; BR-LE1, BR-LE15, BR-LE16; BR-KR11, BR-KR15, BR-ZG1, BR-ZG11, BR-ZG13, BR-FR26, BR-ZG24, BR-ZG37, BR-ZG42, BR-ZG14, BR-ZG35; BR-FR36, BR-FR45; BR-FR50;

3) Quellen:

QU-KR2, QU-KR5; QU-LE10; QU-GB11

4) Teiche

TE-KR10; TE-LE10; TE-UB15;

Tunnel:

Hinweis: Die fett hervorgehobenen Messstellen werden bereits im Zuge des quantitativen / qualitativen hydrogeologischen Beweissicherungsverfahrens für die Erkundungstunnel / -schächte berücksichtigt.

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen

2) Brunnen:

BR-FG2, BR-FG6, BR-FG8, BR-FG13;

BR-FR15;

BR-KB5, BR-KB11, BR-KB12, BR-KB34;

B2069, B2071, B2073, B947, B931, B945, B903, B927, B915, B907, B2057, B2019, B941, B2053, B943, B1147, B2037, B905, B911; B508, B504, B506, G2344, PO2, PO3, B530, PO8, PO6, B520, GE9, PO5, GE10, PO4, PO1, PO7, BR-GE4, BR-GE3, BR-GE11, BR-GE2, BR-LI5, BR-LI3, BR-LI1, BR-LI9, BR-LI12, BR-LI24, BR-LI11, BR-LI8, BR-LI6, BR-LI20, BR-LI22, BR-LI10, BR-LI13, BR-LI2, BR-LI19, BR-DA17, BR-ED3, BR-ED9, BR-ED6;

3) Quellen bzw. Quellaustritte

QU-FR1, QU-FG1, QU-FG3, QU-FG5, QU-KB2, B193, B109, B111, B5, B7, B9, B101, B3013, B125, B3077, B1, B3, B11, B121, B3011, B123, B41, B43, B35, B33, B39, B275, B277, B253, B283, B281, B279; B37, B31, B3053, B195, B239, B231, B237, B117, B199, B251, B3065, B3057, B175, B3075; B189, B167, J89, J161, J99, J100, J102, J107, J50, J1330, J123, J124, J676, J678, J684, J1340, J667, J661, J664, J687, J655, J654, J691, J1207, J1211, J1334, J1195, J39, J1254, J115, J4, J5, J38, G2315, G1380, G1151, G1185, G1201, G1199, G1197,

G1189, G1191, G1193, G1195, G1187, G1203, G1205, G2316, G1153, G1141, G387, G90a, G26, G1155, G1157, G817, G2319, B537, J674, J662, J711, J600, J596, J745, J1013, G991, G1105, G1117, J649, G687, G710, G601, G443, G414, G2262, G2107, G320, G462, G473, G474, G478, G477, G476b, G476, G475, G932, G958, G454, G749, G325, G326, G314, G300, G304, G1149, G220, G785, G332, G333, G1133, G1135, G1137, G1129, G1127, G364, G1131, G1143, G1591, G1181, G1183, G1139, G2339, B118, B502, B100, G260, B8, B6, B62, B64, B500, G2340, G2342, G2343, B1120, G1171, G1173, G2322, G1175, QU-PO2.1, QU-PO2.2, QU-PO2.3, G1177, G1179, B1104, QU-PO10, QU-PO8, B522, QU-GE10, QU-PO9, BR-LI4, QU-LI2, QU-LI1, QU-DA9, QU-DA4, G327, G274, G306, B1102, B526; B3051, B3061, B3067, B3069, B3071, J1299, J114, J656, J657, J682; B1118,

4) Teiche:

TE-FR2, TE-FG7, TE-FG5, TE-FG16, B359, B333, B331; B377; B3059; B323, J48, J1329, J675, J672, J1341, J125, nach Möglichkeit J688; B1134, TE-LI5, B3055, B3063, J681;

5) Gerinnemesstellen:

südlich und nördlich des Teiches TE-FG7

nach Möglichkeit im Gerinne östlich der Deponie Deutschlandsberg südlich und nördlich der Tunnelröhren;

B870, B871, B872 und Quellaustritt B624;

B862, B859;

J807, J806, B856,

Schwarze Sulm, unterhalb Teichmessstelle J48; J819

Schwarze Sulm, oberhalb Kraftwerk JKW20

Unterhalb JKW31 rechter Zubringer Schwarze Sulm

Rettenbach J817

Weißer Sulm J825

Goßnitz J816;

Kesselbach, unterhalb Quellaustritt J1055,

Bodenbach, G1400

Glitzbach, G1419, G1428;

Krennbach, G1429, G1401, G1416;

Asangbach G1654

Kaltwinkel Bach, G1406, G1407, G1408, G1409, G1418, G1651b, G1651a,

Kreuzerbach, G1411, B304, G1427, G1426,

Gemmersdorfer Bach, G1413, G1430, B306,

Brunnbach, GE-PO9, GE-LI1,

Hahntrattenbach, GE-GE1, GE-LI4, GE-DA4, GE-DA2,

Rojacher Bach, GE-DA3,

Werdenbach, B312, GE-ME5,

Messintervalle:

Im gesamten Einreichabschnitt sind die Messungen des Druckniveaus bei den oben angeführten Messstellen mindestens 1 Jahr vor Baubeginn jeweils in Abständen von zwei Monaten durchzuführen. Bei Baubeginn ist das Messintervall zu den

Brunnen auf wöchentliche Abstände, Quellen und Quellaustritten, Teichen und Gerinnemesstellen auf monatliche Abstände in Abhängigkeit des Baufortschrittes (jeweils ca. 1 km vor dem jeweiligen Vortriebsort) zu verkürzen.

Nach Fertigstellung der entsprechenden Bauarbeiten können die Messintervalle wieder auf das ursprüngliche Ausmaß reduziert werden.

Beobachtungsdauer:

Die Messdauer wird erst nach Vorliegen weiterer Untersuchungsergebnisse (Tracerversuch) im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens nach § 36 (2) EisbG festgelegt. Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Qualitative Untersuchungen:

In Anbetracht der Nähe der Objekte bzw. der Trasse von den Wassernutzungen sind die nachstehend angeführten Wassernutzungen in Abhängigkeit von der Probenahmemöglichkeit qualitativ beweiszusichern.

Freilandstrecke:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU39; BR-GU40;
BR-GL12, BR-GL20, BR-GL22, BR-GL30, BR-GL34, BR-GL49,
BR-GB20, BR-GB22;
BR-LE1;
BR-UB14;
BR-KR2, BR-KR11;
BR-ZG1, BR-ZG13, BR-ZG19, BR-ZG37;

Tunnelstrecke:

Keine.
(wird erst im Verfahren nach §36 (2) berücksichtigt)

Untersuchungsumfang und Messintervalle:

Diese Proben sind nach dem derzeit gültigen Regelwerk BGBl. Nr. 304/2001, Anhang II, (Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch) zu analysieren. Dabei ist ein Untersuchungs-

umfang in Form der „laufenden Kontrolle“ (Z.2, lit. a bis lit. I) inkl. des Zusatzparameters Nitrat vorzusehen.

Während der Bauphase hat die qualitative Beweissicherung der o.a. Wassernutzungen vierteljährlich zu erfolgen.

Vor Baubeginn ist ein einmaliger Beprobungsdurchgang mit vollem Untersuchungsumfang (im Fall der Pestizide sind lediglich Atrazin und Desethylatrazin sowie aliphatische Kohlenwasserstoffe zu untersuchen) durchzuführen.

Wird im Zuge der Untersuchungen eine qualitative Beeinträchtigung (negative Veränderung des Ist-Zustandes durch die Baumaßnahme) durch Überschreitung eines oder mehrerer Parameter festgestellt, sind die qualitativen Untersuchungen des entsprechenden Brunnens auf zumindest monatliche Messintervalle (sofern nicht bereits kürzere Messintervalle vorgesehen sind) zu verkürzen und so lange intensiviert fortzuführen, bis an zwei aufeinander folgenden Untersuchungen keine Überschreitungen der entsprechenden Parameter mehr nachgewiesen werden können.

Beobachtungsdauer:

Die qualitative Beweissicherung der Wassernutzungen ist nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten im Bereich der Freilandstrecke mindestens zwei Jahre lang fortzuführen.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.“
wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von Univ. Doz. Dr. Weber vom 24.05.2006 wie folgt

„Zur Feststellung allfälliger Auswirkungen des Bauwerkes auf den Grundwasserhaushalt ist komplementär zu den bereits laufenden Beweissicherungsmaßnahmen für die Erkundungsschächte- / tunnel ein quantitatives bzw. qualitatives Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Bemerkung: Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Einbeziehung der angeführten Wassernutzungen nicht zwingend bedeutet, dass für diese die Gefahr einer nachhaltigen quantitativen bzw. qualitativen Beeinträchtigung besteht. Die Einbeziehung in das Beweissicherungsprogramm dient lediglich der Sammlung von Fakten im Sinne einer Streitvermeidung.

Zum Zweck der quantitativen Beweissicherung bei den nachstehend angeführten zu Pegeln ausgebauten Bohrungen bzw. Brunnen Abstichmessungen durchzuführen:

Freilandstrecke:

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen:

2) Brunnen:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU28; BR-GU39, BR-GU41; BR-GL1, BR-GL12*, BR-GL22, BR-GL23, BR-GL24, BR-GL48; BR-UB12, BR-UB14, BR-UB16; BR-GB20; BR-GL48; BR-LE1, BR-LE15, BR-LE16; BR-KR11, BR-KR15, BR-ZG1, BR-ZG11, BR-ZG13, BR-FR26, BR-ZG24, BR-ZG37, BR-ZG42, BR-ZG14, BR-ZG35; BR-FR36, BR-FR45; BR-FR50;

3) Quellen:

QU-KR2, QU-KR5; QU-LE10; QU-GB11

4) Teiche

TE-KR10; TE-LE10; TE-UB15;

Tunnel:

Hinweis: Die fett hervorgehobenen Messstellen werden bereits im Zuge des quantitativen / qualitativen hydrogeologischen Beweissicherungsverfahrens für die Erkundungstunnel / -schächte berücksichtigt.

1) Sämtliche zu Pegel ausgebaute Bohrungen

2) Brunnen:

BR-FG2, BR-FG6, BR-FG8, BR-FG13;

BR-FR15;

BR-KB5, BR-KB11, BR-KB12, BR-KB26; BR-KB31; BR-KB34;

B2069, B2071, B2073, B947, B931, B945, B903, B927, B915, B907, B2057, B2019, B941, B2053, B943, B1147, B2037, B905, B911; B508, B504, B506, G2344, PO2, PO3, B530, PO8, PO6, B520, GE9, PO5, GE10, PO4, PO1, PO7, BR-GE4, BR-GE3, BR-GE11, BR-GE2, BR-LI5, BR-LI3, BR-LI1, BR-LI9, BR-LI12, BR-LI24, BR-LI11, BR-LI8, BR-LI6, BR-LI20, BR-LI22, BR-LI10, BR-LI13, BR-LI2, BR-LI19, BR-DA17, BR-ED3, BR-ED9, BR-ED6;

3) Quellen bzw. Quellaustritte

QU-FR1, QU-FG1, QU-FG3, QU-FG5, QU-KB2, B193, B109, B111, B5, B7, B9, B101, B3013, B125, B3077, B1, B3, B11, B121, B3011, B123, B41, B43, B35, B33, B39, B275, B277, B253, B283, B281, B279; B37, B31, B3053, B195, B239, B231, B237, B117, B199, B251, B3065, B3057, B175, B3075; B189, B167, J89, J161, J99, J100, J102, J107, J50, J1330, J123, J124, J676, J678, J684, J1340, J667, J661, J664, J687, J655, J654, J691, J1207, J1211, J1334, J1195, J39, J1254, J115, J4, J5, J38, G2315, G1380, G1151, G1185, G1201, G1199, G1197, G1189, G1191, G1193, G1195, G1187, G1203, G1205, G2316, G1153, G1141, G387, G90a, G26, G1155, G1157, G817, G2319, B537, J674, J662, J711, J600, J596, J745, J1013, G991, G1105, G1117, J649, G687, G710, G601, G443, G414, G2262, G2107, G320, G462, G473,

G474, G478, G477, G476b, G476, G475, G932, G958, G454, G749, G325, G326, G314, G300, G304, G1149, G220, G785, G332, G333, G1133, G1135, G1137, G1129, G1127, G364, G1131, G1143, G1591, G1181, G1183, G1139, G2339, B118, B502, B100, G260, B8, B6, B62, B64, B500, G2340, G2342, G2343, B1120, G1171, G1173, G2322, G1175, QU-PO2.1, QU-PO2.2, QU-PO2.3, G1177, G1179, B1104, QU-PO10, QU-PO8, B522, QU-GE10, QU-PO9, BR-LI4, QU-LI2, QU-LI1, QU-DA9, QU-DA4, G327, G274, G306, B1102, B526; B3051, B3061, B3067, B3069, B3071, J1299, J114, J656, J657, J682; B1118,

4) Teiche:

TE-FR2, TE-FG7, TE-FG5, TE-FG16, B359, B333, B331; B377; B3059; B323, J48, J1329, J675, J672, J1341, J125, nach Möglichkeit J688; B1134, TE-LI5, B3055, B3063, J681;

5) Gerinnemesstellen:

südlich und nördlich des Teiches TE-FG7

nach Möglichkeit im Gerinne östlich der Deponie Deutschlandsberg südlich und nördlich der Tunnelröhren;

B870, B871, B872 und Quellaustritt B624;

B862, B859;

J807, J806, B856,

Schwarze Sulm, unterhalb Teichmessstelle J48; J819

Schwarze Sulm, oberhalb Kraftwerk JKW20

Unterhalb JKW31 rechter Zubringer Schwarze Sulm

Rettenbach J817

Weißer Sulm J825

Goßnitz J816;

Kesselbach, unterhalb Quellaustritt J1055,

Bodenbach, G1400

Glitzbach, G1419, G1428;

Krennbach, G1429, G1401, G1416;

Asangbach G1654

Kaltwinkel Bach, G1406, G1407, G1408, G1409, G1418, G1651b, G1651a,

Kreuzerbach, G1411, B304, G1427, G1426,

Gemmersdorfer Bach, G1413, G1430, B306,

Brunnbach, GE-PO9, GE-LI1,

Hahntrattenbach, GE-GE1, GE-LI4, GE-DA4, GE-DA2,

Rojacher Bach, GE-DA3,

Werdenbach, B312, GE-ME5,

Messintervalle:

Im gesamten Einreichabschnitt sind die Messungen des Druckniveaus bei den oben angeführten Messstellen mindestens 1 Jahr vor Baubeginn jeweils in Abständen von zwei Monaten durchzuführen. Bei Baubeginn ist das Messintervall zu den

Brunnen auf wöchentliche Abstände,
Quellen und Quellaustritten, Teichen und Gerinnemesstellen auf monatliche Abstände

in Abhängigkeit des Baufortschrittes (jeweils ca. 1 km vor dem jeweiligen Vortriebsort) zu verkürzen.

Die Gerinnemesstellen Kreuzerbach B304, Gemmersdorfer Bach G 1430, Eitwegbach B 308, Kaltwinkelbach G 1418, Gobelbach G1652, Glitzbach G 1428, Krennbach G 1429 und Hahntrattenbach GE-DA4 sind wie bisher kontinuierlich zu beobachten.

Nach Fertigstellung der entsprechenden Bauarbeiten können die Messintervalle wieder auf das ursprüngliche Ausmaß reduziert werden.

Zur Frage der Dauer der Beweissicherung:

quantitativ: Freilandstrecke: 2 Jahre nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten
Tunnelstrecke: 5 Jahre nach Beendigung der Vortriebsarbeiten

qualitativ: Freilandstrecke: 2 Jahre nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten
Tunnelstrecke: Weiterführung der im Hinblick auf die Erkundungsbauwerke vorgeschriebenen Maßnahmen (siehe Seite 209 des geologisch – hydrogeologischen Gutachtens); 2 Jahre nach Fertigstellung der Vortriebsarbeiten

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.

Qualitative Untersuchungen:

In Anbetracht der Nähe der Objekte bzw. der Trasse von den Wassernutzungen sind die nachstehend angeführten Wassernutzungen in Abhängigkeit von der Probenahmemöglichkeit qualitativ beweiszusichern.

Freilandstrecke:

BR-GU20, BR-GU22, BR-GU28; BR-GU39; BR-GU40;
BR-GL12, BR-GL20, BR-GL22, BR-GL30, BR-GL34, BR-GL49,
BR-GB20, BR-GB22;
BR-LE1;
BR-UB14;
BR-KR2, BR-KR11;
BR-ZG1, BR-ZG13, BR-ZG19, BR-ZG37;

Tunnelstrecke:

Keine.

(wird erst im Verfahren nach §36 (2) berücksichtigt)

Untersuchungsumfang und Messintervalle:

Diese Proben sind nach dem derzeit gültigen Regelwerk BGBl. Nr. 304/2001, Anhang II, (Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch) zu analysieren. Dabei ist ein Untersuchungsumfang in Form der „laufenden Kontrolle“ (Z.2, lit. a bis lit. I) inkl. des Zusatzparameters Nitrat vorzusehen.

Während der Bauphase hat die qualitative Beweissicherung der o.a. Wassernutzungen vierteljährlich zu erfolgen.

Vor Baubeginn ist ein einmaliger Beprobungsdurchgang mit vollem Untersuchungsumfang (im Fall der Pestizide sind lediglich Atrazin und Desethylatrazin sowie aliphatische Kohlenwasserstoffe zu untersuchen) durchzuführen.

Wird im Zuge der Untersuchungen eine qualitative Beeinträchtigung (negative Veränderung des Ist-Zustandes durch die Baumaßnahme) durch Überschreitung eines oder mehrerer Parameter festgestellt, sind die qualitativen Untersuchungen des entsprechenden Brunnens auf zumindest monatliche Messintervalle (sofern nicht bereits kürzere Messintervalle vorgesehen sind) zu verkürzen und so lange intensiviert fortzuführen, bis an zwei aufeinander folgenden Untersuchungen keine Überschreitungen der entsprechenden Parameter mehr nachgewiesen werden können.

Beobachtungsdauer:

Die qualitative Beweissicherung der Wassernutzungen ist nach Fertigstellung der Erdbauarbeiten im Bereich der Freilandstrecke mindestens zwei Jahre lang fortzuführen.

Die ermittelten Wasserspiegelganglinien sind mit den Daten der nächstgelegenen amtlichen Niederschlagsmessstelle zu vergleichen und grafisch darzustellen.
wurde neu gefasst.

Zu H)Vorschreibungen aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Bodenmechanik und Hohlraumbau:

„Grund-und erdbauliche Maßnahmen“

Der Auflagenvorschlag

„Dammherstellung:

- Entfernung des Bewuchses und der Wurzeln, sowie gänzlicher Abtrag der oberflächlich anstehenden Mutterbodenmaterialien,
- Lageweiser Aufbau des Dammbauwerkes in Stärken von maximal ca. 50 cm,
- Verdichtung der einzelnen Lagen entsprechend den Anforderungen der HL-Richtlinien,
- Vermeidung von Hohlraumbildungen infolge Einbaues von Blockgrößen von größer als 0,1 m³ durch z.B. entsprechende Zerkleinerung der Gesteinsblöcke,
- Ausbildung einer Neigung der Oberfläche der verdichteten Schüttlagen mit einer Neigung von ca. 5%, um ein Abfließen der Oberflächenwässer zu gewährleisten, sowie
- die umgehende ingenieurbioologische Verbauung der freien Böschungsflächen zur Vermeidung von unerwünschten Erosionen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Einschnittsböschungen:

- Böschungen in den Bodenschichten der Deckschichtmaterialien in jenen Bereichen, wo durch den Verlauf des Grundwasserdruckniveaus innerhalb der Böschungsfläche sowie der Wasserempfindlichkeit und Erosionsanfälligkeit Böschungsinstabilitäten zu erwarten sind, sind durch zusätzliche Sicherungsmaßnahmen (z.B. Steinpflasterungen, dreidimensionale Böschungsgitter) bzw. Bodenauswechslungen zu sichern.
- Ingenieurbioologische Verbauung der freien Böschungsflächen nach erfolgtem Böschungsabtrag zur Hintanhaltung der Erosionseinflüsse.
- Den Böschungsflächen zutretende Sickerwässer sind zu fassen und geordnet (d.h. Unterbinden der Erosionswirkung) abzuleiten. Im Zuge der Böschungsherstellung angetroffene Vernässungsstellen sowie Bereiche geologischer Schwächezonen sind durch geeignete Maßnahmen zu stabilisieren (z.B. Steinfußsicherung des Böschungsfußes) und zu drainieren.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Bodenauswechslungen:

Der tatsächliche Bodenauswechslungsbereich sowie die zu setzenden nachfolgenden Maßnahmen sind den angetroffenen geologischen Gegebenheiten anzupassen und im Zuge der Baumaßnahmen durch die geologisch-geotechnische Bauaufsicht festzulegen und zu überwachen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Errichtung der Bodenaushubdeponie Grub:

- Zur Hintanhaltung von Setzungserscheinungen des Untergrundes hat im Bereich der Aufstandsfläche der Deponie bei Antreffen von Vernässungszonen zumindest die erste Schüttlage aus wasserunempfindlichen und durchlässigen Materialien zu bestehen.
- Die schadlose (d.h. nicht erosiv wirkende) Ableitung der zutretenden Oberflächenwässer ist über die gesamte Betriebsdauer der Deponie zu gewährleisten.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

„Baugrubensicherung und Wasserhaltung“

Der Auflagenvorschlag

„Werden im Zuge der Böschungsherstellung aufgeweichte Bodenschichten angetroffen, sind zur Gewährleistung einer ausreichenden Standsicherheit der Baugrubenböschungen entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Drainieren, Steinschichtung, etc.) zu ergreifen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Generell ist den tatsächlichen, im Zuge der Durchführung der Baumaßnahmen angetroffenen geologischen Gegebenheiten entsprechend Rechnung zu tragen. Insbesondere sind Wasserzutritte im Böschungsbereich zu fassen und schadlos (d.h. Verhindern der Erosionswirkung) auszuleiten bzw. entsprechende konstruktive Maßnahmen zu setzen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Baugrubensicherungen und Hintanhaltung von hydraulischen Grundbrüchen ist bei Herstellung von Spundwänden, welche in den Wasserstauer einbinden, die statisch erforderliche Einbindetiefe der Spundbohlen in den Wasserstauer sicherzustellen bzw. entsprechende zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„In Bereichen von Nahelagen zu einer Verbauung ist eine messtechnische Überwachung von Bauwerken sowie Infrastruktureinrichtungen durchzuführen. Ein diesbezügliches Messkonzept ist im Zuge der weiterführenden Detailplanungen auszuarbeiten.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Die erdstatische Dimensionierung der im Projekt vorgesehenen Baumaßnahmen ist von einem ZT für Bauwesen (geotechnisches Büro) durchzuführen. Um die Gründung von Bauwerken auf einem tragfähigen Untergrund zu gewährleisten, sind die hergestellten Aufstandsflächen von Fundierungen (Stützmauern, Tragwerken, etc.) von einem geotechnischen Fachmann/frau vor Inangriffnahme der Fundierungsarbeiten abzunehmen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

„Gewässerschutzanlagen (GSA) Rückhaltebecken (RHB) und Pufferbecken (PB)“

Der Auflagenvorschlag

„Zur Hintanhaltung von unerwünschten Erosionserscheinungen wird die Anordnung eines Erosionsschutzes an den Böschungflächen bis auf Höhe des Bemessungswasserstandes (Einstauhöhe) empfohlen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Die Auftriebssicherheit von Rückhaltebecken (dichten Becken) ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Für jene Rückhaltebecken, welche mit der Sohle unter das Bemessungsniveau zum Grundwasser einbinden, ist der rechnerische Nachweis der Auftriebssicherheit zu erbringen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Zu I) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Deponietechnik

Der Auflagenvorschlag

„Für das nachfolgende Verfahren für den Teilabschnitt Koralmtunnel ist jedenfalls eine detaillierte Darstellung des externen Deponiestandortes erforderlich. Sollten sich aufgrund der noch erfolgenden Detailplanungen maßgebliche Änderungen gegenüber den Angaben der UVE ergeben, so sind weiterführende Detailuntersuchungen über die abweichend von der UVE genannten Ablagerungsstandorte oder abweichende Transportlogistik durchzuführen und zur Beurteilung vorzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da externe Deponiestandorte nicht verfahrensgegenständig sind.

Der Auflagenvorschlag

„Zur Ablagerung dürfen gemäß Deponieverordnung (BGBl. 164/1996 im Folgenden kurz DVO genannt) ausschließlich folgende Materialien gelangen:

31 411 Bodenaushub (ohne Humus oder andere wasserunreinigende Anteile)

31 409 Bauschutt ohne Baustellenabfälle, d.h. Beton-, Ziegel- und Steinmauerwerksabbruch von Wänden, Decken, Dächern und Fundamenten (ohne Anteile von Holz, Kunststoff oder Metallen [Ausnahme: bewehrter Beton] im Ausmaß von max. 5 Volumsprozent der vorhandenen Gesamtschüttung) mit anhaftendem Mörtel.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Das Deponiegut muss aufgrund einer Untersuchung nach Anlage 5 F DVO für Tunnelausbruchmaterial oder nach Anlage 6 DVO für alle anderen Materialien

dem Deponietyp Bodenaushubdeponie zugeordnet werden können, die Grenzwerte für Bodenaushubdeponien gemäß Anlage 1 Tabelle 1 und 2 der Deponieverordnung sind einzuhalten und für die nicht in den beiden Tabellen der Deponieverordnung definierten Parameter gelten die Grenzwerte der Eluatklasse Ia/Ib gemäß ÖNORM S2072 (abhängig von der Standortklasse gemäß ÖNORM S2070).“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Für den ordnungsgemäßen Betrieb der Deponie sind die geeigneten baulichen Einrichtungen wie:

- Betriebscontainer für das Personal (Abmessungen zumindest 6,0 x 2,35 x 2,4 m)
- ein entsprechendes Labor zur Durchführung der Eingangs- und Identitätskontrolle zu errichten. (Hinweis: Zum Labor wird festgehalten, dass auch die Möglichkeit besteht eine dafür befugte Person oder Fachanstalt mit der Durchführung der erforderlichen Probenahmen samt Untersuchungen gem. DVO zu beauftragen.)
- Für Stillstandszeiten, die länger als 7 Tage dauern sind für sämtliche Maschinen und Geräte während der Zeit in der sie nicht im Einsatz stehen und auf der Baustelle verbleiben, Abstellplätze zu errichten. Diese sind zu überdachen, die Sohle des Abstellplatzes ist wannenförmig und nachweislich mineralölbeständig auszubilden.
- Im Deponiebereich sind mindestens 200l Ölbindemittel während des Deponiebetriebes vorrätig zu halten.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Das gesamte Deponiegelände ist entlang der Zufahrtswege durch einen mind. 2,0 m hohen wildsicheren und standfesten Zaun oder Erdwall derart abzugrenzen, dass ein Betreten für Unbefugte auszuschließen ist.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Die Einfahrt ist durch ein versperrbares Tor abzusichern. Die Einfahrt ist während der Zeit, in der die Deponie unbewacht ist, versperrt zu halten.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Bis zur vollständigen Verfüllung und Rekultivierung ist das von außerhalb des Ablagerungsbereiches zufließende Oberflächenwasser in geeigneter Weise durch Gräben oder Erdwälle derart abzuleiten, dass es einerseits nicht in die Grube einfließen kann und andererseits keine Unterlieger beeinträchtigt werden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Deponietechnische Ausstattung, Abfalleinbau:

Vor Beginn der Schüttung bzw. vor baulichen Maßnahmen ist jegliches organische Material (z.B. aufgekommener Bewuchs, Humus, Oberboden) von den Deponiebereichen zu entfernen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Deponietechnische Ausstattung, Abfalleinbau:

Ein entsprechendes Deponierohplanum ist herzustellen und dessen Höhenlage nach Herstellung zu vermessen. Die Anlage 3 der Deponieverordnung ist anzuwenden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Deponietechnische Ausstattung, Abfalleinbau:

Die Einbringung des Deponiegutes hat in Lagen von max. 2 m zu erfolgen, an geeigneter Stelle ist im Bedarfsfall dazu eine Zu- bzw. Abfahrtsrampe anzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Nach § 23 DVO ist zur Sicherung einer gleichbleibenden Ausführungsqualität aller Herstellungsarbeiten (künstliche Barriere, Rohplanum, Oberflächenabdichtung, Wasserhaushalt) ein entsprechendes Qualitätssicherungssystem zu betreiben. Die Anlage 3 der DVO ist anzuwenden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Mit der Ablagerung darf erst nach vollständiger projekts- bzw. auflagentemäßer Errichtung des jeweiligen Deponieabschnittes inkl. der dazugehörigen Anlagenteile sowie nach Fertigstellungsmeldung unter Vorlage der entsprechenden Atteste, Nachweise und Pläne an die Behörde und daran anschließender Überprüfung begonnen werden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Für den Betrieb der Deponie sind der Behörde die verantwortlichen Personen/ und deren Stellvertreter namhaft zu machen. Diese nachweislich entsprechend geschulten (z.B. einschlägig anerkannte Ausbildungskurse [WIFI, ÖWAV, ...]) und befähigten Aufsichtspersonen müssen insbesondere informiert sein, welche Materialien und unter welchen Auflagen und Randbedingungen in der Deponie endgelagert werden dürfen. Namen und Anschriften dieser Personen sind der Behörde (auch im Falle eines Personenwechsels) unaufgefordert bekannt zu geben. Als Deponieverantwortliche sind aufgrund der ausschließlich aus eigenen Baustellen anfallendem Material Baggerfahrer und/oder Laderfahrer vertretbar. Die Schulungen des Personals sind nachzuweisen. Dies ist von der Deponieaufsicht bei den Kontrollen entsprechend zu dokumentieren.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Die Eingangskontrolle hat nur von jenen Materialien, die auf öffentlichen Straßen antransportiert werden einer Überprüfung der begleitenden Papiere und Untersuchungsbefunde der angeliefer-

ten Abfälle zu umfassen. Die Vollständigkeit und Plausibilität der vorgelegten Aufzeichnungen und Untersuchungen ist zu prüfen. § 8 der DVO ist anzuwenden. Für Tunnelausbruchmaterial und Material das zur Gänze auf der eigenen Trasse zur Deponie angeliefert wird ist keine Eingangskontrolle erforderlich.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Die Eigenüberwachung des Deponiekörpers ist gem. § 28 Abs. (1) und (2) DVO vom Leiter der Eingangskontrolle wahrzunehmen. Diese Kontrollen sind vom Leiter der Eingangskontrolle zumindest monatlich durchzuführen und zu dokumentieren.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Über die Einbringung bzw. die Ablagerung hat der Betreiber bzw. der Leiter der Eingangskontrolle entsprechende Aufzeichnungen zu führen (Abfallbesitzer, Abfallbezeichnung gem. Ö-NORM S 2100). Festzuhalten sind die in § 29 Abs. (1) DVO aufgelisteten Punkte 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12. Im Betriebsbuch sind alle für den Gewässerschutz bedeutsamen Ereignisse und Maßnahmen einzutragen. Die Aufzeichnungen im Betriebsbuch sind fortlaufend zu führen und sind auf Anforderung der Behörde vorzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Für die Ablagerungen der Abfälle sind die entsprechenden Bestimmungen für die Gesamtbeurteilung (§ 6 DVO) und die besonderen Bestimmungen zur Gesamtbeurteilung (§ 7 DVO) einzuhalten. Erfolgt bei Bodenaushubmaterialien die Gesamtbeurteilung vor Beginn der Aushub- und Abraamtätigkeit, so kann die Zahl der Proben für die chemische Analyse von der die Gesamtbeurteilung durchzuführenden Stelle bis auf eine Probe pro angefangene 7.500 t (bzw. 5.000m³) reduziert werden. Der Ort der Probenahme ist zu dokumentieren.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Bei Abfällen, die aufgrund der Mengenschwellen nach den Bestimmungen der Deponieverordnung ohne Gesamtbeurteilung angeliefert werden, ist die Einhaltung der in diesen Bestimmungen festgelegten Mengengrenzen zu überprüfen. Eine Kontrolle zur Überprüfung der Identität der Abfälle ist jedenfalls erforderlich. „

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Gemäß § 9 DVO sind bei der Anlieferung von Materialien repräsentative Proben für die Identitätskontrolle zu ziehen. Die Identitätskontrolle ist für Material das auf öffentlichen Straßen transportiert wird und aus eigenen Baustellen stammt von mindestens 1% der zur Deponie angelieferten Abfallchargen durchzuführen (pro 100 Chargen eine Probe). Weiters hat die Identitätskontrolle entsprechend den Anforderungen der DVO (§ 9) zu erfolgen. Für Tunnelausbruchmaterial und Material das zur Gänze auf der eigenen Trasse zur Deponie angeliefert wird ist keine Identitätskontrolle erforderlich.

Die Einzelmischproben sind so umfangreich zu entnehmen, dass jeweils entsprechend Ö-NORM S2121 (1.5.2002) eine Rückstellprobe gebildet werden kann, um bei Bedarf auch diese analysieren zu können (z.B. zur weiteren Eingrenzung von Schadstoffherden).

Diese Rückstellproben sind fachgerecht mindestens 2 Jahre aufzubewahren. Sie sind der Behörde bzw. deren Vertretern auf Verlangen für Kontrolluntersuchungen auszuhändigen.

Hinweis: Eine Abfallcharge ist eine Menge gleichartiger Abfälle (=Abfälle desselben Abfallbesitzers, die einer Abfallbezeichnung zugeordnet werden können z.B. Schlüsselnummer), die innerhalb eines Kalendertages zu einer Deponie angeliefert wird.

Des weiteren sind sämtliche Ablagerungsvorgänge von Material das nicht vom Koralmtunnel stammt unter Aufsicht der verantwortlichen Person durchzuführen (Anwesenheitspflicht während der Betriebszeiten).“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Im Rahmen der Identitätskontrolle sind bei Abfällen, die mit einer Gesamtbeurteilung angeliefert werden, mindestens die in der Gesamtbeurteilung als relevant ausgewiesenen Parameter, bei Verdacht jedoch auch auf andere Parameter zu überprüfen.

Für Materialien, die ohne Gesamtbeurteilung angeliefert werden, ist ebenfalls eine Identitätskontrolle durchzuführen, wobei Umfang der Analysen und Befund der Anlage 6 der DVO zu entsprechen haben. Die Auswahl der Parameter (das Ausscheiden oder Hinzunehmen einzelner Parameter) ist vom fachkundigen Unternehmen jeweils nachvollziehbar zu begründen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

In sämtlichen Untersuchungsbefunden sind Überschreitungen von Grenzwerten zu kennzeichnen, sowie eluatklasse- bzw. deponietypbestimmende Parameter hervorzuheben.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Von den angelieferten Materialien, die gemäß den §§ 6 und 7 mit einer Gesamtbeurteilung einschließlich chemischer Analyse übernommen wurden und für die nicht bereits eine Identitätskontrolle durchgeführt worden ist, ist jeweils pro angefangener 1.000 t (bzw. 750m³) eine Rückstellprobe gemäß DVO zu entnehmen, die mindestens 2 Jahre aufbewahrt werden muss.

Für die ordnungs- und fachgerechte Lagerung dieser Rückstellproben sind geeignete Räumlichkeiten (kühl und lichtgeschützt, z.B. Erdkeller) bereitzustellen bzw. ist Sorge zu tragen.

Die Rückstellproben sind der Behörde bzw. deren Vertretern auf Verlangen für Kontrolluntersuchungen auszuhändigen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Betrieb und Kontrolle:

Aufzeichnungen über die im vorangegangenen Kalenderjahr insgesamt abgelagerten Abfallmengen, gegliedert nach Abfallbesitzern, Abfallart (Bezeichnung, Abfallschlüsselnummern) sind jeweils spätestens bis zum 10.4. jeden Jahres der zuständigen Behörde und dem Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vorzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Rekultivierung:

Sofern und solange dies beschickungstechnisch unumgänglich ist, dürfen max. 4 Abschnitte gleichzeitig ohne bescheidgemäße Abdeckung bestehen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Rekultivierung:

Mindestens 3 Monate vor Einstellung des Schüttnbetriebes in einem Abschnitt sind der Behörde gestützt auf die periodischen Überprüfungen während der Betriebsphase und die Daten laut §28 und §29 DVO jeweils unaufgefordert die abschließenden Maßnahmen und die Nachsorge-maßnahmen gem. §51 AWG 2002 fachkundig und nachvollziehbar bekannt zu geben.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Rekultivierung:

Nach Beendigung der Ablagerungstätigkeit auf Teilflächen bzw. der Gesamtfläche ist eine der widmungsgemäßen Nutzung angepasste bewuchsfähige Schicht aus dem vor Ort gewonnen Humus und Abraummateriale (Rekultivierungsschicht) laut den Vorgaben des landwirtschaftlichen Sachverständigen im UVP-Verfahren aufzubringen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Rekultivierung:

Bei der Zufuhr von Fremdmaterialien zur Herstellung der Rekultivierungsschicht sind die Anforderungen an die beitragsfreie Rekultivierungsschicht gemäß BGBl. 142/2000 ALSAG i.d.g.F. einzuhalten (§2 Abs.15, §3 Abs.3, Anlage 1). Zum Nachweis der Einhaltung ist eine analoge Beprobung wie beim Ablagerungsmateriale erforderlich.

a) Bei Rekultivierungsschichten bis 60cm:

Die Qualität der Materialien hat den Anforderungen an die beitragsfreie Rekultivierungsschicht gemäß unten stehender Tabelle (=Anlage 1 des ALSAG, BGBl I 142/2000) nachweislich zu entsprechen und gelten bei den Parametern BTX und Phenole die Grenzwerte der Eluatklasse Ia/Ib gem. ÖN S2072. In allen übrigen Parametern dürfen die ortsüblichen Werte nicht überschritten werden (3 Referenzuntersuchungen im Umfeld).

b) Bei Rekultivierungsschichten >60cm:

Für die obersten 60cm gelten die Bedingungen wie für a)

Für die darunter befindliche Bodenschicht (bis zu max. 1,5m):

Das Material muss aufgrund einer Untersuchung nach Anlage 6 DVO dem Deponietyp Bodenaushubdeponie zugeordnet werden können, die Grenzwerte für Bodenaushubdeponien gemäß Anlage 1 Tabelle 1 und 2 der Deponieverordnung sind einzuhalten und für die nicht in den beiden Tabellen der Deponieverordnung definierten Parameter gelten die Grenzwerte der Eluatklasse Ia/Ib gemäß ÖNORM S2072.

c) Qualitätsnachweis für das Rekultivierungsmaterial:

Je 1.500 t (bzw. 1.000m³) ist 1 Untersuchung (Probenentnahme und Analyse durch ein fachkundiges Unternehmen) vornehmen zu lassen, wobei bei einheitlichem Anfallsort das Intervall auf je 7.500t (bzw. 5.000m³) erweitert werden kann.

Umfang der Analysen und Befund haben der Anlage 6 der DVO zu entsprechen. Die Auswahl der Parameter (das Ausscheiden oder Hinzunehmen einzelner Parameter) ist vom fachkundigen Unternehmen jeweils nachvollziehbar zu begründen.

d) Anforderungen an die beitragsfreie Rekultivierungsschicht

Organisch gebundener Kohlenstoff (TOC):

Der Gehalt an organischer Substanz nimmt mit zunehmender Tiefe ab (Aufbau einer naturnahen Bodenschichtung) und folgende Werte (bestimmt nach Absiebung auf 11,2 mm) werden nicht überschritten.

Schichttiefe	TOC gesamt	TOC im Eluat mit Flüssig-Fest-Verhältnis (l/s) = 10
in den obersten 60 cm	Durchschnittlich höchstens 5 % der Trockenmasse (TM)	500 mg/kg TM
von 60 bis 120 cm	Durchschnittlich höchstens 3 % der TM	200 mg/kg TM
ab 120 cm	Maximal 0,7 % der TM	200 mg/kg TM

Organische Gesamtgehalte (im Grobanteil und Feinanteil <2mm):

Summe Kohlenwasserstoffe (KW)	50 mg/kg TM
	100 mg/kg TM für Material mit einem TOC von 0,5 bis 2 Masse-%
	200 mg/kg TM für Material mit einem TOC von mehr als 2 Masse-%
Summe der polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK – 16 EPA-Verbindungen) ¹⁾ bezogen auf Trocknung bei 30°C	2 mg/kg TM
Benzo(a)pyren	0,2 mg/kg TM

Schwermetalle bestimmt aus dem Königswasseraufschluss (im Grobanteil und im Feinanteil < 2mm):

Arsen (As)	30 mg/kg TM
------------	-------------

Blei (Pb)	100 mg/kg TM
Cadmium (Cd)	1,1 mg/kg TM
Chrom gesamt (Cr ges.)	90 mg/kg TM
Kupfer (Cu)	60 mg/kg TM
bei pH-Wert der Erde ≥ 7	90 mg/kg TM
Nickel (Ni)	55 mg/kg TM
Quecksilber (Hg)	0,7 mg/kg TM
Zink (Zn)	300 mg/kg TM
bei pH-Wert der Erde ≥ 7	450 mg/kg TM

Eluat mit Flüssig-Fest-Verhältnis (l/s) = 10 (im Grobanteil und im Feinanteil < 2 mm):

As	0,3 mg/kg TM
Pb	0,3 mg/kg TM
Cd	0,03 mg/kg TM
Cr ges.	0,3 mg/kg TM
Cu	0,6 mg/kg TM
Ni	0,6 mg/kg TM
Hg	0,01 mg/kg TM
Zn	18 mg/kg TM
KW	5 mg/kg TM
Extrahierbare organische Halogenverbindungen (EOX)	0,3 mg/kg TM

¹⁾ Von der US-amerikanischen Umweltschutzagentur (Environmental Protection Agency) erstellte Liste von 16 Leitverbindungen aus der Gruppe der Polycyclischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe (Naphthalin, Acenaphthylen, Acenaphthen, Fluoren, Phenanthren, Anthracen, Fluoranthren, Pyren, Benzo(a)anthracen, Chrysen, Benzo(b)fluoranthren, Benzo(k)fluoranthren, Benzo(a)pyren, Indeno-(1,2,3-c,d)pyren, Dibenzo(a,h)anthracen und Benzo(g,h,i)perylene)

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlages nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Rekultivierung:

Die Oberfläche der Abdeckung ist derart zu gestalten, dass kein Niederschlagswasser auf dem Ablagerungskörper stehen bleibt oder einsickern kann und dass eine ordnungsgemäße Ableitung des Niederschlagswassers sichergestellt wird. Es ist darauf zu achten, dass die natürlichen Abflussverhältnisse nicht nachteilig verändert wurden. Die Herstellung der gesamten Oberflächenabdeckung ist vom behördlich bestellten Aufsichtsorgan gesondert in jeder Phase zu überwachen und vom Berechtigten auf Dauer im bewilligten Zustand zu erhalten. Nach Durchführung der Rekultivierungsarbeiten und Inangriffnahme der widmungsgemäßen Nutzung können die Sicherungsmaßnahmen (Begrenzungszaun, Schranken etc.) abschnittsweise entfernt werden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Rekultivierung:

Der Abschluss der Arbeiten ist der Behörde jeweils unter Anschluss von Ausfertigungsunterlagen (Lage-/Höhenplan, charakteristische Schnitte, Details) anzuzeigen. Änderungen zum bewilligten Projekt sind besonders hervorzuheben.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Tätigkeitsumfang des Aufsichtsorganes für die Bodenaushubdeponie Grub (entsprechend §32 DVO): (s. nachstehende Punkte):

Die Anlage ist, ungeachtet gesonderter Baukontrollen (z.B. Herstellung des Rohplanums, Ausführung der Absorptionsschichten, der Beweissicherungseinrichtungen etc.), mindestens monatlich auf ihre sach-, projekts- und bewilligungsgemäße Errichtung und den Betrieb zu kontrollieren.

Für jede Kontrolle ist ein internes Überprüfungsprotokoll anzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Die bei den jeweiligen Kontrollen vorliegenden Abbau- und Verfüllstände sind zumindest jährlich in einem Lage- und Höhenplan einzutragen (staatliches Höhen- und Koordinatensystem, Gesamtübersicht). Die Eintragung der Ausdehnung der Materialentnahme und der Verfüllung hat auf geodätischen Vermessungen zu beruhen. Das jährliche und das noch freie Verfüllvolumen sind zu ermitteln.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Die Deponieaufsicht hat die gem. §32 Abs.3 der Deponieverordnung erforderliche Beprobung der Abfälle (2-4mal jährlich je nach Verfüllmenge) terminlich mit einer hierzu befugten Fachperson oder Fachanstalt (autorisiert bzw. akkreditiert) zu koordinieren und durch einen gemeinsamen Ortsbefund zu dokumentieren.

Das Ablagerungsmaterial ist entsprechend dem Einbaufortschritt wie folgt prüfen zu lassen:

- Herstellen von Aufschlüssen über die Gesamthöhe der Schüttlage.

- Entnahme von Einzelmischproben aus jedem Aufschluss (Probeschurf) in einer solchen Probenmenge, dass auch eine Rückstellprobe gebildet werden kann, um bei Bedarf auch diese analysieren zu können.
- Rückstellen der Einzelmischproben und fachgerechte Aufbewahrung zumindest für einen Zeitraum von 2 Jahren. Die Rückstellproben sind der Behörde bzw. deren Vertretern auf Verlangen auszuhändigen.
- Herstellen einer Gesamtmischprobe aus aliquoten Anteilen der Einzelmischproben.
- Analyse der Gesamtmischprobe zumindest auf folgende Parameter:
im Gesamtgehalt: As, Pb, Cd, Cr, Co, Cu, Ni, Hg, Zn, TOC, Summe der Kohlenwasserstoffe und Summe der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK),
sowie
- im Eluat: pH-Wert, elektrische Leitfähigkeit, Ammonium (als N), Nitrat (als N), Nitrit (als N), CSB, TOC, Summe der Kohlenwasserstoffe, EOX, anionenaktive Tenside, BTX und Gesamtphenole
Der weitere Umfang der Analyse und der Befund haben der Anlage 6 der Deponieverordnung zu entsprechen.
- Bei Vorliegen von Grenzwertüberschreitungen sind alle rückgestellten Einzelmischproben auf die überschrittenen Parameter zur Eingrenzung des konsenslosen Bereiches zu analysieren.
- Dokumentation der Aufschlüsse durch Ortsbefund, Fotos und Eintrag der Ausdehnung der untersuchten Schüttlage in Lage- und Höhenplan.

Bei Vorliegen von Aushubmaterial mit sensorischen Auffälligkeiten sind Art und Umfang der Probenahme und Analyse gemäß ÖNORM S2121, Punkt 4.2.2 zu führen.“
war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Für aufgetragene Untersuchungen des abgelagerten Materials ist eine tabellarisch fortzuführende Auswertung der Untersuchungsbefunde anzufertigen unter Hervorhebung von Überschreitungen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„1x-jährlich (bis spätestens 10. April des Jahres) sind der Behörde ein Prüfbericht (unter Anschluss der Überprüfungsprotokolle), die Lagepläne und die tabellarische Auswertung der Untersuchungsbefunde vorzulegen.

Dieser Prüfbericht hat in übersichtlicher Gliederung auf die Vorgaben des Konsenses allgemein, des Projektes, der Deponieverordnung (DVO nach §§ gegliedert), die genehmigten Abweichungen von der DVO und die Auflagen einzugehen.

Die ordnungsgemäße Ausführung bzw. Nichterfüllung von Bestimmungen kann mit der Anmerkung „erfüllt“ bzw. „nicht erfüllt“ beschrieben werden.

Die Teilerfüllung von Bestimmungen ist detailliert darzustellen, um die Geringfügigkeit der Abweichung prüfen zu können, getroffene Veranlassungen sind festzuhalten.

Werden bei der Kontrolltätigkeit wesentliche Abweichungen vom Konsens festgestellt bzw. vermutet, ist die Behörde darüber unverzüglich in einem gesonderten Bericht zu informieren, erforderlichenfalls sind unmittelbar Maßnahmen zur Sicherung bzw. Beweissicherung (Fotodokumentation, Veranlassung von Probenahmen inklusive Analysen, etc.) zu setzen.

Werden Abweichungen bzw. Missstände vom Betreiber beseitigt, ist dies bei der folgenden Überprüfung zu bestätigen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Sicherstellungsleistung für die Bodenaushubdeponie Grub

Höhe:

Die Sicherstellungsleistung ist aufgrund von Erfahrungswerten des Sachverständigen in wasserrechtlich nicht besonders geschützten Gebieten bei Bodenaushubdeponien mit 0,70 € je m³ festzulegen. Die Schüttung erfolgt projektsgemäß in 12 Abschnitten, wobei maximal 4 Abschnitte gleichzeitig betrieben werden dürfen. Daher ist die Sicherstellungsleistung mit 235.000 € festzulegen.

Laufzeit:

Aufgrund der vorgesehenen Laufzeit von 20 Jahren und der fachlichen Erfordernis die Befristung bis 2 Jahre nach Beschickungsendtermin zu setzen ist eine Laufzeit bis 2027 vorzusehen. Die Sicherstellung kann dann in einen Bankhaftbrief für die Nachsorge umgewandelt bzw. teilweise freigesetzt werden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Fristen für die Bodenaushubdeponie Grub

Bauvollendung für die Grundausstattung vor Schüttbeginn: 31.12.2009

Bauvollendung der 12 Deponieabschnitte: 31.12.2025

Baubeginn und -vollendung jedes Abschnittes sind der Behörde gesondert bekannt zu geben, letztere unter Vorlage eines Kollaudierungsoperates.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„In Übereinstimmung mit dem Projektanten erlangen die künstlichen Anschüttungen (Schichtkomplex A) im Abschnitt Wettmannstätten – St. Andrä aus geotechnischer und umwelttechnischer Sicht nur geringe projektspezifische Bedeutung. Im Zuge der Baumaßnahmen können jedoch zusätzlich zu den bei den Stichprobenartig zu geotechnischen Zwecken durchgeführten Vorerkundungen weitere unbekannte Anschüttungen (Verdachtsflächen im Sinne des ALSAG) mit einem möglichen Gefährdungspotential für die Schutzgüter Boden, Wasser und Luft angetroffen werden.“

Für die Vorgangsweise bei Antreffen derartiger Anschüttungen oder Auffüllungen und die Ermittlung des Gefährdungspotentials werden vom Sachverständigen nachfolgende Auflagen vorgeschrieben (s. nachstehende Punkte):

Im Zuge der Baumaßnahmen sind die durchführenden Erdbauunternehmen über die, bei der geotechnischen und geohydrologischen Untergrunderkundung gewonnenen Bodenaufschlüsse, die Bereiche mit künstlichen Anschüttungen mit anthropogenen Beimengungen gezeigt haben, nachweislich zu informieren. Dies gilt auch für die Situierung der Baustelleneinrichtungsflächen und Zwischenlagerflächen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Im Zuge der Baumaßnahmen ist bei erforderlichen Aushubarbeiten vom Maschinenführer sorgfältig und gewissenhaft Augenmerk zu legen auf optisch erkennbares andersartiges Bodenmaterial. Bei Erkennen von Abfallanteilen, anderem Geruch oder anderer Konsistenz ist dieses Material seitlich getrennt zu lagern.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Nach organoleptischem Befund und Ansprache des Materials durch eine befugte und befähigte Person/Firma/Anstalt sind von diesen Proben zu nehmen zur chemischen Analytik zur Erstellung einer Gefährdungsabschätzung nach ÖNORM S2088-1 bzw. falls erforderlich eine Einstufung der Stoffe nach Deponieverordnung und deren fachgerechte Entsorgung eigenverantwortlich festzulegen und deren Nachweis der Behörde überprüft vorzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Von jeder Stelle sind zumindest pro 3000 m³ Material eine Probe aus zwanzig Einzelproben vereinigt für die Analyse zu entnehmen und getrennt zu analysieren. Für die Gefährdungsabschätzung ist jeweils eine Vollanalyse auf alle Parameter der Tabellen 1 und 2 bzw. je nach Erfordernis der Tabelle 3 der Ö Norm S 2088-1 erforderlich.“

Bei Unterschreiten der Prüfwerte für Eluate der Tabelle 2, Spalte a der Ö Norm S 2088-1 können diese vor Ort belassen werden, wenn diese mindestens einen Abstand von zwei Meter über dem örtlichen HGW einhalten.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Bei Wiederverwertung der vorgefundenen Materialien im Zuge des Bauvorhabens an anderer Stelle gelten die Grenzwerte des Bundesabfallwirtschaftsplanes Teilband Leitlinien zur Abfallverbringung und Behandlungsgrundsätze.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Die weitere Vorgangsweise ist nach Gutachten eines chemischen und deponietechnischen Sachverständigen unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Bedeutung der Anfallstelle festzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Bei technisch im Baufortschritt erforderlichen örtlichen Umlagerungen oder Sortierungen vor Ort ist nach Vorgabe des hydrogeologischen Sachverständigen eine Abdichtung der erforderlichen Fläche in gleicher Weise wie bei Baustelleneinrichtungsflächen, eine Zwischenspeicherung und allfällige Reinigung von anfallendem Sickerwasser oder kontaminierten Niederschlagswässern vorzusehen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Von den vorgefundenen Materialien sind jedenfalls Hausmüll oder gewerbliche Abfälle optisch zu trennen und entsprechend auf eine Reststoff- oder Massenabfalldéponie zu verbringen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Das angetroffene Material ist unmittelbar im Bereich der Ablagerung auf einer geeigneten Fläche zu sortieren.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Bei Verfuhr des Materials außerhalb des unmittelbaren Baubereiches gelten die Bestimmungen des AWG und die Anforderungen der Deponieverordnung.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlages nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Zeigt sich bei der Ansprache der vorgefundenen Materialien in den Schürfen ein höherer Anteil an Hausmüll oder/und organischem Material (ab ca. 30 % Anteil und organoleptisch wahrnehmbarer Kompostgeruch) sind jedenfalls auch Bodenluftuntersuchungen durchzuführen. Je 1500 m² ist eine Bodenluftprobe zu entnehmen und auf Methan und die Parameter der Tabelle 3 der Ö Norm S 2088-1 zu untersuchen. Die Bodenluftprobenahme ist mit Gewinnung von Untergrundproben zur Ansprache des Untergrundes durchzuführen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Der Auflagenvorschlag

„Eine erforderliche Gefährdungsabschätzung, bei Antreffen eine unbekanntes Ablagerung, ist von einer befugten und befähigten Person/Firma/Anstalt durchzuführen und umgehend unaufgefordert der Behörde vorzulegen.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da sich der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht auf das eisenbahnrechtliche Verfahren bezieht, sondern auf Deponien im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes.

Zu K) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Wasserbautechnik:

Der Auflagenvorschlag

"Die Baumaßnahmen sind, soweit keine Änderungen in den Auflagen vorgeschrieben werden, projektsgemäß durchzuführen. Wesentliche Projektänderungen bedürfen vor ihrer Ausführung der Bewilligung durch die Eisenbahnbehörde"

war wie folgt

"Die Baumaßnahmen sind, soweit keine Änderungen in den Auflagen vorgeschrieben werden, projektsgemäß durchzuführen."

neu zu fassen, da gemäß § 31 Eisenbahngesetz Projektänderungen grundsätzlich einer Bewilligung durch die Eisenbahnbehörde bedürfen. Eine Einschränkung auf „wesentliche Projektänderungen“ ist rechtswidrig.

Der Auflagenvorschlag

„Die Anlagen sind dem neuesten Stand der Technik entsprechend und unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN auszuführen. Alle für die Ausführung bedeutsamen Bedingungen und Auflagen sind in die Ausschreibung der Bauarbeiten aufzunehmen und den bauausführenden Firmen bekannt zu geben.“

war wie folgt

„Die Anlagen sind dem Stand der Technik entsprechend und unter Beachtung der einschlägigen ÖNORMEN auszuführen. Alle für die Ausführung bedeutsamen Bedingungen und Auflagen sind in die Ausschreibung der Bauarbeiten aufzunehmen und den bauausführenden Firmen bekannt zu geben.“

neu zu fassen, da die Auflage den rechtlichen Vorschriften widerspricht. Die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes sehen vor, dass die eisenbahnrechtliche Baubewilligung gemäß § 36 Eisenbahngesetz unter Anwendung des zum Zeitpunkt der Genehmigung gültigen Standes der Technik zu erfolgen hat. Der Stand der Technik zum Zeitpunkt der Realisierung des Projekts ist gegenwärtig nicht vorhersehbar.

Der Auflagenvorschlag

"Die Versitz- und Rückhaltebecken sind in regelmäßigen Abständen, in den ersten zwei Jahren dreimal jährlich auf ihren baulichen Zustand und auf die Zusammensetzung des Bodensubstrates zu kontrollieren. Weiters sind die abgeleiteten Bahn –und Straßenwässer in noch festzusetzenden Regeln zu beproben. In den ersten beiden Jahren ist jede Messstelle mindestens dreimal im Jahr zu beproben. Aufgrund der Ergebnisse der Beprobungen werden die entsprechenden Messintervalle festgelegt werden."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Die Versitz- und Rückhaltebecken sind in regelmäßigen Abständen, in den ersten zwei Jahren dreimal jährlich auf ihren baulichen Zustand und auf die Zusammensetzung des Bodensubstrates zu kontrollieren. Weiters sind die abgeleiteten Bahnwässer in noch festzusetzenden Regeln zu beproben. In den ersten beiden Jahren ist jede Messstelle mindestens dreimal im Jahr zu beproben. Auf Grund der Ergebnisse der Beprobungen werden die entsprechenden Messintervalle festgelegt werden."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Im Ablaufschacht einer Gewässerschutzanlage ist zur Kontrolle der Qualität der durch den Humusfilter gereinigten Bahnwässer Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Sollten die Grenzwerte der allgemeinen Abwasseremissionsverordnung überschritten werden, sind die Humusfilterschichten aller Becken auszuwechseln. Ein diesbezügliches Beweissicherungsprogramm ist 3 Monate vor Betriebsaufnahme der Eisenbahnbehörde zur Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Gewässerschutzanlagen im gegenständlichen Verfahren nur eisenbahnrechtlich genehmigt werden. Die Anlagen sind gemäß § 127 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz im gegenständlichen Verfahren nicht wasserrechtlich zu genehmigen und nicht in Punkt I des Spruchs enthalten.

Der Auflagenvorschlag

"Rechtzeitig vor Betriebsbewilligung sind im Einvernehmen mit den örtlichen Einsatzorganisationen Organisationskonzepte für die Störfallbewältigung auszuarbeiten und der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 und Ergänzung bzw. Richtigstellung von MR Dipl.-Ing. König F. vom 23.06.2006 wie folgt

"Rechtzeitig vor Betriebsbewilligung sind in Abstimmung mit den örtlichen Einsatzorganisationen Organisationskonzepte für die Störfallbewältigung auszuarbeiten und der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Für den Fall der Störung oder des gänzlichen Ausfalles eines Pumpwerkes ist eine geeignete Warneinrichtung, wie zum Beispiel eine Störmeldungsübertragungseinrichtung in eine durchgehend besetzte Straßenmeisterei oder eine Ampelregelung bzw. eine „life line (Routineruf)“ einzurichten. Details sind in dem abzuschließenden Verwaltungsübereinkommen zwischen den ÖBB und dem Steiermärkischen Straßendienst festzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht Gegenstand der beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist. Die Straßenanlage ist im Projekt sohin nur im Rahmen der Verpflichtungen gemäß § 20 des Eisenbahngesetzes dargestellt.

Der Auflagenvorschlag

"Für die Pumpwerke sind Betriebsvorschriften auszuarbeiten und der Eisenbahnbehörde vor der Inbetriebnahme zur Genehmigung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht Gegenstand der beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist. Die Straßenanlage ist im Projekt sohin nur im Rahmen der Verpflichtungen gemäß § 20 des Eisenbahngesetzes dargestellt.

Der Auflagenvorschlag

"Die Überprüfung der Schweißnähte der HDPE -Folie der Rückhaltebecken ist mittels Druckluftprüfung bei Doppelnähten und mittels optischer Prüfung bei den Extrusionsnähten durchzuführen. Die Überprüfung ist zu dokumentieren."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die Auflage doppelt formuliert wurde. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Sämtliche Einlaufschächte für die Bahngrabenentwässerung sind ohne Rechen auszuführen und die Breite so zu wählen, um bei einem 100 –jährigen Ereignis mit ausreichender Sicherheit die anfallenden Wassermengen ohne Rückstau in die Bahngräben abführen zu können."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da ein hydraulischer Nachweis gezeigt hat, dass der Rechenverlust bei der angegebenen Wassertiefe vernachlässigbar gering ist. Alle Einlaufschächte für die Bahngrabenentwässerung können projektsgemäß mit Rechen ausgeführt werden. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Für die Ableitung der bei der Herstellung der Wannens und Tunnel anfallenden Wässer sind vor Baubeginn in den jeweiligen Abschnitten Ausführungsunterlagen der zuständigen Behörde zur Bewilligung vorzulegen, in denen erforderlichenfalls Absetzbecken, eine Neutralisationsanlage sowie Möglichkeiten zur Beseitigung von Ölrückständen vorzusehen sind."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags im gegenständlichen Verfahren gemäß § 127 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz nicht verfahrensgegenständlich ist und nicht in Punkt I des Spruchs enthalten ist.

Der Auflagenvorschlag

"Alle Baustellen sind spätestens zwei Jahre nach Fertigstellung zu räumen, von allen Bauresten zu säubern und in einen solchen Zustand zu versetzen, dass die technisch erforderlichen Veränderungen dem Gelände und die errichteten Bauteile selbst nicht störend in Erscheinung treten."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Alle Baustellen sind spätestens zwei Jahre nach Fertigstellung zu räumen, von allen Bauresten zu säubern."
neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Für die einzelnen Teile (Rückhalte- und Versitzbecken, Pumpwerke, Hochwasserretentionsbecken sowie Entwässerungsanlagen) der wasserbaulichen Anlagen ist eine Betriebsvorschrift auszuarbeiten und der Behörde vor Inbetriebnahme der einzelnen Anlageteile zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschrift hat insbesondere die Überwachung, die Revision, die Verantwortlichkeit und die Maßnahmen zu regeln, die im Falle außergewöhnliche Ereignisse, allenfalls mit den zuständigen Behörden, zu treffen sind."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Für die einzelnen Teile (Rückhaltebecken, Pumpwerke, Hochwasserretentionsbecken sowie Entwässerungsanlagen) der wasserbaulichen Anlagen ist eine Betriebsvorschrift auszuarbeiten und der Behörde vor Inbetriebnahme der einzelnen Anlageteile zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschrift hat insbesondere die Überwachung, die Revision, die Verantwortlichkeit und die Maßnahmen zu regeln, die im Falle außergewöhnliche Ereignisse, allenfalls mit den zuständigen Behörden, zu treffen sind."

neu gefasst und war wie folgt

"Für die einzelnen Teile (Rückhaltebecken, Hochwasserretentionsbecken sowie Entwässerungsanlagen) der wasserbaulichen Anlagen ist eine Betriebsvorschrift auszuarbeiten und der Behörde vor Inbetriebnahme der einzelnen Anlageteile zur Genehmigung vorzulegen. Die Betriebsvorschrift hat insbesondere die Überwachung, die Revision, die Verantwortlichkeit und die Maßnahmen zu regeln, die im Falle außergewöhnliche Ereignisse, allenfalls mit den zuständigen Behörden, zu treffen sind."

neu zu fassen, da Pumpwerke als Straßenanlage nicht Gegenstand der beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung sind. Die Straßenanlage sind im Projekt sohin nur im Rahmen der Verpflichtungen gemäß § 20 des Eisenbahngesetzes dargestellt.

Der Auflagenvorschlag

"Wasserverunreinigungen durch den Bau sowie durch den künftigen Bestand und Betrieb der Anlagen sind durch entsprechende Maßnahmen, wie z.B. Absetzbecken, Nichteinsetzung wassergefährdender Substanzen etc. hinten zu halten."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Wasserverunreinigungen nach den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes gesetzlich verboten sind. Sofern erforderlich, sind Schutzvorkehrungen Projektbestandteil. Die Forderung nach "*Nichteinsetzung wassergefährdender Substanzen*" ist unzureichend genau definiert und nur im Rahmen der gesetzlichen Rechtsgrundlage verboten. Allfällige Einleitungen von Wässern aus Absetzbecken in Vorfluter sind nicht verfahrensgenständig.

Der Auflagenvorschlag

"Alle Anlagen zur Ableitung von Oberflächen- und Grundwässer aus dem Bahn- und Straßenbereich sind in regelmäßigen Abständen, jedenfalls aber zusätzlich nach extremen Niederschlagsereignissen sowie nach jedem Unfallereignis, bei dem wassergefährdende Stoffe freigesetzt wurden, zu kontrollieren und erforderlichenfalls zu warten."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Alle Anlagen zur Ableitung von Oberflächen- und Grundwässer aus dem Bahnbereich sind in regelmäßigen Abständen, jedenfalls aber zusätzlich nach extremen Niederschlagsereignissen sowie nach jedem Unfallereignis, bei dem wassergefährdende Stoffe freigesetzt wurden, zu kontrollieren und erforderlichenfalls zu warten."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Die dauernde Wirksamkeit des von den ÖBB errichteten Systems ist zu gewährleisten. Insbesondere ist auf die Aspekte Versinterung, Verockerung und Bakterienbesatz Bedacht zu nehmen. Bei der konstruktiven Ausgestaltung sind die Aspekte hinsichtlich Kontrolle der Funktionsfähigkeit, Wartung und die Möglichkeit allfälliger Sanierungen zu berücksichtigen."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Die dauernde Wirksamkeit des von den ÖBB errichteten Systems (Drainagen) ist zu gewährleisten. Insbesondere ist auf die Aspekte Versinterung, Verockerung und Bakterienbesatz Bedacht zu nehmen. Bei der konstruktiven Ausgestaltung sind die Aspekte hinsichtlich Kontrolle der Funktionsfähigkeit, Wartung und die Möglichkeit allfälliger Sanierungen zu berücksichtigen."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Zum Schutz des Ost –und Westportals des Koralmtunnels sind oberhalb des Portals Fanggräben zu errichten und die anfallenden Oberflächenwässer schadlos abzuleiten."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags im gegenständlichen Verfahren der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung des Abschnittes von km 40,834 bis 73,800 gemäß § 36 Abs. 1 nicht verfahrensgegenständlich ist und nicht in Punkt I des Spruchs enthalten ist.

Der Auflagenvorschlag

"Für alle Hebewerke der Unterführungen sind Bemessungsunterlagen auszuarbeiten und der Obersten Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn in diesem Bereich vorzulegen, die neben der Pumpendimensionierung die gesicherte Stromanspeisung in redundanter Ausführung mit Warneinrichtung auch eine Rückschlagklappe in der Auslaufleitung zu enthalten haben."

wurde mit Ergänzung bzw. Richtigstellung von MR Dipl.-Ing. König F. vom 23.06.2006 wie folgt

"Für alle Hebewerke der Unterführungen sind Bemessungsunterlagen auszuarbeiten und der Obersten Eisenbahnbehörde vor Baubeginn in diesem Bereich vorzulegen, die neben der Pumpendimensionierung die gesicherte Stromanspeisung in redundanter Ausführung mit Warneinrichtung auch eine Rückschlagklappe in der Auslaufleitung zu enthalten haben."

neu gefasst und war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da die Umsetzung dieser Auflage nicht im Einflussbereich der Antragstellerin liegt.

Der Auflagenvorschlag

„Um das Hochwasserabflussgeschehen auch während der Bauphase nicht zu behindern, sind sämtliche Querungsbauwerke und Umlegungsarbeiten der zu querenden Gewässer vor Trassenherstellung zu errichten.“

war wie folgt

„Um das Hochwasserabflussgeschehen auch während der Bauphase nicht zu behindern, sind die Querungsbauwerke WA 2, WA 3, WA 4, WA 4b, WA 5, WA 6, WA 6a, WA 6b, WA 6c, WA 9b, WA 9d und WA 10 a und Umlegungsarbeiten der zu querenden Gewässer vor Trassenherstellung zu errichten.“

neu zu fassen, da die Formulierung „sämtliche Querungsbauwerke“ eine unzureichend genau definierte Auflage darstellt und einer Präzisierung bedarf.

Der Auflagenvorschlag

"Bei Hochwassergefahr sind unverzüglich alle Baugeräte und Bauhilfseinrichtungen aus dem Hochwasserabflussbereich zu querenden Gewässer zu entfernen. Im Hochwasserabflussbereich darf kein Baumaterial gelagert werden."

war wie folgt

"Bei Gefahr der Überflutung von Baustellenflächen sind unverzüglich alle Baugeräte und mobilen Bauhilfseinrichtungen aus dem gefährdeten Überflutungsbereich zu entfernen. Im Hochwasserabflussbereich darf Baumaterial nicht so gelagert werden, dass es den Hochwasserabfluss behindert oder abgeschwemmt werden könnte."

neu zu fassen, da die Forderung eine unzureichend genau definierte Auflage darstellt, ohne Einschränkung auf Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und Baustoffe, die im Hochwasserfall geeignet wären, den Abfluss nachteilig zu beeinflussen, sei es durch Abflussbehinderung oder Abschwemmung.

Der Auflagenvorschlag

"Die Lagerung oder Manipulation mit wassergefährdenden Stoffen ist in den durch Baumaßnahmen betroffenen Gewässern verboten. Ebenso das Waschen von Baugeräten. Bei allfälliger Wasserhaltung dürfen die in das jeweilige Gewässer eingeleiteten Bauwässer keine unzulässigen Verunreinigungen aufweisen."

war wie folgt

"Die Lagerung oder Manipulation mit wassergefährdenden Stoffen ist in den durch Baumaßnahmen betroffenen Gewässern verboten. Ebenso das Waschen von Baugeräten."

neu zu fassen, da letzter Satz des Auflagenvorschlags betreffend die Einleitung von Wässern in die Vorflut im gegenständlichen Verfahren gemäß § 127 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz nicht verfahrensgegenständlich ist und nicht in Punkt I des Spruchs enthalten ist.

Der Auflagenvorschlag

"Für die ordnungsgemäße Ableitung der Abwässer, Waschwässer und sonstige verunreinigten Wässer aus den Baustelleneinrichtungen ist zu sorgen, wobei die Vorgaben aus der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung zu beachten sind. Weiters dürfen Baustelleneinrichtungen nicht im Hochwasserabflussbereich eines Gewässers errichtet werden. Für die Ableitung der Abwässer aus den Baustelleneinrichtungen ist bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde um Bewilligung anzusuchen."

war wie folgt

"Für die ordnungsgemäße Ableitung der Abwässer, Waschwässer und sonstige verunreinigten Wässer aus den Baustelleneinrichtungen ist zu sorgen, wobei die Vorgaben aus der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung zu beachten sind. Weiters dürfen für das unmittelbare Baugeschehen vor Ort nicht notwendige Einrichtungen, wie Maschinenparks, Containeranlagen und dergleichen nicht im Hochwasserabflussbereich eines Gewässers errichtet werden. Für die Ableitung der Abwässer aus den Baustelleneinrichtungen ist bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde um Bewilligung anzusuchen."

neu zu fassen, da die Forderung undifferenziert die Errichtung von Baustelleneinrichtungen ausschließt, wiewohl gewisse Einrichtungen zur Herstellung der Objekte unerlässlich sind.

Der Auflagenvorschlag

"Die Bauarbeiten für die Brückenerrichtung über die zu querenden Gewässer haben in stetem Einvernehmen mit der zuständigen Flussbauabteilung beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung zu erfolgen."

war wie folgt

"Die Bauarbeiten für die Brückenerrichtung über die zu querenden Gewässer haben in Abstimmung mit der zuständigen Flussbauabteilung beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung zu erfolgen."

neu zu fassen, da die Auflage rechtlich unzulässig ist, da eine Auflage nicht auf ein zivilrechtliches Einvernehmen mit einem Dritten als Grundlage für die Bescheidverwirklichung lauten kann.

Der Auflagenvorschlag

"Um beim Tunnelvortrieb eine durchgehende mechanische Reinigung zu gewährleisten, sind für jede Gewässerschutzanlage zwei Absetzbecken vorzusehen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, allfällige Einleitungen von Wässern aus Absetzbecken in Vorfluter nicht verfahrensgegenständig sind, der Inhalt des Auflagenvorschlags sohin nicht in Punkt I des Spruchs enthalten ist.

Der Auflagenvorschlag

"Bei allen Rückhalte- Retentions und Versitzbecken ist ein Freibord von mindestens 50 cm einzuhalten."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Bei allen Rückhalte- und Retentionsbecken ist ein Freibord von mindestens 50 cm einzuhalten."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Die Einlaufschächte und die Ableitung sind unter Berücksichtigung der diversen Verluste hydraulisch zu bemessen und die Ergebnisse der Obersten Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Bei allen höherrangigen Straßenunterführungen ist ein mit einer PE-Folie gedichtetes Rückhaltebecken mit einem Mindestvolumen von 30 m³ vorzusehen. Diese Rückhaltebecken sind wie die Rückhaltebecken für die Bahn, jedoch mit Überlauf und Tauchwand auszuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die Ableitung der in den Unterführungen der Objekte WA 4, WA 6, WA 7 und WA 8b anfallenden Wässer nach den jeweiligen Pumpwerken in Verkehrsflächensicherungsschächte vorgesehen ist. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die ÖBB hat 6 Monate vor Baubeginn die gesamte Bahnentwässerung mit den Ableitungen neu zu bemessen, wobei für den direkten Gleisbereich (Ausführung einer bituminösen Tragschicht) ein Abflussbeiwert von $\Psi = 0,8$ anzusetzen ist. Das Ergebnis der Nachrechnung mit den erforderlichen planlichen Darstellungen ist der Obersten Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Damit es bei einem 100-jährlichen Starkregenereignis zu keinen unzulässigen Überflutungen der angrenzenden Grundstücke und Liegenschaften kommt, sind alle Bahngräben auf ein 100 – jährliches Starkregenereignis zu bemessen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Da bei der gewählten Lösung die untere Nut des Absperrschiebers in den Bahneinlaufschächten in kürzester Zeit verlegt sein wird, ist der Schieber im Bahngrabeneinlaufschacht (Sammelschacht) so anzuordnen, dass es einerseits zu keiner Verklauung kommt und andererseits der Schieber immer dicht verschlossen werden kann. Zur Hintanhaltung einer Verklauungsgefahr des Einlaufbereiches der Bahngrabeneinlaufschächte müssen die Bahngrabeneinlaufschächte ohne Rechen ausgeführt werden."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Dimensionierung der Gewässerschutzanlagen sind mit denen vom Hydrographischen Zentralbüro angegebenen und vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung bestätigten Starkregenniederschlagswerten neu zu berechnen und die Ergebnisse der Obersten Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn zu Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die vom Hydrographischen Zentralbüro angegebenen Starkregenniederschlagsdaten mit 15.02.2005 bestätigt wurden, dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Es wird empfohlen, statt der Mitteldrainage jeweils links und rechts entlang der Böschungunterkante Drainagen mit Absperrschiebern anzuordnen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Abdichtung der Rückhaltebecken ist generell bis 30 cm über den Bemessungswasserspiegel mit einer HDPE -Folie vorzusehen. Die Durchführung der oberhalb der Folie gelegenen Drainagerohre durch die Folie hat mittels PE -Rohre mit angeschweißtem Anschluss an die Folie zu erfolgen. Die Überprüfung der Schweißnähte ist mittels Druckluftprüfung bei Doppelnähten und mittels optischer Prüfung bei den Extrusionsnähten durchzuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da der Inhalt des Auflagenvorschlags doppelt formuliert wurde. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Ein –und Auslaufbauwerke sind außerhalb der Foliendichtung anzuordnen. Der Anschluss der Folie an die Betonbauwerke hat mittels NIROSTA –Klemmleiste mit NIROSTA –Schrauben zu erfolgen."

war wie folgt

"Der Anschluss der Folie an die Ein –und Auslaufbauwerke hat mittels NIROSTA –Klemmleiste mit NIROSTA –Schrauben zu erfolgen."

neu zu fassen, da zahlreiche Referenzprojekte zeigen, dass die projektsgemäß vorgesehene Anordnung der Ein- und Auslaufbauwerke innerhalb der Foliendichtung Stand der Technik ist und zudem die gewählte Anordnung die Schadensanfälligkeit minimiert.

Der Auflagenvorschlag

"Die Ausleitung EW3 Bahn-km 33,548 ist mit einer Rohrleitung DN600 auszuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Ableitung bei Bahn-km 34,305 ist mit einer Rohrleitung DN600 auszuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Alle Drosseln der Gewässerschutzanlagen sind hydraulische zu bemessen und die Ergebnisse 6 Monate vor Baubeginn im jeweiligen Bauabschnitt der Obersten Eisenbahnbehörde vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Von Bahn-km 36,912 bis Bahn-km 36,970 sind links der Bahn die Bahnwässer in offenen Bahngräben oder in einer Grabenmauer zu erfassen und in die GSA1/1 abzuleiten."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vor-

gelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Im Bereich von Bahn-km 37,049 bis ca. Bahn-km 37,145 (Bereich Stützmauer) ist durch Abdichtungsmaßnahmen, welche über den gesamten Bereich bis unter den Bahngraben reichen müssen zu gewährleisten, dass im Störfall kein Gefahrgut in den Untergrund und somit in das Grundwasser austreten kann."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Drainagen im Bereich des Bahnhofes Weststeiermark sind so zu dimensionieren, dass keine der Drainagen vollläuft."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Zwischen Bahn-km 37,200 und Bahn-km 37,600 (Gleis 1) ist die Vermörtelung der Stützmauer auf 75 cm über die Bahngrabensohle hochzuziehen, um einerseits ein Eindringen von Wasser oder Störfallgut in die Stützmauer zu verhindern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Da im letzten Bereich des Ableitungskanals DN1200 (E1.4 bis GSA1/3) dieser die anfallenden Bahnwässer aufgrund des geringen Gefälles nicht abführen kann, ist die Ableitung so auszuführen, dass keiner der Ableitungskanäle vollläuft."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Der Hanggraben für das Einzugsgebiet 2 ist auf den maximal möglichen Zufluss zu bemessen. Die Drosseln aller Hangwasserrückhaltebecken sind hydraulisch zu bemessen und die Ergebnisse der Ob. Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Hanggräben für die Einzugsgebiete 3 bis 8 sind auf den maximal möglichen Zufluss zu bemessen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Auswirkungen der Einleitungen (100-jährliches Starkregenereignis) auf ein HQ10 in der Laßnitz sind nachzuweisen. Sollten die Wasserspiegelanstiege im Vergleich zum Istzustand zu Beeinträchtigungen umliegender Liegenschaften oder Grundstücke führen, sind geeignete Maßnahmen zur Retention vorzusehen. Die Ergebnisse sind der Obersten Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn in den betroffenen Abschnitten zur Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da die projektsgegenständlichen Anlagen im vorliegenden Projekt auf ein 100-jährliches Ereignis ausgelegt sind. Die Forderung nach einer Bemessung, die statistisch seltener als alle hundert Jahre auftritt, entspricht nicht dem Stand der Technik.

Der Auflagenvorschlag

"Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Drainageleitung in den Hangwasserrückhaltebecken sind am jeweiligen Ende der Drainage außerhalb des max. Wasserspiegels Putzschächte anzuordnen. Die Drosseln der Auslaufrohrleitungen aller Hangwasserrückhaltebecken sind so zu dimensionieren, dass die vorgegebene Abflusswassermenge nicht überschritten wird."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Putzschächte projektsgemäß am Ende der Drainagen vorgesehen sind. Von einer Anordnung außerhalb des maximalen Wasserspiegels kann abgesehen werden, da die regelmäßige Reinigung im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen gesichert ist. Es bedarf sohin keiner Wartung im Ereignisfall. Von einer Bemessung der Drosseln aller Hangwasserrückhaltebecken kann abgesehen werden, nachdem die Drosselung durch die Ableitungsrohre selbst erfolgt.

Der Auflagenvorschlag

"Die Bemessung der Entwässerung der Straßenunterführungen ist im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter durchzuführen."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

"Die Bemessung der Entwässerung der Straßenunterführungen ist in Abstimmung mit dem Straßenerhalter durchzuführen."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Die Übertragungseinrichtungen für die Störmeldungen der Straßenunterführungen sind redundant auszuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht Gegenstand der beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist. Die Straßenanlage ist im Projekt sohin nur im Rahmen der Verpflichtungen gemäß § 20 des Eisenbahngesetzes dargestellt.

Der Auflagenvorschlag

"Beide Pumpen der Straßenunterführungen sollen im Parallelbetrieb ein ca. 10 – jährliches Regenereignis abpumpen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlags nicht Gegenstand der beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist. Die Straßenanlage ist im Projekt sohin nur im Rahmen der Verpflichtungen gemäß § 20 des Eisenbahngesetzes dargestellt.

Der Auflagenvorschlag

"Beim Objekt WA6 ist der Schaltschrank über dem HW100 der Laßnitz anzuordnen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der Inhalt des Auflagenvorschlages nicht Gegenstand der beantragten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist. Die Straßenanlage ist im Projekt sohin nur im Rahmen der Verpflichtungen gemäß § 20 des Eisenbahngesetzes dargestellt.

Der Auflagenvorschlag

"Die Entwässerung der Park & Ride –Anlage ist im Detail darzustellen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Sollten die aktuellen hydrologischen Daten für die Abflüsse der Laßnitz und der Lavant (Luft- und Wassertemperaturwerte) wesentlich von den verwendeten Daten (1999) abweichen, ist die Dimensionierung der Pufferteiche neu zu überarbeiten und die Ergebnisse der Obersten Eisenbahnbehörde zur Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Da in der Übergabe der hydrologischen Daten vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung A19) für das Unbenannte Gerinne Koglbauerbach rechter Zubringer ein Irrtum vorliegt, ist die Abflussuntersuchung mit den tatsächlichen hydrologischen Abflussdaten nochmals durchzuführen und das Ergebnis der Untersuchungen der Obersten Eisenbahnbehörde 6 Monate vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Aufgrund des Zwangspunktes, dass die Bestandsstrecke in ihrer Höhenlage nicht verändert werden kann, ist zur Hintanhaltung einer möglichen Verklausungsgefahr des Rechteckdurchlasses beim Unbenannten Gerinne östlich Gussendorf unter der GKB ca. 40m ober des Durchlasses eine Wildholzsperrung anzuordnen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Durchlässe mit den Einlaufbereichen beim Unbenannten Gerinne Laßnitz links sind entsprechend den ermittelten Schleppspannungen zu sichern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Die Durchlässe mit den Einlaufbereichen beim Unbenannten Gerinne bei Grünau an der Laßnitz sind entsprechend den ermittelten Schleppspannungen zu sichern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Für die Ableitung des Unbenannten Gerinnes nordwestlich Glent sind 2 Durchlässe mit je 2 x 2 m und zur Gewährleistung des Vorlandabflusses 3 Durchlässe mit je 1,5 x 0,5 m geplant. Da diese Durchlässe im Hochwasserfall ein Abflusshindernis darstellen und dadurch auch die Bar-

rierewirkung der Gemeindestraße Gussendorf –Michlgleinz verstärkt wird, sind die Durchlässe durch jeweils ein Tragwerk zu ersetzen, wobei die Dimensionierung der Abflussquerschnitte entsprechend der durchgeführten Abflussuntersuchung vorzunehmen ist."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Im Bereich der Grundstücke 472 471 (Objekt) treten Wasserspiegellagenerhöhungen zwischen 2 und 5 cm auf. Da im Bereich von Objekten keine Wasserspiegelerhöhungen auftreten dürfen, muss mit dem Eigentümer eine zivilrechtliche Vereinbarung getroffen werden. Sollte mit dem betroffenen Grundeigentümer keine zivilrechtliche Vereinbarung hinsichtlich einer Entschädigung erzielt werden, müssen die Wasserspiegelerhöhungen durch technische Maßnahmen (z.B. durch eine in der Hauptströmrichtung des Vorlandabflusses situierte Flutbrücke bei ca. Bahn-km 34,3 bis 34,4, wobei der genaue Standort in der Abflussberechnung zu optimieren ist) reduziert werden."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Bei allen Sohlgrundschnellen ist zur Vermeidung von unzulässigen Kolken im Unterwasser der Kolkenschutz zu verlängern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"In der Umlegungsstrecke von VKM (Verlegungskilometer) 0,00 bis VKM 0,2 ist linksufrig ein Leitdamm geplant. Um bei einer Überströmung eine Erosion dieses Leitdammes zu verhindern, ist die Krone sowie die luftseitige Böschung mit überschütteten Wasserbausteinen (Kl. II 0,3-0,5) zu sichern sowie am luftseitigen Dammfuß eine befestigte Gegenschwelle auszuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Um bei einer Überströmung eine Erosion der Zwischendämme zu verhindern, sind die Kronen sowie die luftseitigen Böschungen mit überschütteten Wasserbausteinen (Kl. II 0,3-0,5) zu sichern sowie am luftseitigen Dammfuß eine befestigte Gegenschwelle auszuführen."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Sollte im Profil Bahn-km ca. 32,800 der Einbau von Störsteinen zur Erreichung eines Kolkes für die Strukturierung des Gewässerabschnittes gewünscht werden, ist die Sohle des Kolkbereiches in der vorgesehenen Tiefe mit Wasserbausteinen mit Gegenschwelle sowie das anschließende Ufer mit Wasserbausteinen entsprechend der dort herrschenden Schleppspannungen zu sichern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Zwischen Bahn-km 33,26 und Bahn-km 33,46 ist entlang der Koralm ein übererdetes Uferdeckwerk vorgesehen. Da dieser Bereich im Außenbogen der Laßnitz und dadurch bei einem Hochwasserereignis massiv angeströmt wird, ist auf eine Länge von 20 m flussaufwärts und 50 m flussabwärts die Sicherung der Dammböschung bis auf die HW100 Wasserspiegelhöhe mit einem übererdeten Uferdeckwerk zu verlängern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Zwischen Bahn-km 33,800 und Bahn-km 33,940 und Bahn-km 33,975 bis Bahn-km 34,500 ist ein übererdetes Uferdeckwerk bis zur HW100 Wasserspiegelhöhe mit einem übererdeten Uferdeckwerk zu sichern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Im Bereich der Mündung des Dorneggerbaches sind alle Widerlagerböschungen bis auf die HW100 Wasserspiegelhöhe mit einem übererdeten Uferdeckwerk zu sichern."

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da gemäß Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 der Auflagenvorschlag entfallen konnte, da die geforderten, ergänzenden Unterlagen mit Schreiben der Behörde vom 21.04.2006 dem Sachverständigen vorgelegt und für hinreichend befunden worden sind. Die Vorschreibung kann demnach als gegenstandslos betrachtet werden.

Der Auflagenvorschlag

"Beim Bahnobjekt der Laßnitzquerung ist bei beiden Widerlagern eine Böschungsfußsicherung bis auf Höhe HW100 Wasserspiegelhöhe +0,50m vorzusehen. Die flussseitigen Vorländer bei beiden Widerlagern sind mit Wasserbausteinen zu schützen."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 wie folgt

„Beim Bahnobjekt der Laßnitzquerung ist beim rechten Widerlager die Böschungsfußsicherung des Bahndammes bis auf Höhe HW100 +0,50m vorzusehen."

neu gefasst.

Der Auflagenvorschlag

"Sämtliche flussbaulichen Maßnahmen an der Laßnitz sind im Einvernehmen mit der zuständigen Flussbauverwaltung durchzuführen."

war wie folgt

"Sämtliche flussbaulichen Maßnahmen an der Laßnitz sind in Abstimmung mit der zuständigen Flussbauverwaltung durchzuführen."

neu zu fassen, da die Auflage rechtlich unzulässig ist, da eine Auflage nicht auf ein zivilrechtliches Einvernehmen mit einem Dritten als Grundlage für die Bescheidverwirklichung lauten kann.

Der Auflagenvorschlag

"Versorgungs- und Entsorgungsanlagen/leitungen aller Art sind vor Baubeginn zu erheben und im Einvernehmen mit dem Eigentümer bzw. Betreiber die erforderlichen Umlegungsarbeiten durchzuführen."

wurde mit Ergänzendem Befund und Gutachten von MR Dipl.-Ing. König F. vom 08.06.2006 und Ergänzung bzw. Richtigstellung von MR Dipl.-Ing. König F. vom 23.06.2006 wie folgt

"Versorgungs- und Entsorgungsanlagen/leitungen aller Art sind vor Baubeginn zu erheben und in Abstimmung mit dem Eigentümer bzw. Betreiber die erforderlichen Umlegungsarbeiten durchzuführen."

neu gefasst.

Zu L) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Amtssachverständigen für das Fachgebiet Fischereiwesen:

Der Aufgabenvorschlag

„Zwecks Vergleichbarkeit der Daten wird vorgeschlagen, diese per Auflage nachfolgend vorgeschriebenen fischereilichen Beweissicherungen durch bzw. in Abstimmung mit dem Kärntner Seenforschungsinstitut durchführen zu lassen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Eine Beweissicherung des Kaltenwinkelbaches, des Kreuzbaches und des Glitzbaches nach der WRRL zeitgerecht vor Baubeginn.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Die geforderte Beweissicherung des Fischbestandes am Eitwegerbach, Werdenbach, Jaklingerbach, Lurnbach, Messensacherbach zur Istzustandserhebung wird aus Sicht der SV für Gewässerökologie und Fischerei zeitgerecht vor Baubeginn empfohlen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Zu P) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Elektromagnetische Felder:

Vom Institut für Elektrische Anlagen wurden nachfolgende Wissenschaftliche Gutachten ausgearbeitet, die verfahrensgegenständlicher Projektbestandteil des Einreichprojektes Wettmannstätten – St. Andrä sind. Wird im Folgenden Bezug auf diese genommen, so wird nur mehr die Plannummer genannt.

„Berechnung niederfrequenter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken (16⅔ Hz) verursacht durch die Koralmbahn: Graz – Klagenfurt Abschnitt: Wettmannstätten – Ostportal Nordröhre Koralmtunnel (km 32,350 – km 41,100)“ vom 25. Mai 2005 (Plannummer: K_WA_EB_UM_000_0201_F_00), Technische Universität Graz, Institut für Elektrische Anlagen;

„Berechnung niederfrequenter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken (16⅔ Hz) verursacht durch die Koralmbahn: Graz – Klagenfurt Abschnitt: Ostportal Nordröhre Koralmtunnel – St. Andrä Koralmtunnel (km 41,100 – km 73,772)“, (Ergänzung zum Wissenschaftlichen Gutachten *„Berechnung niederfrequenter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken (16⅔ Hz) verursacht durch die Koralmbahn: Graz – Klagenfurt Abschnitt: Wettmannstätten – Ostportal Nordröhre Koralmtunnel (km 32,350 – km 41,100)“*) vom 10. Jänner 2006 (Plannummer: K_WA_EB_EE_000_0201_F_00), Technische Universität Graz, Institut für Elektrische Anlagen;

Der Auflagenvorschlag

„Planliche Darstellung samt Legende der Querprofile der elektrischen Anlagen (z.B. Tragseile, Feeder, Fahrdrähte, Gleise, Erdseile etc.) für die Bereiche offene Strecke, Tunnel in Tagbauweise und bergmännischer Tunnel in gut leserlicher Form.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da den Projektunterlagen ein Gutachten der technischen Universität Graz inkl. CD-ROM beigelegt ist, der die genannten Darstellungen in sehr guter Qualität entnommen hätten werden können.

Der Auflagenvorschlag

„Seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist sicherzustellen, dass an dem Expositionsort (Gebäude Günther Krusch, Lindhof 46, 9422 Maria Rojach) EB-km 72,250 der Beurteilungswert von 200nT berechnet als arithmetischer Mittelwert über 24 Stunden für den Normalbetrieb (233 A) nicht überschritten wird. Als Maßnahmen kommen prinzipiell in Betracht:

- a) Reduktion des Magnetfeldes durch Maßnahmen im Bereich des Gefüges Hinleiter und Rückleiter mit dem Ziel durch Kompensation das magnetische Wechselfeld zu reduzieren.
- b) Einarbeitung eines entsprechenden Schirmes im Deckenbereich des Tunnels im Bereich des Gebäudes.
- c) Zivilrechtliche Vereinbarung mit den Liegenschaftseigentümern, dass jene Gebäude, die über dem vorgeschlagenen Beurteilungswert liegen nicht für Daueraufenthalte genutzt werden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da das betreffende Gebäude bei km 72,050 liegt 35 m über der Schienenoberkante der linken Gleisachse (siehe dazu K_WA_EB_EE_000_0201_F_00, Seite 51) und der dort berechnete Flussdichtewert von 0,28 μT beim 24-h-Mittelwert des Stromes und Normalbetrieb (siehe K_WA_EB_EE_000_0201_F_00 Kapitel 5, Seite 55) für 233 A einen

umgerechneten Strom von ca. 166 A ($0,20 \mu\text{T}/0,28 \mu\text{T} \cdot 233 \text{ A}$) ergibt, um an diesem Punkt 200 nT einzuhalten. Für 100 nT ergibt sich ein 24-h-Mittelwert von ca. 83 A. Auf Grund dieser Überlegungen würde z.B. die Einhaltung dieses letzt genannten Beurteilungswertes eine Reduktion der transportierten Tonnage von ca. 60 % bedeuten.

Der von Dr. Ch. König geforderte Beurteilungswert (hier 200 nT) im Bereich der bewohnten Gebäude im vorausgesetzten Betrieb der Hochleistungsbahn kann im gegenständlichen Fall nicht eingehalten werden. Die in der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 festgelegten Referenzwerte werden jedoch deutlich unterschritten.

Es kann festgestellt werden, dass die seitens der ÖBB projektgemäß getroffenen feldreduzierenden Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen. Weiterführende feldreduzierende Maßnahmen wie z.B. die optimierte Verlegung weiterer Kompensationsleiter können nicht als Stand der Technik angesehen werden und sind daher im Sinne der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 nicht notwendig. Durch die beiden hochleitfähigen Rückleiter wird das Magnetfeld um ca. 20 % in 1 m Höhe über der SOK gegenüber einer rückleiterlosen Bahnstrecke reduziert.

Der „Wissenschaftlichen Stellungnahme zum Gutachten Dr. Christoph König vom 2. Juli 2006 „Umweltmedizinisches Gutachten elektromagnetische Felder 2. Beurteilung“ aus elektrotechnischer Sicht“, Gutachterliche Stellungnahme SV Univ.Prof.Dr. Fickert / Dr. Schmutzner, TU Graz, im Rahmen der 3. Ergänzenden Gesamtstellungnahme, Oktober 2006 kann ein Überblick zur Reduktion magnetischer Felder entnommen werden (Kapitel 7, Seiten 24 bis 26).

Der Aufslagenvorschlag

„Seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist sicherzustellen, dass in Bereichen, in denen die spezifische Exposition von 200nT ausgehend vom Vorhaben, berechnet als arithmetischer Mittelwert über 24 Stunden für den Normalbetrieb (291 A) überschritten wird, keine sensiblen Nutzungen (Wohnungen, Dauerarbeitsplätze, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Heime, Spielplätze etc.) stattfinden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der im Gutachten von Dr. König auf den Seiten 125 Pkt. 2 Zeile 4, Seite 127 Pkt. 4.2 1) Zeile 11, Seite 128 Pkt. 4.2 2) Zeile 4 wiederholt angegebene Mittelwert des Stroms (291 A) nicht dem im Gutachten der TU Graz vom 10. Jänner 2006 (K_WA_EB_EE_000_0201_F_00) bzw. vom 25. Mai 2005 (K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) richtig angegebenen Wert von 233 A (siehe auch Dr. König Seite 125, Pkt. 4.1 (1) Zeile 4 hier steht der richtige Wert) entspricht.

Festzuhalten ist weiters, dass sich im gegenständlichen Einflussbereich der magnetischen Felder keine Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Heime, oder öffentliche Spielplätze befinden. Eine Aufstellung, wie im Gutachten gefordert, kann daher entfallen.

Die durch das Projekt insgesamt verursachten magnetischen Felder, die den gegenständlichen Projektabschnitt behandeln, sind in folgenden verfahrensgegenständlichen Projektunterlagen dargestellt:

- WISSENSCHAFTLICHES GUTACHTEN Berechnung niederfrequenter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken ($16\frac{2}{3}$ Hz) verursacht durch die Koralmbahn: Graz – Klagenfurt Abschnitt: Wettmannstätten – Ostportal Nordröhre Koralmstunnel (km 32,350 – km 41,100) vom 25. Mai 2005 (2.3), Technische Universität Graz, Institut für Elek-

trische Anlagen; Kapitel 4 Seite 35 bis Seite 65 (Weiterführende Unterlagen Mappe 15, K_WA_EB_UM_000_0201_F_00).

- WISSENSCHAFTLICHES GUTACHTEN Berechnung niederfrequenter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken ($16\frac{2}{3}$ Hz) verursacht durch die Koralmbahn: Graz – Klagenfurt Abschnitt: Ostportal Nordröhre Koralmtunnel – St. Andrä Koralmtunnel (km 41,100 – km 73,772) im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (vormals Eisenbahn- Hochleistungsstrecken AG) (Ergänzung zum WISSENSCHAFTLICHEN GUTACHTEN Berechnung niederfrequenter magnetischer Flussdichten und elektrischer Feldstärken ($16\frac{2}{3}$ Hz) verursacht durch die Koralmbahn: Graz – Klagenfurt Abschnitt: Wettmannstätten – Ostportal Nordröhre Koralmtunnel (km 32,350 – km 41,100)) vom 10. Jänner 2006 (2.4), Technische Universität Graz, Institut für Elektrische Anlagen; Kapitel 4 Seite 19 bis Seite 52 (Ergänzende Einreichunterlage Teil1 Mappe 1A.1, K_WA_EB_EE_000_0201_F_00)

Daraus ergibt sich, dass in allen Fällen an der Bahngrundgrenze sowie oberhalb und seitlich der Tunnelbereiche, die zugänglich sind, und in jenen Bereichen der zu genehmigenden Eisenbahnanlage, die entweder als Arbeitsplätze oder als dem Publikum gewidmete Flächen dienen sollen, der dem Projekt zu Grunde gelegte Referenzwert für die magnetischen Felder von $300 \mu\text{T}$ ($16\frac{2}{3}$ Hz) eingehalten wird.

Bezugnehmend auf die zwingende Maßnahme 2 kann festgehalten werden, dass im Gutachten der TU Graz (K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) und (K_WA_EB_EE_000_0201_F_00) Wohnungen in den Querschnitten eingezeichnet sind. Siehe dazu auch Abschnitt 1.10.3, Seite 35 des Gutachtens von Dr. König. Die Auflage ist daher erfüllt.

Der Aufslagenvorschlag

„Zur Vervollständigung der medizinischen Beurteilung im Hinblick auf die Exposition gegenüber elektrischen Wechselfeldern sind nachfolgende Angaben für den Bereich der freien Strecke erforderlich:

- a) Quantifizierung der Exposition im Freien durch Erstellung von Diagrammen die den Feldstärkeverlauf in Abhängigkeit von der Distanz zur Trasse darstellen.
- b) Quantifizierung der Minderungswirkung des elektrischen Feldes durch vergleichende frequenzselektive Messungen an realen Objekten (außen / innen) im Nahbereich einer bestehenden 15 kV –Bahnlinie.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da für das Gutachten des Instituts für Elektrische Anlagen der TU Graz vom 25. Mai 2005 (K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) Diagramme zur Darstellung (siehe Kapitel 5.2 Seite 72 und 73) im Freien (ungestörtes Feld) für den Verlauf der elektrischen Feldstärke für 15 kV und 18 kV Betriebsspannung erstellt worden und im Gutachten angeführt sind. Diese zeigen den Verlauf der EEFS in Abhängigkeit von der Distanz zur Trasse. Die Referenzwerte (10 kV/m) gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 Ausgabe: 2006-02-01, Pkt. 6 Seite 16 Tabelle 6 Zeile „>8 Hz bis 25 Hz“ werden, im Vergleich zum berechneten Maximalwert bei 18 kV von $1,25 \text{ kV/m}$ 1 m über dem Gleis (siehe Gutachten der TU Graz vom 25 Mai 2005 (K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) Seite 73) deutlich unterschritten. Bezugnehmend auf die Forderung des Sachverständigen Dr. Ch. König, die Minderungswirkung hinsichtlich elektrischer Felder durch Gebäude im Nahbereich von 15-kV-Bahnstromversorgungsleitungen zu quantifizieren, kann

aufgrund von Messungen an/in Gebäuden mit Reduktionsfaktoren für das elektrische Feld (16 $\frac{2}{3}$ Hz) unter Berücksichtigung der Wohnraumnutzung zwischen 1 ... 2 gerechnet werden (siehe Kapitel 6 in dieser wissenschaftlichen Stellungnahme). Je nach Bauart des Gebäudes (Baustoff, Fenster, elektrisch wirksame Schirmungen, Gestaltung des Gebäudes) können aber durchaus höhere Reduktionsfaktoren (Schirmfaktoren) für das niederfrequente elektrische Feld erreicht werden. Aufgrund der Messungen des Instituts für Elektrische Anlagen der TU Graz kann daher festgehalten werden, dass zur Beurteilung der elektrischen Ersatzfeldstärke im Sinne einer Referenzwertabschätzung die im Kapitel 5 (2.3) angegebenen elektrischen Ersatzfeldstärken für die freie Strecke herangezogen werden können. Die dort dargestellte Ausnutzung der Referenzwerte der elektrischen Ersatzfeldstärke ist gering, sie beträgt z.B. in 1 m Bodenabstand nur 10 % bei Nennspannung (12,5 % bei höchster nichtpermanenter Spannung).

Der Auflagenvorschlag

„Zur Vervollständigung der medizinischen Beurteilung im Hinblick auf die Exposition gegenüber magnetischen Wechselfeldern sind nachfolgende Angaben erforderlich:

Quantifizierung der Vorbelastung durch flächige Magnetfelder wie z.B. durch 110 kV, 220 kV und 380 kV-Leitungen im Bereich 75 m beidseits der Trasse unter Angabe der magnetischen Flussdichten für das n-1 Kriterium.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da es im gegenständlichen Fall im Bereich Groß St. Florian EB-km 36,200 zu einer Annäherung zwischen einer 380-kV-Freileitung und der geplanten Bahnanlage sowie einer 110-kV-Freileitung kommt, die 110-kV-Freileitung, die in diesem Bereich direkt im Bereich der Trasse der Koralmbahn liegt, verlegt werden muss, jedoch diese Leitungsverlegung ist im gegenständlichen Fall nicht Projektgegenstand ist.

Im gegenständlichen Fall (Überlagerung der 380-kV/-110-kV-15-kV Hochspannungsleitungssysteme, siehe Kapitel 4 in dieser wissenschaftlichen Stellungnahme) kann festgehalten werden, dass es bei EB-km 36,200 zu keiner Überschreitung der zulässigen Referenzwertausschöpfung im Sinne der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 kommt, weder bei maximal zulässigen Betriebsströmen, Strömen entsprechend dem (n-1)-Kriterium noch bei 24-h-Mittelwerten.

Anmerkung:

Stand der Technik und Wissenschaft ist bei der Beurteilung elektromagnetischer Felder folgende Vorgangsweise: In einem ersten Schritt wird überprüft, ob die Referenzwerte unter Berücksichtigung der vorkommenden Quellen und Frequenzen nicht ausgeschöpft werden und somit das Schutzziel der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 eingehalten wird. In einem zweiten Schritt wird bei einem Überschreiten der Referenzwerte festgestellt, ob die Basisgrenzwerte eingehalten werden, oder ob weitere Reduktionsmaßnahmen bzw. Schutzvorkehrungen notwendig sind.

Bei den von Dr. König geforderten Beurteilungswerten nach Kapitel 2.3 Seite 104 geht nicht hervor, ob Ersatzflussdichten, Ersatzfeldstärken, Effektivwerte oder Grundsicherungswerte gemeint sind. Daher sind die geforderten Beurteilungskriterien nicht wissenschaftlich nachvollziehbar. Wie bereits im Gutachten der TU Graz vom 25 Mai 2005 (K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) ausgeführt, gilt somit sowohl für das magnetische wie auch für das elektrische Feld im unmittelbaren Bereich der Bahnanlage sowie im Bereich der Hochspannungsfreileitungen – auch bei Berücksichtigung der Hochspannungsfreileitungen (110 kV und 380 kV) im Bereich des EB-km 36,200 (ungünstigster Fall der Näherungen, siehe Kapitel 4 in dieser wissenschaftlichen Stellungnahme) - dass die Referenzwerte gemäß Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 unterschritten werden. Zu berück-

sichtigen ist, dass durch die geplante Verlegung der 110-kV-Freileitung die Immissionen (Maximalwerte) im gegenständlichen Fall weiter reduziert werden. Die oben angeführten Referenzwertauschöpfungen stellen daher die Betrachtung des ungünstigsten Falles dar.

Der Auflagenvorschlag

„Planliche Darstellung leitfähiger metallischer Strukturen im Nahbereich der Trasse wie z.B. Fernwärmeleitungen aus Metall, Gasleitungen aus Metall, Ölpipelinerohre aus Metall, Kanalrohre aus Metall, Wasserleitungen aus Metall, Schirme von Telefon- TV- und sonstigen Kabeln.“ wurde mit 2. Beurteilung von Dr.med. König Ch. vom 02.07.2006 erneut gleichlautend gefasst und war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da allgemein kann davon ausgegangen werden kann, dass im gegenständlichen Fall außerhalb der Bauverbotszone, unter der Annahme der Berücksichtigung und der Einhaltung der Elektrotechnikverordnung bzw. Nullungsverordnung die in den metallisch leitfähigen Strukturen in Wohnhäusern (Wasserleitungen, PEN-Leiter,...) fließenden Ströme (16 $\frac{2}{3}$ Hz) nur geringe Beiträge zum magnetischen Feld liefern (dies gilt hier auch für Pipelines, isolierte metallisch leitfähige Rohre usw.).

Die von vagabundierenden Strömen resultierenden magnetischen Felder unterschreiten deutlich die in der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 angeführten Referenzwerte für die Allgemeinbevölkerung und können daher vernachlässigt werden.

Die von Dr. König verlangte planliche Darstellung metallisch leitfähiger Strukturen im Nahbereich der Trasse ist im gegenständlichen Fall aus den bereits genannten Gründen nicht gerechtfertigt und zur Beurteilung nicht erforderlich.

Der Auflagenvorschlag

„Beschreibung des Konzeptes zur Vermeidung der Ausbildung von Ausgleichsströmen bei leitfähigen metallischen Strukturen im Nahbereich der Trasse und Prognose für die zu daraus zu erwartenden Magnetfelder.“ wurde mit 2. Beurteilung von Dr.med. Ch. König vom 02.07.2006 erneut gleichlautend gefasst und war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Felder durch in metallisch leitfähigen Strukturen fließende Ströme physikalisch grundsätzlich nie ausgeschlossen werden können. Wie jedoch in 7.2.5 ausgeführt, liefern die durch induktive Beeinflussung verursachten Ausgleichsströme nur geringe Beiträge zum elektromagnetischen Feld in der Umgebung von leitfähigen metallischen Strukturen. Unter Berücksichtigung der gesetzlich verbindlichen Elektrotechnikverordnung und der Nullungsverordnung werden diese und ohmsche Ausgleichsströme in Gebäuden minimiert, weiters sind in der Praxis die auftretenden Näherungslängen geringer. Die von diesen vagabundierenden Strömen resultierenden magnetischen Felder können daher im gegenständlichen Fall im Sinne der Vornorm ÖVE/ÖNORM E 8850 vernachlässigt werden.

Der Auflagenvorschlag

„Erstellung eines Minimierungskonzeptes im Hinblick auf eine Reduktion magnetischer Wechselfelder.“

wurde mit 2. Beurteilung von Dr.med. König Ch. vom 02.07.2006 erneut gleichlautend gefasst und war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da hinsichtlich des geforderten Minimierungskonzeptes festgestellt wird, dass projektgemäß durch zwei hochleitfähige Rückleiter das Magnetfeld um ca. 20 % in 1 m Höhe über der SOK reduziert wird (siehe Kapitel 7.2.1). Weitere Maßnahmen zur Reduktion des elektromagnetischen Feldes, wie z.B. die optimierte Verlegung weiterer Kompensationsleiter können nicht als Stand der Technik angesehen werden und sind Gegenstand aktueller und zukünftiger Forschung. Unter Beachtung der Elektrotechnikverordnung und der Nullungsverordnung liegt somit ein dem Stand der Technik entsprechendes Minimierungskonzept vor, das diese Forderung erfüllt.

Der Auflagenvorschlag

„Ausarbeitung eines Monitoringplans für magnetische Wechselfelder (16 $\frac{2}{3}$ Hz) im Umfeld der Trasse, dass zum Ziel hat Ausgleichsströme auf leitfähigen Strukturen zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.“

wurde mit 2. Beurteilung von Dr.med. König Ch. vom 02.07.2006 erneut gleichlautend gefasst und war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Magnetfeldmessungen vor und nach dem Bau der Anlage der Beweissicherung und Evaluierung der Berechnungen bzw. zur Bestätigung der Wirksamkeit der getroffenen Minimierungsmaßnahmen und der durch Ströme in leitfähige Strukturen verursachten Magnetfelder dienen. Es wird darauf hingewiesen, dass Magnetfeldmessungen gemäß dem Stand der Technik einerseits Profile entlang von ausgewählten Aufpunktgeraden und andererseits Langzeitmessungen beinhalten, um Aussagen über die sachlichen, örtlichen und zeitlichen Charakteristiken treffen zu können. Da im gegenständlichen Fall eine Neubaustrecke vorliegt kann auf Messungen vor der Inbetriebnahme verzichtet werden. Messungen nach der Inbetriebnahme werden seitens der ÖBB durchgeführt. Auf die Ausarbeitung eines Monitoringplans für magnetische Wechselfelder kann daher verzichtet werden.

Der Auflagenvorschlag

„Planliche Darstellung der Querprofile für alle für den Daueraufenthalt vorgesehenen Gebäude innerhalb von 75 m Distanz seitlich der Trassenmitte bzw. 75 m über SOK.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da Im Gutachten des Instituts für Elektrische Anlagen der TU Graz (siehe K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) 25 Mai 2005 Kapitel 4.2.3 Seite 56 und 57 und (K_WA_EB_EE_000_0201_F_00) 10 Jänner 2006 Kapitel 4.2.3 Seite 40 – 46) alle Gebäude für den Daueraufenthalt innerhalb der geforderten 75 m in den Querschnitten eingezeichnet sind. Dies ist auch aus „Umweltmedizinisches Gutachten elektromagnetische Felder 2. Beurteilung“, Salzburg, 2. Juli 2006 von Dr. König Abschnitt 1.10.3, Seite 35 ersichtlich. Die Auflage ist daher entbehrlich.

Der Auflagenvorschlag

„Die Mitführung von allfälligen künftigen zusätzlichen Stromleitungen im Koralmtunnel, die zu einer Erhöhung der berechneten Immissionen führen, bedarf eines gesonderten Bewilligungsverfahrens.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da im gegenständlichen Verfahren keine künftigen zusätzlichen Stromleitungen im Koralmtunnel beinhaltet sind.

Der Auflagenvorschlag

„Seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist sicherzustellen, dass an den Expositionsorten (Gebäuden) EB-km 43,640 (Rüdiger und Bernd Forstner, Kresbach 60, 8530 Hollenegg), EB-km 43,720 (Hermann und Sophie Rohrmoser, Kresbach 62, 8530 Hollenegg), EB-km 44,500 (Markus und Anneliese Kiefer), EB-km 44,500 (Walter und Elisabeth Steinscherer, Holleneggerstraße 113, 8530 Deutschlandsberg), EB-km 44,700 (Harald und Margit Hubmann, Kresbach 80, 8530 Hollenegg), EB-km 44,700 (Claudia Koch, Brunn 295, 8544 Pöfing-Brunn), EB-km 71,820 (Franz Vogt, Lindhof 22, 9422 Maria Rojach), EB-km 71,92 (Alfred Schleinzer, Lindhof 16, 9422 St. Andrä) und EB-km 72,100 (Rudolf Sumper, Lindhof 19, 9422 Maria Rojach) der Beurteilungswert von 100nT berechnet als arithmetischer Mittelwert über 24 Stunden für den Normalbetrieb (291 A) nicht überschritten wird. Als Maßnahmen kommen prinzipiell in Betracht:

- a) Reduktion des Magnetfeldes durch Maßnahmen im Bereich des Gefüges Hinleiter und Rückleiter mit dem Ziel durch Kompensation das magnetische Wechselfeld zu reduzieren.
- b. Einarbeitung eines entsprechenden Schirmes im Deckenbereich des Tunnels im Bereich des Gebäudes.
- c. Zivilrechtliche Vereinbarung mit den Liegenschaftseigentümern, dass jene Gebäude, die über dem vorgeschlagenen Beurteilungswert liegen nicht für Daueraufenthalte genutzt werden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da der von Dr. König geforderte Beurteilungswert (hier 100 nT, bisher 200 nT) im Bereich der bewohnten Gebäude im vorausgesetzten Betrieb der Hochleistungsbahn kann im gegenständlichen Fall nicht eingehalten werden. Die Referenzwerte gem. Vornorm ÖVE 8850 werden jedoch eingehalten. Z.B. würde die Einhaltung dieses Beurteilungswertes (100 nT) für den 24-h-Mittelwert (auf Seite 106 des gegenständlichen Gutachtens des Herrn Dr. König, 2. Absatz wird hingegen ein 8-h-Mittelwert gefordert) eine Reduktion der transportierten Tonnage von ca. 60 (siehe Kapitel 7.2.1) bis 80 % bedeuten. Zugfahrtsimulationen zeigen, dass unter Berücksichtigung von Personen- und Güterzügen, sowie der üblichen Beschleunigungsvorgänge, diese Reduktion in Kauf genommen werden müsste, um die von Dr. König geforderten Werte einzuhalten.

Weiters bezieht sich der von Dr. König angegebene Strommittelwert von 291 A nicht auf den gegenständlichen Abschnitt (hier 233 A) (siehe Ausführungen im Kapitel 7.2.2 dieser wissenschaftlichen Stellungnahme).

ad a):

Es kann festgestellt werden, dass die seitens der ÖBB projektgemäß getroffenen feldreduzierenden Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen. Weiterführende feldreduzierende Maßnahmen wie z.B. die optimierte Verlegung weiterer Kompensationsleiter können nicht als Stand der Technik angesehen werden und sind daher nicht notwendig. Durch die beiden hochleitfähigen Rückleiter wird das Magnetfeld um ca. 20 % in 1 m Höhe über der SOK gegenüber einer rückleiterlosen Bahnstrecke reduziert.

Der Auflagenvorschlag

„Seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ist sicherzustellen, dass in Bereichen, in denen die spezifische Exposition von 100nT ausgehend vom Vorhaben, berechnet als arithmetischer Mittelwert über 24 Stunden für den Normalbetrieb (291 A) überschritten wird, keine sensiblen Nutzungen (Wohnungen, Dauerarbeitsplätze, Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Heime, Spielplätze etc.) stattfinden.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, da im gegenständlichen Bereich keine Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Heime, Spielplätze vor liegen. Eine Aufstellung kann daher entfallen. Weiters sind im Gutachten des Instituts für Elektrische Anlagen der TU Graz (siehe 25. Mai 2005 (K_WA_EB_UM_000_0201_F_00) Kapitel 4.2.3 Seite 56 und 57 und 10. Jänner 2006 (K_WA_EB_EE_000_0201_F_00) Kapitel 4.2.3 Seite 40 – 46) alle Gebäude für den Daueraufenthalt innerhalb der geforderten 75 m in den Querschnitten eingezeichnet. Dies ist auch aus Umweltmedizinisches Gutachten elektromagnetische Felder 2. Beurteilung“, Salzburg, 2. Juli 2006 von Dr. König Abschnitt 1.10.3, Seite 35 ersichtlich. Die Auflage ist daher erfüllt.

Zu R) Vorschreibungen aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für Jagdwirtschaft und Wildbiologie

Der Auflagenvorschlag

„Die Wilddurchlässe im Bereich westlicher Zubringer Kogelbauerbach sind in einer Breite von 10 m sowohl für die GKB-Bahntrasse als auch für die Bahnhofszufahrtsstraße, für die eine Umwidmung in Landesstraße geplant ist, zu errichten.“

war nicht in den Bescheid zu übernehmen, der Inhalt des Auflagenvorschlags bereits in einem Ergänzenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Hinblick auf die Änderung des Objektes WA 9b in der Verhandlungsschrift GZ.: 820.164/0013-II/Sch2/2005, Abschnitt I enthalten ist.

Zu S) Vorschreibungen aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für das Fachgebiet Ökologie:

Der Auflagenvorschlag

„Gegenüber der UVE zeigt die gegenständliche Einreichplanung im Bereich der Pufferteiche beim Bahnhof Weststeiermark eine Lageverschlechterung. Das ursprünglich beschlossene Becken ist in zwei Teilbecken aufgeteilt, wobei beide Teiche von barriereartigen Strukturen (Straße, Parkplatz etc.) umgeben sind. Grundsätzlich bleibt die Umweltverträglichkeit des Projektes erhalten. Es wird aber dringend empfohlen, den Pufferteich 2 auf die westliche Seite des derzeitigen Pufferteichs 1 zu verlegen und diesen mit einem einfachen Durchlass unter der neu verlegten Gemeindestraße mit dem Pufferteich 1 zu verbinden. Dabei sollte die Teichfläche annähernd gleich bleiben. Die Maßnahme 35 kann auf die westliche Seite des neuen Teiches verlegt werden.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Die geplante Allee entlang der Landesstraße 143 bei Mitterpichling wurde vom Verkehrssicherheitssachverständigen abgelehnt. Um die Vernetzungswirkung, die mit der Allee verbunden gewesen wäre, zu sichern, wird empfohlen, auf der Südseite der Gemeindestraße von Maria Rojach Richtung Veloxwerk eine Allee anzulegen.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Zu T) Vorschriften aufgrund des Gutachtens des Sachverständigen für Raumplanung:

Der Auflagenvorschlag

„Großzügigere Bemessung und attraktivere Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Zusammenhang mit einem langfristigen Nutzungs- und Ausbaukonzept des gesamten Bahnhofsareals.“ wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Verlegung des temporären Pufferbeckens für die Abkühlung der Bergwässer in der Bauphase vom Bahnhofsvorplatz auf den Bereich des Pufferbeckens nordwestlich des Bahnhofs, spätere Ausgestaltung dieses Bereiches mit begrünten Stellflächen.“ wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Zurücknahme der geplanten Stellflächen nordöstlich des Bahnhofsareals in einer zweiten Ausbaustufe, Nutzung dieses Bereiches durch bahnhofsnahe Wirtschafts- Dienstleistungsfunktionen.“ wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Verlegung des 2. Pufferbeckens (M31) auf die Fläche südwestlich der GKB-Anbindung im Anschluss an GKB-Trasse und Dammführung der Nord-Süd Landesstrasse (zumindest Bereich Parzellen 784, 783).“ wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Ökologische und landschaftspflegerische Ausgestaltung des Bereiches der beiden Pufferbecken mit angrenzenden Grün- und Erholungsflächen sowie einer einfachen, begehbaren Unterführung der Dammschüttung zwischen den beiden Wasserflächen.“ wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Optionale Integration von Überschüttung/ Grünstreifen (M35) auf Parzelle 779 in die Gestaltung des Pufferbeckens.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Sicherstellung eines ganzjährigen Wasserspiegels mit jeweils geringen Schwankungsdifferenzen zur Unterstützung von Vegetation und Tierwelt im geplanten Areal.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Generelle Sicherstellung einer durchgehenden, öffentlichen Nutzung der Erschließungs- und Bedienungswege für Fußgänger und Radfahrer in Kooperation zwischen ÖBB als Projektträger und Gemeinden bzw. sonstigen späteren Wegerhaltern.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Schaffung einer durchgehenden, überörtlichen Wegverbindung entlang des Laßnitztales im Sinne des Verlaufes des Landesradweges und bestmögliche Einbindung dieser Wege in das niedrigrangige öffentliche Verkehrswegesystem entlang des Laßnitztales im Rahmen rechtlicher Pflichten und Zuständigkeiten von ÖBB und Anrainergemeinden.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Verknüpfung der parallel zur HL- Trasse verlaufenden Bedienungswege im Bereich des Dorneggerbaches durch die Errichtung einer Fußgänger- und Radquerung über den Dorneggerbach als Ersatzmaßnahme zur Erschließung des Laßnitzaltarmes“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Verknüpfung der weiter nördlich verlaufenden Erschließungswege im Bereich Anwesen Grebenar H. u. E. ebenfalls als Ersatzmaßnahme zur Erschließung des Laßnitzaltarmes.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Berücksichtigung der Laßnitzquerung im Rahmen der Trassierung der L 601, Schaffung der hierfür erforderlichen Anschlussmaßnahmen im Rahmen des gegenständlichen Projektes.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Verknüpfung der Erschließungs- Bedienungswege nördlich des Bahnhofs Weststeiermark zwischen M 23 und M 26 sowie in den Bahnhofsbereich.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Sicherstellung einer barrierefreien Überquerung des Bahnhofs Weststeiermark von Norden nach Süden.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Der Auflagenvorschlag

„Anbindung der Bedienungswege beidseits der HL-Trasse im Bereich des Ostportals an das Gemeindestrassennetz im Bereich der Harterwaldsiedlung oder an die Strassenführung im Süden bei Bahn-km 41,2.“

wurde vom Sachverständigen lediglich empfohlen. Eine Aufnahme in den Spruch des Bescheides konnte nicht erfolgen, da die für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes nicht erforderlich war.

Den Gutachten der von der Behörde bestellten Sachverständigen wurde von Parteien **nicht** auf gleicher Ebene **mit einem Privatgutachten entgegengetreten**.

Im Hinblick auf die seitens der Parteien erhobenen Einwendungen wird im übrigen ausgeführt, dass zunächst in diesem Zusammenhang auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. z.B. die Erk. des VwGH vom 13.3.1991, Zl. 90/03/0038 und vom 24.4.91, Zl. 90/03/0237) hinzuweisen ist, aus denen sich ergibt, dass die bei der Verwirklichung eines Projektes zu erwartenden Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) sowie Wertminderung keine Verletzung subjektiv öffentlicher Rechte zum Inhalt haben, sondern allenfalls zivilrechtliche Ansprüche darstellen können und daher auch nicht von der Eisenbahnbehörde durchzusetzen sind.

Unabhängig davon sind jedoch von der Behörde selbst im Sinne des § 19 Abs. 2 EisbG von amtswegigen Ermittlungen anzustellen und Vorschreibungen zu treffen, welche dem Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen dienen. Dies ist im vorliegenden Fall durch die Einholung von entsprechenden Fachgutachten auch geschehen und ergibt sich aus diesen Gutachten, insbesondere aus den Gutachten des lärmtechnischen Amtssachverständigen, dass ein ausreichender Schutz durch die vorgesehenen bzw. vorgeschriebenen Maßnahmen gewährleistet ist.

Diese Rechtsprechung ist jedoch im Bereich der Anwendung des UVP-G 2000 idgF insoweit überholt, als § 24h Abs 5 UVP-G idgF im Sinne der obigen Ausführungen den nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und den im § 19 Abs 1 Z. 3 - 6 leg. cit. angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung einräumt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Weiters wird in diesem Zusammenhang auch auf die zusätzlichen bereits oben angeführten Genehmigungsvoraussetzungen verwiesen. Im Sinne dieser gesetzlichen Vorschriften war dies sohin bei der Bescheiderlassung zu berücksichtigen und wurde daher über Einwendungen von Parteien, die dem genannten Personenkreis zuzuordnen sind, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht wahrgenommen.

Im Hinblick auf die im Spruchpunkt VI hinsichtlich der einzelnen Einwendungen der Parteien getroffenen Entscheidungen wird zur Begründung unter Verweis auf die bereits obigen, generellen Ausführungen zusammengefasst nach Themen folgendes festgehalten:

Vorausgeschickt wird, dass die seitens der Behörde getroffenen Absprüche im Bescheid hinsichtlich der seitens der Parteien erhobenen Einwendungen bzw. hinsichtlich der im Spruch erfolgten Verweisungen auf den Zivilrechtsweg erfolgt sind, ohne dass hievon bestehende Vereinbarungen, bzw. mit diesem Bescheid erfolgte Vorschreibungen berührt werden oder dass diese Absprüche bzw. Verweisungen der Möglichkeit noch abzuschließender privatrechtlicher Vereinbarungen entgegenstehen bzw. hiedurch während der Verhandlung erfolgte Zusagen nicht berührt werden.

Ferner wurden im Sinne der getroffenen Entscheidung alle Einwendungen, die subjektive Rechte zu Inhalt haben, als gemäß § 35 Abs 2 EisbG als unbegründet abgewiesen, da auf Grund der getroffenen Feststellungen über das Verfahrensergebnis der für die Öffentlichkeit durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung entstehende Vorteil größer ist, als der Nachteil, der den Parteien,

die Einwendungen erhoben haben, durch die Genehmigung dieses Vorhabens erwächst. Dies auch in Anwendung der Rechte der Parteien nach § 24h UVP-G idgF betreffend der Berechtigung zur Einwendung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht, weil im Sinne der Ergebnisse des UVP-Verfahrens die Ergebnisse gemäß §24h UVP-G idgF berücksichtigt worden sind.

Zu den einzelnen Einwendungen

Einleitend wird betreffend der Ausführungen über die Absprüche zu oben angeführten Themen auf die bereits weiter vorne getroffenen Ausführungen verwiesen. Ergänzend wird dazu angeführt, dass für alle Bereiche des Projektes seitens der Behörde ausreichende Vorkehrungen zum Schutz der Anrainer durch Auflagen im Bescheid sichergestellt werden konnten. Dies hat sich auch durch die Gutachten der von der Behörde bestellten Sachverständigen bestätigt.

- Zu 1. Betreffend Einwirkungen durch Lärm bzw. Setzung von weiteren Schallschutzmaßnahmen, betreffend Reduzierung der Lärmbelastigung in der Bauphase und im Betrieb auf das Minimum, betreffend Verlängerung von Begrenzungswänden zu Erzielung eines besseren Lärmschutzes bzw. der Forderung auf Erhöhung von Lärmschutzwänden, betreffend Forderung nach Inbetriebnahme der Anlage zusätzliche Lärmüberwachungen vorzusehen.
- Zu 2. Betreffend Einwirkungen durch Erschütterungen, betreffend Beweissicherung im Hinblick auf Erschütterung in der Bau- und Betriebsphase und Zurverfügungstellung der Aufzeichnungen, betreffend Gefährdung von Objekten in Folge Erschütterungen.

Betreffend Lärmschutzmaßnahmen ist hier auf die Verordnung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen betreffend Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchiV, BGBl.Nr. 415/1993), auf das von der Antragstellerin vorgelegte Lärmschutzprojekt und auf das Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmschutz hinzuweisen. Vorrangig war hier die Einhaltung der Grenzwerte laut Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung zu prüfen und ergibt sich aus den Gutachten des lärmtechnischen Amtssachverständigen, dass bei Errichtung der projektsgemäß vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen unter Einbeziehung der vom Sachverständigen in seinen Gutachten geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen die Grenzwerte der SchiV jedenfalls eingehalten werden.

Jedenfalls ist festzuhalten, dass durch das Projekt die Erfordernisse der SchiV bereits bei weitem übererfüllt werden, da bereits aus dem Projektsunterlagen ersichtlich ist, dass einheitlich ein Grenzwert von 55 dB A bei Tag und von 45 dB A bei Nacht zugrunde gelegt worden ist, sohin weit unter den Werten der SchiV.

Zur erhobenen Forderung, nach Inbetriebnahme der Anlage zusätzliche Lärmüberwachungen vorzunehmen, wird ausgeführt, dass gemäß dem Ergebnisses des UVP-Verfahrens und des Bewilligungsverfahrens diesbezügliche Auflagen in den Bescheid übernommen worden sind, die auch dann in weiterer Folge in den Betriebsbewilligungsbescheid zu übernehmen sein werden. Festzuhalten ist aber, dass hiebei eine kontinuierliche Messung nicht erforderlich ist und hat sich nach

dem unbedenklichen Verfahrensergebnis ergeben, dass die vom Sachverständigen diesbezüglich vorgeschlagenen Auflagen, die in den Bescheid übernommen worden sind, ausreichend sind.

Zur Forderung, die Lärmbelastigung in der Bauphase und im Betrieb auf das Minimum zu reduzieren, sei ausgeführt, dass die erforderlichen Grenzwerte für die Bau- und Betriebsphase in den Bescheid übernommen worden sind, und dass darüber hinausgehende Vorschriften nicht erforderlich sind. Dies im Sinne des Verfahrensergebnisses.

Im Hinblick auf die Zurverfügungstellung von Aufzeichnungen betreffend der Bau- und Betriebsphase wird festgehalten, dass nach Maßgabe der näheren Auflagen des Bescheides die Bewilligungswerberin ÖBB Bau AG verpflichtet ist, der Behörde die erforderlichen Ergebnisse vorzulegen. Den jeweiligen Parteien kommt im Verfahren und auch danach das Recht zu, nach den Bestimmungen des AVG in diese Unterlagen Akteneinsicht zu nehmen. Eine darüber hinausgehende Vorschrift auf Zurverfügungstellung von Unterlagen an einzelne Anrainer und Betroffene war daher im Sinne der Bestimmungen des AVG nicht erforderlich.

Im Hinblick auf die Beweissicherung von Lärm und Erschütterung selbst wird auf das Verfahrensergebnis hingewiesen, wonach seitens der Bewilligungswerberin in den Projektunterlagen bereits ausreichende Darstellungen des Bestandes vor Errichtung der Eisenbahn vorgenommen worden sind und weiters wird auch festgehalten, dass Auflagen betreffend Hochbaubeweissicherung für die Baudurchführung für bestimmte Gebäude vorgeschrieben worden sind und dienen diese auch der Beweissicherung betreffend Erschütterungen. Im Übrigen ist keine Gefährdung von Objekten derartig gegeben, dass die Sicherheit von Objekten in Frage zu stellen ist.

Diese Einwendungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EiszG als unbegründet abzuweisen.

Zu 3. Betreffend Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse bzw. wegen Beeinträchtigung von Brunnenanlagen, betreffend Kompensation von Grundwasserverlust durch Rückführung unter Vermeidung von Ableitungen in einen Vorfluter oder Verdunstung, betreffend Sicherung der Grundwasserversorgung nach dem Stand des Wissens und der Technik, betreffend Fassung von Wässern und Zurverfügungstellung an den Grundeigentümer, betreffend zusätzlicher Beweissicherungen von Brunnen und Grundwasserteichen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Einwendungen wegen Beeinträchtigung von Brunnen und wegen Entwässerungsmaßnahmen und wegen Beeinträchtigung der Grund- und Bergwasserverhältnisse einschließlich der Kompensation von Grundwasserverlust durch das gegenständliche Projekt wird auf die vorliegenden Gutachten der bezughabenden Amtssachverständigen verwiesen, aus denen sich ergibt, dass bei Erfüllung bzw. Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen ein ausreichender Schutz gewährleistet wird. Somit ergibt sich, dass auch in diesen Punkten ausreichend Vorsorge getroffen wird. Diese Einwendungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EiszG als unbegründet abzuweisen.

Auszuführen ist, dass seitens der Bewilligungswerberin bereits ein umfangreiches, qualitatives und quantitatives Beweissicherungsprogramm als Projektbestandteil vorgesehen worden ist. Dieses Beweissicherungsprogramm wurde seitens der von der Behörde bestellten Sachverständigen ausgehend im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und nunmehr fortgesetzt im eisenbahnrechtlichen Baubewilligungsverfahren einer detaillierten Prüfung unterzogen. Insoweit sich das Beweissicherungsprogramm als ergänzungsbedürftig gezeigt hat, wurden von den einschlägigen Sachverständigen die erforderlichen Ergänzungen am Beweissicherungsprogramm vorgeschrieben, diese Ergänzungen wurden in den Auflagen entsprechend berücksichtigt.

Sohin deckt das dem Bescheid zugrunde gelegte Beweissicherungsprogramm die Erfordernisse vollständig ab.

Seitens der betroffenen Wassernutzer wurden Beweissicherungsanträge teilweise unabhängig davon gestellt, ob der jeweilige Brunnen bereits im Beweissicherungsprogramm enthalten ist bzw. ob seitens der Sachverständigen ohnedies eine ergänzende Aufnahme vorgeschrieben worden ist. Teilweise hat sich auch ergeben, dass die Begehren um Vornahme von zusätzlichen Beweissicherungen, über das vom Sachverständigen hinausgehend als gerechtfertigt anerkannte Ausmaß hinaus, sich aus sachlichen Gründen nicht als notwendig erwiesen hat. Diesbezüglich wird auf die näheren Ausführungen in der Verhandlungsschrift verwiesen.

Es waren daher die diesbezüglich erhobenen Einwendungen um Ergänzung des Beweissicherungsprogrammes für Brunnen und Grundwassernutzungen als unbegründet abzuweisen.

Hinsichtlich des Umfanges des qualitativen Beweissicherungsverfahrens für Grundwassernutzungen wird darauf hingewiesen, dass der Sachverständige den Umfang des Beweissicherungsprogrammes gemäß seiner Stellungnahme im Verfahren nach den Qualitätsanforderungen von Wasser für den menschlichen Gebrauch festgelegt hat. Die diesbezüglichen Begehren nach Änderung des Beweissicherungsprogrammes sind daher inhaltlich unberechtigt.

Zu 4. Die Vorbringen betreffend Dimensionierung und Verlegung von Rückhaltebecken, Gewässerschutzanlagen, Durchlässen und Störfallbecken (z.B. Auffangkammer) sowie wegen Änderung von Entwässerungsanlagen, betreffend Änderung und Ausgestaltung von bestehenden Oberflächengewässern, betreffend Forderung sämtliche Oberflächenwässer über ein Pumpwerk in den Vorfluter abzuleiten, betreffend Forderung anstelle eines Versitzbeckens Ableitung von unbelasteten Niederschlagswässern in den nächsten Vorfluter, betreffend Nichtableitung von Oberflächenwässer in Vorfluter und Zuführung ins Grundwasser an Stelle dessen.

Bei diesen Forderungen und Einwendungen handelt es sich um solche, die auf Projektänderung der wasserbaulichen Maßnahmen abzielen. Diesbezüglich wird auf das Verfahrensergebnis verwiesen, wonach nach Maßgabe der vorliegenden Gutachten und Beurteilungen das Projekt unter Berücksichtigung der von Seiten der Sachverständigen vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen ausgeführt werden kann.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu 5. Betreffend Wiederherstellung und Gestaltung von Drainagen, betreffend Beweissicherung von Drainageanlagen vor Baubeginn

Es ist festzuhalten, dass die Wiederherstellung und Gestaltung von Drainagen bereits als Projektbestandteil in den Projektunterlagen ausgewiesen ist. Ebenso die Aufnahme von vorhandenen Drainagen im Zuge der Baudurchführung, da dies jedenfalls für die Baudurchführung unabdingbar ist.

Die diesbezügliche Einwendung war daher gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen, da dem Inhalt der Einwendung durch das Projekt bereits entsprochen wird.

Zu 6. Die Vorbringen betreffend Grundeinlöse und sonstige Entschädigungen bzw. Wertminderungen, Abgeltung von Materialien (z.B. Tunnelausbruchsmaterial) sowie wegen Über-eignung, Wiederherstellung von Grenzzeichen, der Wiederherstellung von Grundstücken nach Beendigung von vorübergehenden Grundinanspruchnahmen in deren ursprünglichen Zustand, sowie Durchführung einer Beweissicherung.

Zu 7. Betreffend Gesamtablösen und Resteinlösen, der Durchführung eines Verfahrens zur Nachkommasierung der landwirtschaftlichen Flächen und Neuordnung des bestehenden Feldwegenetzes.

Zu 8. Betreffend der Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das notwendige Ausmaß und betreffend Flächenverbrauch.

Zu den Forderungen, die im Zusammenhang mit den projektsgegenständlichen Grundeinlösen erhoben wurden, ist festzuhalten, dass die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung durch die Behörde unter der Voraussetzung des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte erfolgt. Im Baugenehmigungsbescheid liegt somit die Feststellung, dass das öffentliche Interesse an der dem Bescheid entsprechenden Durchführung des Bauvorhabens die entgegenstehenden Interessen überwiegt. Darin eingeschlossen ist die Feststellung, dass die Inanspruchnahme der für die Realisierung des gegenständlichen Bauprojektes erforderlichen Liegenschaften im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass die Höhe der Entschädigung nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens ist. Sofern keine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, wäre für die benötigten Grundflächen allenfalls von der Konsenswerberin ein Enteignungsverfahren zu beantragen, wobei auf die anzuwendenden Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes (§ 6) hingewiesen wird. Im Sinne dieser Bestimmung ist zugleich mit Gegenstand und Umfang der Enteignung die Höhe der Entschädigung durch den Landeshauptmann in einem Enteignungsbescheid festzusetzen. In einem weiteren Verfahrensschritt kann hinsichtlich der Höhe der Entschädigung noch eine Entscheidung des zuständigen Bezirks-

gerichtetes begehrt werden. In diesem Fall tritt mit Anrufung des Gerichts die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft.

Hiezu ist noch anzumerken, dass neben der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für eine Verwirklichung des Bauvorhabens auch noch die Erlangung der Verfügungsberechtigung über die von dem gegenständliche Bauvorhaben betroffenen Grundstücke erforderlich ist und kommt dies auch im Bescheidspruch entsprechend zum Ausdruck.

Im Hinblick auf die Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgängliche Ausmaß wird festgehalten, dass die Grundeinlöseunterlagen mit den bautechnischen Planunterlagen übereinstimmen und sohin die Grundinanspruchnahme gemäß den projektsgemäßen Grundeinlöseunterlagen auf das unumgängliche notwendige Ausmaß beschränkt sind. Weiters wird auf die im Spruch des Bescheides ausgewiesene Bestimmung verwiesen, wonach durch die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung die Erfordernis des Erwerbes der erforderlichen Grundstücke und Rechte unberührt bleibt. Jedenfalls sind die in den Projektunterlagen ausgewiesenen Grundeinanspruchnahmen gemäß dem Verfahrensergebnis für die Projektrealisierung unabdingbar. Darauf hingewiesen wird, dass die in den Grundeinlöseunterlagen ausgewiesenen zivilrechtlichen Bauverbote nicht den Bestand von bereits vorhandenen Objekten beeinträchtigen, sie beziehen sich ausschließlich nur auf (noch nicht vorhandene) Neu- und Umbauten.

Im Hinblick auf die Forderung von Gesamteinlösen bzw. Resteinlösen wird festgehalten, dass derartige Fragen im Sinne der Bestimmungen des § 35 EibG nicht verfahrensgegenständlich sind. Gleiches bezieht sich auch auf die Durchführung eines Verfahrens zur Nachkommassierung der landwirtschaftlichen Flächen und der damit zusammenhängenden Neuordnung des bestehenden Feldwegenetzes, wobei bezüglich letzteren Punktes auch auf die Ausführungen zu 10. verwiesen wird.

Die Forderungen betreffend Grundeinlöse waren sohin einerseits gemäß § 35 Abs. 2 EibG auf den Zivilrechtsweg zu verweisen und hinsichtlich betreffend der Beschränkung der Grundinanspruchnahme auf das unumgänglich notwendige Ausmaß gemäß § 35 Abs. 2 EibG als unbegründet abzuweisen.

Zu 9. Betreffend Beweissicherungsmaßnahmen bzw. wegen Abgeltung bzw. Wiederherstellung von im Zuge der Bauherstellung entstandenen bzw. beim Betrieb auftretenden Schäden, betreffend Setzung weiterer Messstationen für den Bauzustand (z.B. Staub), betreffend Schadenersatz aus Grundwasserspiegel sowie Brunnen, betreffend eine Ersatzwasserversorgung für private Feldbrunnen auf Kosten der Projektwerberin zur weiteren landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, betreffend Sanierungen von Hauswasserbrunnen, Ersatz von höheren Kosten für die Errichtung von zukünftigen Brunnen und deren Auferlegung auf die Projektwerberin, betreffend Abgeltung von Materialien (z.B. Tunnelausbruchsmaterial) und betreffend Abgeltung verlängerter und erschwerter Zufahrten, betreffend Sanierung sämtlicher Güterwege, die während der Bauzeit beansprucht werden.

Zu den Forderungen betreffend Beweissicherungsmaßnahmen bzw. wegen Abgeltung von im Zuge der Bauherstellung entstandenen bzw. beim Betrieb auftretender Schäden ist zunächst darauf zu verweisen, dass bereits projektsgemäß umfangreiche Beweissicherungsprogramme vorgesehen sind, welche von den bezug habenden Amtssachverständigen entsprechend ergänzt werden. Unabhängig davon besteht aber selbstverständlich aufgrund zivilrechtlicher Bestimmungen die Verpflichtung der Bauwerberin für allfällig auftretende Schäden Schadenersatz zu leisten. Ebenso sind Haftungsfragen gesetzlich geregelt und war deshalb die Vorschreibung betreffend der Übernahme von Haftungen nicht erforderlich bzw. sind derartige Fragen, da es sich um zivilrechtliche Fragen handelt, nicht verfahrensgegenständlich. In diesen zivilrechtlichen Bestimmungen ist aber auch die Frage der Beweislast bei auftretenden Schäden geregelt.

Hinsichtlich der Forderungen, die auf einen Naturalersatz abzielen (Ersatzwasserversorgung, Sanierung von Güterwegen) wird festgehalten, dass es sich dabei um zivilrechtliche Forderungen handelt. Betreffend der erhobenen Forderungen nach Schadenersatz, Entschädigungen, Kostenübernahmen, sowie Zurverfügungstellung von Ausrüstungen wird festgehalten, dass es sich dabei jedenfalls um zivilrechtliche Forderungen handelt, die auf den Zivilrechtsweg zu verweisen waren.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Zu 10. Betreffend Lage und Dimensionierung von Unterführungen, betreffend Aufrechterhaltung von Zufahrten bzw. Gestaltung des Wegenetzes, betreffend Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen, betreffend Dimensionierung von Unterführungen (Lichte, Höhe, Breite), Überführungen (z. B. Steigungsverhältnis) und Gestaltung der Kurvenradien, dass eine Beeinträchtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs unter Berücksichtigung der betroffenen Grundeigentümer und Bewirtschafter ausgeschlossen werden könne, betreffend Wiederherstellung der landwirtschaftlichen Verkehrsinfrastruktur, betreffend Forderungen auf Änderungen des projektierten Ersatzwegenetzes bzw. Forderungen auf zusätzliche Asphaltierung von Wegen, betreffend Forderungen von Schließen von Lücken im Wegenetz, betreffend der Errichtung von zusätzlichen Wegen, betreffend Führung des Baustellenverkehrs, betreffend Herstellung der Wege im gleichen Niveau wie die anliegenden landwirtschaftlichen Liegenschaften, betreffend generelle Abschränkung der Zufahrtswege.

Zu den Fragen betreffend Gestaltung des Straßen- und Wegenetzes bzw. der Zufahrten wird auf § 20 EisbG und den sich daraus für die Bauwerberin ergebenden Verpflichtungen den Forderungen nach zusätzlich oder abgeänderten Verkehrsörtänderungen sowie auf das schlüssige Gutachten des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen verwiesen, aus den sich zusammenfassend ergibt, dass generell aus straßenverkehrstechnischer Sicht bei plan- und bescheidgemäßer Ausführung kein Einwand gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung besteht, wobei es eben Aufgabe der Bauwerberin ist, für eine möglichst störungsfreie Aufrechterhaltung der Zufahrten zu sorgen und das Wegenetz in vollem Umfang wieder herzustellen.

Zur Forderung, zusätzliche Wege zu asphaltieren, wird seitens der Behörde festgehalten, dass im Sinne des gesamthaften Umweltschutzes es nicht zielführend ist, sämtliche, untergeordneten We-

ge zu asphaltieren. Dies deshalb, da die gänzliche Asphaltierung von Begleitwegen, auch untergeordneten, jedenfalls den Abschluss von Oberflächenwässern mit sich bringen würde und insgesamt infolge Versiegelung der Landschaft negative Auswirkungen haben würde.

Betreffend Lage und Dimensionierung von Unterführungen sowie auch betreffend der gesamten Gestaltung der Straßen- und Wegeverbindungen wird weiters auf das straßenverkehrstechnische Gutachten verwiesen, wonach die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen den Anforderungen entsprechend erfolgt sind. Im Hinblick auf Baumaßnahmen auf öffentlichen Straßen- und Wegen wird auf die Bestimmungen der STVO verwiesen, insbesondere auch auf die Bestimmungen nach § 90 STVO. Demnach ist vom Bauführer vor Aufnahme von Arbeiten auf öffentlichen Straßen eine diesbezügliche Bewilligung einzuholen. In diesem Verfahren ist auch die allfällige Sperre von Straßen, soweit dies im öffentlichen Interesse erforderlich bzw. zulässig ist, zu regeln. Des Weiteren ergibt sich nach der STVO auch die gesetzliche Verpflichtung im Hinblick auf die Nichtverschmutzung von öffentlichen Straßen. Die diesbezüglichen Vorbringen sind daher nicht verfahrensgegenständlich.

Die dagegen stehenden Einwendungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EiszG als unbegründet abzuweisen.

Zu 11. Betreffend Beschränkung der Bauzeiten.

Zur Frage der Vornahme von Arbeiten zur Nachtzeit, an Wochenenden, Feiertage und in den Saisonzeiten wird auf das Verhandlungsergebnis und hier insbesondere auf die Erklärung der Bauwerberin, dass aufgrund der Größe des Bauvorhabens eine generelle Beschränkung der Arbeitszeiten nicht erfolgen könne, hingewiesen. Zu bemerken ist jedoch, dass Arbeiten in diesen Zeiten nur im unbedingt erforderlichen Umfang durchgeführt werden, wobei die Vornahme derartiger Arbeiten nur unter Einhaltung der unter Punkt E) vorgeschriebenen Auflagen Nummer 083 bis 085 erfolgen darf. Weiters wird in diesem Zusammenhang auch auf die seitens der Bauwerberin vorgesehene Bauaufsicht hingewiesen.

Zu 12. Betreffend Veränderung von geplanten Öko-Flächen, Einrichtung von ökologischen Ausgleichsflächen bzw. Gestaltung und Situierung der ökologischen Ausgleichsflächen, betreffend Veränderung der Ökoflächen durch Grundablöse sowie Bilanz aller Ökoflächen.

Es wird festgehalten, dass die Bewilligungswerberin im Rahmen der Projektsunterlagen auch die Unterlagen betreffend der ökologischen Ausgleichsflächen samt deren Gestaltung vorgelegt hat und dass diese Inhalt der erteilten Genehmigung unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Auflagen werden. Sihin ist die Bewilligungswerberin an diese als Verfahrensergebnis im Sinne des Bescheidspruches gebunden. Eine Verringerung der ökologischen Ausgleichsflächen ist im Sinne des Verfahrensergebnisses nicht vorzuschreiben gewesen, da die seitens des Projektes bzw. auf Grund der entsprechenden Auflagen der Sachverständigen vorzusehenden ökologischen

Ausgleichsflächen im Sinne des gesamthaften Umweltschutzes auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsverfahrens erforderlich sind.

Diese Einwendungen waren daher im Sinne von § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 13. Betreffend Beeinträchtigung der Jagd, betreffend Beeinträchtigung von Fischereirechten durch die Errichtung von Brücken und den damit angemeldeten Entschädigungsansprüchen, betreffend Errichtung von Probeteichen mit Fischbesatz.

Zu den Forderungen betreffend Beeinträchtigung der Jagd wird ausgeführt, dass auch seitens der Behörde die Frage der Auswirkungen auf die Jagd geprüft worden sind, dies auch ausgehend vom Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren. Es wurde auch ein eigenes Gutachten betreffend der jagdlichen Belange im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens eingeholt. Die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens sind in das eisenbahnrechtliche Baugenehmigungsverfahren umgesetzt worden, insbesondere haben die jagdlichen Fragen auch Auswirkungen betreffend der Ausgestaltung der ökologischen Ausgleichsflächen gehabt, die ebenfalls Berücksichtigung gefunden haben.

Die diesbezüglichen Ausführungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Soweit diesbezüglich auch finanzielle Belange angesprochen werden wird auf die Ausführungen zu 6. verwiesen, da die jagdlichen Fragen im Hinblick auf deren Entschädigung im Rahmen der Grundeinlöse zu behandeln sind. Diesbezügliche Einwendungen sind daher auf den Zivilrechtsweg gemäß § 35 Abs. 3 EisbG zu verweisen gewesen.

Zu 14. Betreffend Beeinflussung der Natur und der Umwelt, betreffend Beeinflussung des Mikroklimas (z.B. Nebelbildung durch die Pufferteiche, Bodenerwärmung durch den Tunnelbetrieb).

Zu den Einwendungen betreffend Natur und Umwelt sei ausgeführt, dass infolge der Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens sowie des nunmehr durchgeführten eisenbahnrechtlichen, wasserrechtlichen und forstrechtlichen Genehmigungsverfahrens die aufgeworfenen Fragestellungen insgesamt und umfassend geprüft worden sind. Hiebei haben sich hinsichtlich dieser Belange keine Hindernisgründe in Bezug auf die beantragte Genehmigung ergeben.

Die Einwendungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 15. Betreffend Festlegung von Transportwegen, Transportmittel und Transportzeiten für Massentransporte vor Baubeginn unter Vermeidung von Ortschaften.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen in den Projektsunterlagen, die auch schon bereits während des UVP Verfahrens getroffen worden sind verwiesen. Hiebei sei insbesondere auf die Ausführungen der Bewilligungswerberin verwiesen, wonach primär das hochrangige Straßennetz Verwendung finden werde und soweit möglich Baustellentransporte primär längs entlang der Trasse auf der eigens vorgesehenen Baustraße durchzuführen seien.

Die Einwendungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EibG als unbegründet abzuweisen.

Zu 16. Betreffend Einrichtung von Bauaufsichten und Ombudsmännern, Nennung von kompetenten Ansprechpartnern, Bestellung einer ständigen behördlichen Bauüberwachung.

Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass seitens der Bewilligungswerberin nach deren Ausführung die Bestellung von örtlichen Bauaufsichten, die ihre Büroräumlichkeiten jeweils vor Ort im Baustellenbereich haben werden, projektsgemäß vorgesehen ist. Diese stehen als kompetente Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung.

Insoweit seitens einzelner behördlicher Sachverständigen behördliche Bauüberwachungen für erforderlich angesehen worden sind, wurden diese Auflagenvorschläge der Sachverständigen in den Bescheid übernommen.

Betreffend das Begehren auf Einsichtnahme in bestimmte Unterlagen wird darauf hingewiesen, dass nach den Auflagen des Bescheides sowie nach den diesbezüglichen Projektsunterlagen bestimmte Berichtspflichten der Bewilligungswerberin an die Behörde vorgesehen sind. Im Rahmen des Parteiengehörs stehen den Parteien die Akten des Verfahrens jederzeit zur Einsichtnahme offen. Betreffend die darüber hinausgehenden Unterlagen wird auch auf die Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes verwiesen.

Die darüber hinausgehend erhobenen Einwendungen zu diesen Themenbereichen waren jedoch im Sinne von § 35 Abs. 2 EibG als unbegründet abzuweisen.

Zu 17. Betreffend Berücksichtigung der Streckenhöchstkapazität, betreffend Berücksichtigung der Streckenhöchstkapazität unter Rücksichtnahme auf die internationale Nutzung und der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs sowie der Vorschriften des TEN.

Festzuhalten ist, dass dem Genehmigungsantrag der Bewilligungswerberin, wie schon bereits auch dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, ein Betriebsprogramm zugrunde gelegt worden ist. Dieses Betriebsprogramm wurde seitens sämtlicher Sachverständigen, insbesondere des Sachverständigen für betriebliche Fragen, in ihre Beurteilung miteinbezogen und wurden diese Unterlagen auch als für die Genehmigung als geeignet befunden. Aufgrund dieser fachlichen Er-

gebnisse des Gutachtens für betriebliche Fragen bestand sohin keine Veranlassung die Frage der Streckenhöchstkapazität weiter zu berücksichtigen.

Ferner wird festgehalten, dass die nunmehr vorgesehenen Grenzwerte unabhängig von der Zugsfrequenz vorgeschrieben worden sind. Diese Grenzwerte wurden bereits im UVP-Verfahren gefordert und liegen somit auch dem verfahrensgegenständlichen Bauentwurf zugrunde und ist jedenfalls davon auszugehen, dass diese Grenzwerte jederzeit eingehalten werden, wobei diese Einhaltung der Grenzwerte unabhängig von der Zugsfrequenz zu erfolgen hat. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass durch die vorgeschriebenen Kontrollmessungen die Einhaltung der Grenzwerte auch ausreichend überprüft wird. Sollte sich eine Steigerung der Zugsfrequenz über das vorgesehene Ausmaß hinaus ergeben, wäre es sohin Aufgabe des zukünftigen Betreibers durch geeignete Maßnahmen trotzdem die Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte sicher zu stellen.

Im Hinblick auf die TSI (technische Spezifikationen im Sinne der RL 96/48/EG des Rates) und in Bezug auf das Vorbringen, wonach die HL-Richtlinien nicht der zitierten RL entsprechen würden, wird auf die weiter vorne getätigten Ausführungen betreffend der Interoperabilität verwiesen. Weiters wird festgehalten, dass es sich bei den TSI jedenfalls um europäische Mindestanforderungen handelt, sodass es jedenfalls unbeschadet der weiteren Ausführungen zulässig ist, innerstaatlich in bestimmten Belangen, soweit dies fachlich erforderlich ist, über die in den TSI festgelegten Mindestanforderungen hinauszugehen. Dies betrifft insbesondere beispielsweise den Gleisabstand, da dieser in den TSI mit 4,0 m bis 4,5 m festgelegt worden ist, während der Gleisabstand für das gegenständliche Projekt auf der Freistrecke in Bezug auf die eisenbahnbetrieblichen Anforderungen mit 4,7 m auszuführen ist. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass sämtliche Neubauvorhaben im Hochleistungsstreckenetz in den vergangenen Jahren mit diesem Gleisabstand von 4,7 m ausgeführt worden sind und es daher jedenfalls erforderlich ist, um auf Neubaustrecken durchgängige Lichtraumprofile zu gewährleisten, auch in diesem Streckenabschnitt mit diesem Gleisabstand auszuführen. Die Begründung für den vergrößerten Gleisabstand ergibt sich aus der Berücksichtigung des erweiterten Regellichtraumprofils (ERL) welches der Abwicklung des Mischverkehrs dient.

Dadurch ergibt sich jedenfalls auch keine Möglichkeit der Verringerung des Gleisabstandes.

Die diesbezüglichen Einwendungen waren daher im Sinne von § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 18. Betreffend Beeinträchtigung der Lebensqualität bzw. Beeinträchtigung der Gesundheit.

Im Rahmen der bereits im UVP Verfahren und nunmehr im gegenständlichen Verfahren durchgeführten Begutachtung durch die von der Behörde bestellten Sachverständigen wurden auch diese Fragen einer detaillierten Prüfung unterzogen. Es wird darauf hingewiesen, dass auch ein Sachverständiger für Hygiene und Umweltmedizin beigezogen worden ist und dass die diesbezüglichen Ausführungen im Gutachten auch im Bescheid berücksichtigt worden sind.

Die weiters erhobenen Einwendungen aus den diesbezüglichen Fragestellungen waren daher gemäß § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 19. Betreffend Beeinträchtigung durch Staub und Schmutz.

Auch betreffend diese Fragen wird seitens der Behörde auf die beiliegenden Gutachten in den Verhandlungsschriften sowie auf die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens verwiesen. Es wurden die daraus resultierenden Fragen behandelt und haben sich die in den Gutachten dargestellten Auflagen ergeben, die in den Bescheid übernommen worden sind. Zur Forderung der möglichst frühzeitigen Vornahme von Bepflanzungen zur Vermeidung von Beeinträchtigung aus der Staubbelastung wird darauf hingewiesen, dass die Durchführung der Bepflanzungen, insbesondere auch der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen, nur in Abstimmung mit dem Gesamtbauvorhaben möglich ist, da die Vornahme von Bepflanzungen jedenfalls auch den Abschluss der Bautätigkeiten im betreffenden Bereich logischerweise voraussetzen. Projektsgemäß ist aber die möglichst frühzeitige Begrünung und Bepflanzungen von Flächen, auch zur Verminderung von Erosionen, sowie auch zur Verminderung von Staubbelastungen bereits vorgesehen.

Darüber hinausgehende Einwendungen waren daher im Sinne von § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 20. Die Vorbringen betreffend Einbindung des Projektes in die Landschaft, betreffend Landschaftsschutz, betreffend bestmöglicher naturnaher Wiederherstellung der Baustellenbereiche und der Integration der HL-Bahn unter Berücksichtigung von Tier- und Pflanzen, der Berücksichtigung der landschaftsgestaltenden Maßnahmen, betreffend Geländemodellierung, betreffend Anschüttungen und geforderte Humusabdeckungen, landschaftsbildende und gesamtökologische Gesichtspunkte, Pflege, Erhaltung und Verwendung heimischer und autochthoner Gehölze, betreffend Einhaltung der in vorangegangenen Abhandlungen zugesicherten Maßnahmen, Auflagen und Verbesserungen entsprechend UVE, UVG und öffentlicher Erörterung, offen gebliebener Bereiche, Sicherheitskonzept, Bauphase, Beweissicherung, Ökoflächen, Lärmschutzmaßnahmen, Wasserbauten, Ablösen und Naturschutzverfahren, betreffend der Auferlegung einer Verpflichtung auf die Projektswerberin bzw. deren Rechtsnachfolgerin oder der im Betreiber der Bahnlinie, die umfassenden Grünflächen, Dämme etc. auch zukünftige ordnungsgemäß zu pflegen und Verwilderungen hintan zu halten.

Die Einwendungen waren im Sinne von § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 21. Die Vorbringen betreffend den Umbau bzw. die Neuerrichtung von Leitungsanlagen und die Darstellung und Berücksichtigung der sich daraus ergebenden Umweltauswirkungen im gegenständlichen Verfahren sowie hinsichtlich der Entschädigungsansprüche sowie Abgeltung daraus erwachsener vermögensrechtlicher Nachteile.

Einleitend wird festgehalten, dass das Eisenbahnunternehmen im Rahmen der Verpflichtungen hinsichtlich des § 20 des Eisenbahngesetzes dafür Sorge zu tragen hat, bestehende Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, die durch den Bau der Eisenbahn gestört oder unbenutzbar werden, in geeigneter Weise wiederherzustellen.

Allgemein ist festzuhalten, dass die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung des Vorhabens keine allumfassende Bewilligung ist, sondern dass sehr wohl weitere, gesondert zu erwirkende Genehmigungen erforderlich sind.

Da ein Umbau bzw. eine Neuerrichtung von Leitungsanlagen nicht allein im Wirkungsbereich des Eisenbahnunternehmers liegt, werden sohin neben der Behandlung des gegenständlichen Projektes im eisenbahnrechtlichen Verfahren daher zusätzlich noch Verfahren durchzuführen sein.

Die Einwendungen waren im Sinne von § 35 Abs. 2 EisbG als unbegründet abzuweisen.

Zu 22. Betreffend die Vorbringen betreffend fehlender Projektidentität, z.B. Trassenverschiebung und Belüftungsanlagen, des vorgelegten eisenbahnrechtlich eingereichten Eisenbahnprojektes in Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitserklärung.

Mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben ist dokumentiert, wie mit den Maßnahmen und Auflagen aus dem UVP-Verfahren umgegangen wird. Weiters sind die Änderungen im Zuge der eisenbahnrechtlichen Einreichplanung dokumentiert.

Projektsgegenständlich getroffene Änderungen gegenüber dem UVP-Projekt sind solche, die sich aus den Fachgutachten der UVP ergeben. Alle, aus diesem Titel entstandenen Änderungen im verfahrensgegenständlichen Vorhaben erfolgen in Erfüllung der Maßnahmen und Auflagen aus dem UVP-Verfahren und beabsichtigen eine positive Schutzgutauswirkung. Mit den Änderungen wird jedenfalls den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne UVG § 24g Abs. 1 (1) Rechnung getragen.

Änderungen im Sinne UVG § 24g Abs. 1 (2) sind solche, die sich primär aus der nunmehr gegebenen Planungstiefe ergeben. Mit den Änderungen können keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein, da deren Beurteilung im Hinblick auf die Umweltauswirkungen zeigt, dass damit positive Auswirkungen auf einzelne Sachgüter vorliegen und/oder die Änderungen keinen negativen Einfluss auf die einzelnen Schutzgüter nehmen, oder keine Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter gegeben sind.

Die zusammenfassende Beurteilung ergibt jedenfalls, dass alle Änderungen den Bestimmungen des UVG § 24g Abs. 1 zuzuordnen sind und keine Änderungen gemäß UVG § 24g Abs. 2 vorliegen. Es ist jedenfalls, gestützt auf sämtliche vorliegenden Gutachten, von der Projektidentität auszugehen.

Zu 23. Betreffend Einrichtung und Leistungsumfang von ökologischen Bauaufsichten:
Insoweit von einzelnen behördlichen Sachverständigen ökologische Bauaufsichten für erforderlich angesehen worden sind, wurden diese Auflagenvorschläge der Sachverständigen in den Bescheid übernommen.

Betreffend das Begehren auf Einsichtnahme in bestimmte Unterlagen wird darauf hingewiesen, dass nach den vorgeschriebenen Auflagen dieses Bescheides sowie nach den diesbezüglichen Projektsunterlagen bestimmte Berichtspflichten der Konsenswerberin an die Behörde bereits vorgesehen sind. Im Rahmen des Parteiengehörs stehen den Verfahrensparteien die entsprechenden Akten jederzeit zur Einsichtnahme offen. Betreffend die darüber hinausgehenden Unterlagen wird auch auf die Bestimmungen des Umweltinformationsgesetzes hingewiesen.

Die darüber hinausgehend erhobenen Einwendungen zu diesen Themenbereichen waren jedoch im Sinne des § 35 Abs. 2 EISG als unbegründet abzuweisen.

Zu den wasserrechtlichen Belangen ist noch Nachstehendes auszuführen:

Im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren sind gemäß § 127 Abs. 1 lit. b) WRG auch die materiellrechtlichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes anzuwenden, soweit durch die Baumaßnahmen öffentliche Gewässer und obertägige Privatgewässer berührt werden, soweit sie nicht mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden sind oder die Ausnützung der motorischen Kraft des Wasser bezwecken.

In diesem Sinne umfasst die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung für die im Spruch dieses Bescheides angeführten Maßnahmen.

In diesem Zusammenhang wird auf das eingereichte Projekt und die Gutachten des wasserbautechnischen Amtssachverständigen sowie auf die aus diesen Gutachten resultierenden Auflagen verwiesen.

Weiters haben die dem Verfahren gemäß § 127 Abs. 1 lit. b) WRG hinzugezogenen Wasserrechtsbehörden dem Projekt unter Hinweis auf die Gutachten der entsprechenden Sachverständigen ihre Zustimmung erteilt, wobei die in den Stellungnahmen der Wasserrechtsbehörden enthaltenen Hinweise im Bescheid durch die Vorschreibung entsprechender Auflagen Berücksichtigung gefunden haben bzw. sind die darin enthaltenen Forderungen bereits in den Vorschreibungen der entsprechenden Sachverständigen enthalten und wird in diesem Zusammenhang insbesondere

auch auf die anlässlich der Ortsverhandlungen vom 13.12.2005 und 14.12.2005 erstatteten Stellungnahmen der entsprechenden Sachverständigen und der Vertreter der Wasserrechtsbehörden aufmerksam gemacht.

Allgemein ist nachstehendes auszuführen:

Zur Frage des öffentlichen Interesses am gegenständlichen Projekt ist zu bemerken, dass aufgrund des gesamten Verfahrensergebnisses jedenfalls davon auszugehen ist, dass die Interessen der Allgemeinheit am gegenständlichen Projekt (Koralmbahn Graz – Klagenfurt, Einreichabschnitt Wettmannstätten – St. Andrä) die subjektiven Interessen Einzelner überwiegen. Somit ist jedenfalls das öffentliche Interesse am vorliegenden Projekt gegeben.

Im Ergebnis konnte dem verhandlungsgegenständlichen Projekt gemäß den eingeholten Sachverständigengutachten sowie den seitens der Parteien und Beteiligten erstatteten Vorbringen unter Berücksichtigung der im Spruch ausgewiesenen Auflagen und Bedingungen die Genehmigung erteilt werden. Hiebei war auch zu berücksichtigen, dass die gesamte Projekterstellung dem Stand der Technik entsprechend erfolgt ist und das nunmehr genehmigte Projekt dem Stand der technischen Entwicklung widerspiegelt. Ebenso haben sich die Sachverständigen bei ihrer Beurteilung vom Letztstand der technischen Entwicklung leiten lassen. In diesem Zusammenhang ist auch zu bemerken, dass hiezu auch die von einzelnen Sachverständigen angeführten Regelplanungen den Stand der technischen Entwicklung widerspiegeln. Hiebei wurde auf die obzitierten gesetzlichen Bestimmungen abgestellt und sind die solcher Art beschriebenen gesetzlichen Anforderungen bei der Erlassung des Bescheides erfüllt worden. Dies ergibt sich jedenfalls aus dem im Rahmen dieses Bescheides festzustellenden Sachverhaltes samt den zugrunde liegenden Verhandlungsschriften und den Projektunterlagen.

In diesem Zusammenhang ist noch auszuführen, dass am 15.3.2003 die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen, BGBl II, Nr. 209/2003 (Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003) in Kraft getreten ist. Im Hinblick auf das vorliegende Ermittlungsergebnis und unter besonderer Berücksichtigung der zum gegenständlichen Eisenbahnbauvorhaben eingeholten Sachverständigengutachten konnte davon ausgegangen werden, dass auch den in der EisbVO enthaltenen allgemeinen Anforderungen an den Bau Rechnung getragen wurde.

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren, welche durch die Teilnahme der einzelnen dem Verfahren beigezogenen Sachverständigen bzw. Amtorgane an den jeweiligen Verhandlungstagen angefallen sind, sowie die Bekanntgabe der Gebühren wird mittels einer gesonderten Erledigung erfolgen. Die Vorschreibung der Kosten für die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen ist bereits mit gesonderten Bescheiden erfolgt.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweise

Es kann jedoch gegen diesen Bescheid binnen sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Diese muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein, sofern sie nicht von einem in § 24 Abs. 2 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 oder in § 17 Abs. 2 in Verbindung mit § 24 Abs. 1 Verfassungsgerichtshofgesetz 1953 genannten Beschwerdeführer eingebracht wird. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von 180,00 Euro zu entrichten.

Dieser Bescheid wird auch durch Edikt zugestellt. Ein solcher Bescheid gilt mit Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung gemäß §§44f Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (insbesondere Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“) als zugestellt.

Wird das gleiche Schriftstück mehrmals gültig zugestellt (zB. telegrafisch, fernschriftlich, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung, durch Edikt), so ist gemäß § 6 des Zustellgesetzes die erste Zustellung maßgebend.

Dieser Bescheid ergeht an:

Verlautbarung mittels Edikt!

Der Bundesminister:
Dr. Gerald Wurmitzer

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Erich Simetzberger