



Datum:	12. März 2007
Zahl:	7-A-UVP-1131/6/07

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Betreff:

Wiietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH,
 Wiietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul;
Änderung der bestehenden Anschlussbahn /
 UVP-Änderungs- und Detailgenehmigung

Auskünfte:	Frau Dr. Vallant
Telefon:	05 0536 – 30760
Fax:	05 0536 – 30750 oder 05 0536 – 30740
e-mail:	post.abt7@ktn.gv.at

B e s c h e i d

I.

über den Antrag vom 25.04.2003 bzw. in der Fassung der Konkretisierung vom 28.02.2007, zu Zahl: 7-A-UVP-1131/5/07, samt Projektunterlagen [erstellt durch die Österreichischen Bundesbahnen, Infrastruktur Betrieb AG, Abteilung Netzzugang, 10. Oktoberstraße 20, 9500 Villach, vom 21.12.2005, durch das Technische Büro, Ing. Walter Wulz GmbH, Heizhausweg 11, 9601 Arnoldstein, datiert mit 09.03.2006, GZ: AB-W&P/01-2006 sowie durch PABINGER & PARTNER ZT GmbH, datiert mit 24.01.2007, GZ: 06130] der Wiietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wiietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, auf Änderung der Detailgenehmigung (für den Bau der Anschlussbahn) gemäß § 18 b Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), und auf Erteilung der Detailgenehmigung (für den Betrieb der Anschlussbahn) gemäß § 18 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000).

S p r u c h :

II.

Die Kärntner Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde (UVP-Behörde) I. Instanz erteilt der Wiietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, die **Änderung der Detailgenehmigung** (für den Bau der Anschlussbahn) gemäß § 18 b Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr. 697/1993 idF BGBl I Nr. 149/2006, **und die Detailgenehmigung** (für den Betrieb der Anschlussbahn) gemäß § 18 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr. 697/1993

idF BGBl I Nr. 149/2006, unter Anwendung des § 39 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr. 697/1993 idF BGBl I Nr. 149/2006, iVm den Genehmigungsvoraussetzungen gemäß §§ 17 Abs. 1, 2, 4 und 6 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr. 697/1993 idF BGBl I Nr. 149/2006, sowie unter Mitwirkung der für die Genehmigungen vorgesehenen Voraussetzungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005 und des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes (ASchG), BGBl I Nr. 450/1994 idGF, für die **Änderung der bestehenden Anschlussbahn auf den Grundstücken Nr. 12, KG Wietersdorf und Nr. 88, KG Wieting (beide Eisenbahngut)**, so hin über die Änderung der mit Bescheid der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120-2003 (Genehmigung gemäß § 17 UVP-G 2000), in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 14.06.2004, zu Zahl: US 4B/2004/3-7, genehmigten Errichtung und Betrieb der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH samt Anlagen und Nebenanlagen, inklusive einer Anschlussbahn am Standort: Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, dies unter Maßgabe der vorgelegten, einen integrierenden Bestandteil dieses Spruches darstellenden und mit amtlichem Genehmigungsvermerk versehenen, unter Spruchteil **X.** in diesem Bescheid bezeichneten Projektunterlagen, sowie unter Einhaltung bzw. Erfüllung folgender Auflagen und Bedingungen:

Fachbereich Lärmschutz:

- 1. Gemäß Auflagenpunkt 17. des Bescheides der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120/2003, ist der Nachweis zu führen, dass das anzustrebende Verhältnis zwischen Transport auf Schiene im Vergleich zu Straße auch tatsächlich eingehalten wird.*
- 2. Gemäß Auflagenpunkt 10. des Bescheides der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120/2003, ist die Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen basierend auf der UVE 2003 gutachtlich nachzuweisen.*

III.

über den Antrag vom 22.12.2005, ha. eingelangt am 21.08.2006, zu Zahl: 8-UVP-1131/157/06, samt Projektunterlagen [erstellt durch die Österreichischen Bundesbahnen, Infrastruktur Betrieb AG, Abteilung Netzzugang, 10. Oktoberstraße 20, 9500 Villach, datiert mit 21.12.2005 sowie durch das Technische Büro, Ing. Walter Wulz GmbH, Heizhausweg 11, 9601 Arnoldstein, datiert mit 09.03.2006, GZ: AB-W&P/01-2006] der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung zur Än-

derung der bestehenden Anschlussbahn auf den Grundstücken Nr. 12, KG Wietersdorf und Nr. 88, KG Wieting (beide Eisenbahngut).

Spruch:

IV.

Die Kärntner Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde (UVP-Behörde) I. Instanz, in diesem Falle in der **eisenbahnrechtlichen Angelegenheit**, erteilt der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, vertreten durch Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 iVm § 52 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl I Nr. 163/2005, für die Änderung der bestehenden Anschlussbahn auf den Grundstücken Nr. 12, KG Wietersdorf und Nr. 88, KG Wieting (beide Eisenbahngut) unter Maßgabe der vorgelegten, einen integrierenden Bestandteil dieses Spruches darstellenden und mit amtlichem Genehmigungsvermerk versehen, unter Spruchteil **X.** in diesem Bescheid bezeichneten Projektunterlagen, und bei Einhaltung bzw. Erfüllung folgender Auflagen und Bedingungen **die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung:**

Fachbereich Eisenbahntechnik:

- 1. Die Ausführungspläne und die statischen Berechnungen sind von einem Ziviltechniker für Bauwesen oder einer hiezu berechtigten gemäß § 15 Eisenbahngesetz 1957 verzeichneten Person zu verfassen oder zu überprüfen.*
- 2. Die statische Detailberechnung und die Ausführung der tragenden Bauteile haben den einschlägigen Ö-Normen und ÖBB-Vorschriften zu entsprechen.*
- 3. Mit den für Einbauten zuständigen Stellen ist rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen herzustellen.*
- 4. Die Bauarbeiten sind von einem konzessionierten Bauunternehmen durchzuführen.*
- 5. Die Baumaßnahmen sind unter der Leitung einer gemäß § 15 Eisenbahngesetz 1957 geführten Person auszuführen.*
- 6. Grab- und Aushubarbeiten im Bereich von Fernmelde-, Sicherheits- und Starkstromkabeln 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.*
- 7. Vor den Betonierungsarbeiten an tragenden Bauteilen ist von einer fachlich qualifizierten und mit der Statik vertrauten Person die Bewehrung abzunehmen. Die plan- und fachgemäße Verlegung der Bewehrung ist in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen.*

8. Während der Betonierungsarbeiten an tragenden Bauteilen sind Betonprobewürfel in ausreichender Anzahl herzustellen. Diese sind von einer staatlich autorisierten Materialprüfanstalt auf ihre normgemäße Festigkeit überprüfen zu lassen.
9. Im Bereich von eingedeckten Gleisen und von Mattengleisen ist der Bedienungsraum unter Berücksichtigung der erforderlichen Bogenzuschläge durch eine durchgehende weiße oder gelbe Linie auf der Fahrbahn zu kennzeichnen.
10. Bei Gleisbereichen, wo Wagen abgestellt werden, sind Hemmschuhständer vorzusehen.
11. Zur Kompensation des beschriebenen Restrisikos bezüglich Wagenbeschädigung an den Gleisabschlüssen sind die Gleisabschlüsse der Gleise 7z und 8z mit Puffern auszurüsten.

Fachbereich ArbeitnehmerInnenschutz:

12. Im Bereich der Mattengleise ist für eine laufende Freihaltung der Spurrillen zu sorgen.

V.

Die Kärntner Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde (UVP-Behörde) I. Instanz, in diesem Falle in der **eisenbahnrechtlichen Angelegenheit**, entscheidet, dass gemäß § 49 Abs. 2 iVm § 53 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, die Eisenbahnkreuzung in km 19,706 der ÖBB-Strecke Launsdorf-Hüttenberg gemäß **§ 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung (EKVO) 1961 durch eine handgeschaltete, örtlich bediente Lichtzeichenanlage** nach Maßgabe der vorgelegten, einen integrierenden Bestandteil dieses Spruches darstellenden und mit amtlichem Genehmigungsvermerk versehenen, unter Spruchteil **X.** in diesem Bescheid bezeichneten Projektunterlagen und folgender Auflagen und Bedingungen zu sichern ist:

Fachbereich Eisenbahnkreuzungen:

1. Der betriebliche Ablauf für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung ist in die Bedienungsanweisung für das Vershubpersonal aufzunehmen. Diese Bedienungsanweisung ist nachweislich allen mit der Bedienung dieser Anlage betrauten Personen zur Kenntnis zu bringen.
2. Im Störfall sind die Maßnahmen gemäß den Beschreibungen im technischen Bericht des eingereichten Projektes durch zwei Bewachungsorgane durchzuführen.
3. Die Maßnahmen im Störfall sind ebenfalls in die Bedienungsanweisung aufzunehmen.

4. *Die Bedienungsstelle für die handgeschaltete örtliche Bedienung der Lichtzeichenanlage ist gegen unbefugte Bedienung zu sichern.*
5. *Beidseitig der Eisenbahnkreuzung sind am rechten Fahrbahnrand – vorzugsweise auf den Stehern der Signalgeber – jeweils doppelte Andreaskreuze aufzustellen.*

VI.

Die Kärntner Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde (UVP-Behörde) I. Instanz, in diesem Falle in der **eisenbahnrechtlichen Angelegenheit**, erteilt der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner, Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 iVm § 52 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, für die (baulichen) Änderung der Eisenbahnkreuzung in km 19,706 der ÖBB-Strecke Launsdorf-Hüttenberg unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen, ferner unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte sowie bei Einhaltung bzw. Erfüllung folgender Auflagen und Bedingungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung**:

Fachbereich Eisenbahnkreuzungen:

1. *Die Mattengleise im EK-Bereich sind nach einer Regelbauart, wie sie bei den ÖBB in Verwendung sind, auszuführen. Die Länge des Mattengleises muss - wie im Projekt dargestellt – größer sein als die befestigte Straßenfahrbahnbreite im EK-Bereich.*
2. *Die Straßenfahrbahnlängs- und querneigungen sind den ungleich geneigten Gleissträngen derart anzupassen, dass ein gefahrloses Befahren der Eisenbahnkreuzung gewährleistet ist.*

Fachbereich ArbeitnehmerInnenschutz:

3. *Im Bereich der Mattengleise ist für eine laufende Freihaltung der Spurrillen zu sorgen.*

VII.

Gemäß §§ 37 Abs. 1 iVm 52 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, wird mit der unter Spruchpunkt IV. und VI. angeführten Baugenehmigung die **Betriebsbewilligung** bei Einhaltung bzw. Erfüllung nachstehender Auflagen und Bedingungen sowie mit der Maßgabe verbunden, dass sie in Wirksamkeit tritt, sobald die fachlich zuständige § 15 Eisenbahngesetz-Person die plan-, sach- und fachgemäße Ausführung schriftlich

feststellt. Diese § 15-Erklärung ist dem Landeshauptmann von Kärnten unter Angabe des Datums der Inbetriebnahme vorzulegen.

Fachbereich Eisenbahntechnik:

- 1. Die Maßnahmen des gegenständlichen Projektes sind entsprechend in die Betriebsvorschrift der Anschlussbahn aufzunehmen und allen betroffenen Arbeitnehmern sowie dem beistellenden Eisenbahnunternehmen nachweislich zur Kenntnis zu bringen.*
- 2. Die Bedienungsanleitung des beistellenden Eisenbahnunternehmens ist entsprechend den neuen Anlage- und Betriebsverhältnissen zu aktualisieren. Insbesondere ist vorzugeben, dass die Lokomotive die Weichen 13Z und 14Z keinesfalls mit angekuppelten Wagen befahren darf.*
- 3. Eigenverschub und Handverschub sind in den neu zu errichtenden Eisenbahnanlagen nicht zulässig.*
- 4. Das ÖBB-Streckengleis ist bis km 20,320 durch entsprechende Überarbeitung in einen betriebssicheren Zustand zu bringen. Das anschließende, nicht überarbeitete Gleis ist mit dem Sperrsignal „Weiterfahrt verboten“ zu sperren.*
- 5. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist von einer nach § 15 Eisenbahngesetz 1957 verzeichneten Person zu bestätigen, dass das Bauvorhaben plan-, sach- und bescheidgemäß ausgeführt wurde. Insbesondere ist die Erfüllung der eisenbahntechnischen Vorschriften zu bestätigen. Diese Bestätigung ist an die Behörde zu übermitteln. Gleichzeitig sind besondere Vorkommnisse während der Bauherstellung, allfällige Änderungen gegenüber dem Bauentwurf, sowie noch ausständige Restarbeiten bekannt zu geben.*

VIII.

Die Kärntner Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde (UVP-Behörde) I. Instanz, in diesem Falle in der **eisenbahnrechtlichen Angelegenheit**, erteilt der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, vertreten durch Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, gemäß §§ 35 und 36 Abs. 1 iVm 52 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 63/2005 für die **Sicherung** der unter Spruchteil V. angeführten Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen, ferner unter der Voraussetzung des Erwerbs der erforderlichen Grundstücke und Rechte sowie bei Einhaltung bzw. Erfüllung nachstehender Auflagen und Bedingungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung**:

Fachbereich Eisenbahnkreuzungen:

1. *Die Schaltstelle zur Bedienung der Lichtzeichenanlage ist im unmittelbaren EK-Bereich derart anzuordnen, dass von der Bedienungsstelle aus der Kreuzungsbereich gut eingesehen werden kann.*
2. *Die Bedienungsstelle muss von der nächsten Gleisachse mindestens 4 m entfernt sein.*
3. *Der Abstand der Signalgeber zur nächstgelegenen Gleisachse muss mindestens 3 m betragen.*

IX.

Das Bauvorhaben ist innerhalb von **drei Jahren** ab Bescheiddatum auszuführen, widrigenfalls die unter Spruchteil IV., VI. und VIII. angeführten Baugenehmigungen für erloschen erklärt werden (§ 35 Abs. 4 iVm 52 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I, Nr. 63/2005).

Hinweis:

Das Eisenbahngesetz 1957 wurde durch das BGBl I Nr. 125/2006 vom 26.07.2006 novelliert. Die in diesem Bescheid enthaltenen eisenbahnrechtlichen Genehmigungen wurden auf Grund der Übergangsbestimmung des § 133 Abs 14 der zitierten Novelle nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vor der Novelle erteilt.

Da nach der bisher geltenden Rechtslage für die unter Spruchteil VIII. angeführte eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtung noch eine Genehmigung im Einzelfall gemäß § 36 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005 (unter Vorlage der Schaltpläne und Einzelbeschreibungen) erforderlich wäre, ist gemäß der Übergangsbestimmung des § 133 Abs. 16 des BGBl I Nr. 125/2006 für die von der im Spruchteil VIII. erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl 60 in der geltenden Fassung (BGBl I Nr. 125/2006) erforderlich.

Diese ist beim Landeshauptmann von Kärnten unter Anschluss der nach den geänderten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erforderlichen Projektunterlagen und insbesondere eines Gutachtens gemäß § 31a des Eisenbahngesetzes 1957, idgF, zu beantragen.

Ebenso ist die Erteilung der Betriebsbewilligung für die Eisenbahnsicherungsanlage gesondert zu beantragen.

X.**Projektsunterlagen:**

Einreichunterlagen „Erweiterung der bestehenden Anschlussbahn der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH“

- Technischer Bericht vom November 2005, erstellt durch die Österreichischen Bundesbahnen, Infrastruktur Betrieb AG, Abteilung Netzzugang, 10. Oktoberstraße 20, 9500 Villach
 - Allgemeines
 - Gleisführung im Grundriss
 - Gleisführung im Aufriss
 - Lichtraum und Bedienungsraum
 - Oberbau / Unterbau
 - Sicherungsmaßnahmen
 - Gleisabschlüsse
 - Bedienung
 - Beleuchtung
 - Grundbenützung
 - Eisenbahnkreuzungen
 - Klinkerbeladung
 - Besonderheiten
 - Klinkerbeladung am Streckengleis der ÖBB km 19,939, Bahnstr. Launsdorf-Hüttenberg
 - Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer vom 21.12.2005
- Technischer Bericht vom 12.05.2005 für die Änderung der Sicherung des schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 19,706 ÖBB Strecke Launsdorf – Hüttenberg bzw. der Anschlussbahn der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, erstellt durch die Österreichischen Bundesbahnen, Betrieb AG, Netztechnik – Projektmanagement, Planung Eisenbahnkreuzungen, Villach
 - Angaben über die Bahn: Bahnstrecke bzw. Anschlussbahn, Eisenbahnkreuzung, Bahnstrecke, Anzahl der Gleise, Gleiswechselbetrieb, Frequenz in 24 Stunden, örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn bzw. Anschlussbahn
 - Angaben über die Straße: Gattung, Name, Breite, Bauliche Ausgestaltung, Kreuzungswinkel, Neigungsverhältnisse der Straße zur Bahn, Fahrbahntrennung, Bodenmarkierungen, Straßenbeleuchtung, Frequenz in 24 Stunden
 - Angaben über die Sicherung: Sicherung der Eisenbahnkreuzung, Sicht von der Bedienungsstelle auf der Straße, Einschaltung Richtung 1 und 2, Abhän-

gigkeit zur Bahnhofsicherungsanlage, Speicherung der fahrtbewirkten Einschaltung, Unwirksamschaltung/Wirksamschaltung der Einschaltstelle, Ausschaltung, Triebfahrzeugführerüberwachung, Nahstellbetrieb, Verschubschalter, Ortsschalterbetrieb, Handschalteinrichtung, Schaltkasten, Anhaltegebot vor dem Schrankenschließen, Länge des maßgebenden Gefahrenraumes, Vorleuchtzeiten, Zwischenzeit, Erforderliche Länge der Schaltstrecke, Anordnung und Ausrüstung der Signalgeber, Anbringung der AK und Zusatzeinrichtungen, Schrankenantriebe, Maßnahmen im Störfall

- Besonderheiten
- Sonstiges
- Provisorische Sicherung
 - Provisorische Sicherung während der Außerbetriebsetzung der bestehenden technischen Sicherung
 - Änderung der bestehenden nichttechnischen Sicherung bis zur Inbetriebnahme
- Maßnahmen im Störfall gemäß § 15 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961
- Bewachung des schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 19,706 der ÖBB Strecke Launsdorf – Hüttenberg bzw. der Anschlussbahn der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH
- Lageplan – Anschlussbahn, M 1:500, Ausgabe November 2005, Zl.: Netzzugang – 7541.05-5
- Plan – Längenschnitt Gleis 7z und 8z neu, LM 1:500 und HM 1:20, Ausgabe November 2005, Zl.: Netzzugang – 7541.05-6
- Lageplan – Sicherung der Eisenbahnkreuzung, M 1:200, Ausgabe vom 12.12.2005, Zl.: Netzzugang – 7541.05-8
- Plan – Querprofile neu, M 1:100, Ausgabe November 2005, Zl.: Netzzugang – 7541.05-9
- Plan – Längenschnitt Gleis 1d neu, LM 1:500 und HM 1:20, Ausgabe November 2005, Zl.: Netzzugang – 7541.05-7
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gemäß § 5 ASchG betreffend der Erweiterung der bestehenden Anschlussbahn der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, erstellt durch das Technische Büro Ing. Walter Wulz GmbH, Technisches Büro, Heizhausweg 11, 9601 Arnoldstein, datiert mit 09.03.2006, GZ.: AB-W&P/01-2006
- schalltechnisches Gutachten der PABINGER & PARTNER ZT GmbH, datiert mit 24.01.2007, GZ: 06130.

XI.

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Im Zuge der Detailplanung wurden Änderungen der Anschlussbahn in baulicher Hinsicht vorgesehen. Konkret handelt es sich um Änderungen der Gleis- sowie Be- und Entladestandorte. Die ursprüngliche Kohleverladung soll im Südbereich des Werkes weiterhin erhalten bleiben, die Klinkerbeladung soll gegenüber der UVE 2003 um ca. 70 m nach Norden verschoben werden. Mit dieser Verschiebung der Klinkerbeladung soll auch eine Verlegung der geplanten Lärmschutzwand verbunden werden. An Stelle der Be- und Entladestation in Verbindung mit der genannten Aufbereitungshalle nach der UVE 2003 soll nunmehr im örtlichen Bereich eine Entladestation für sog. ACTS-Container hergestellt werden. Durch diese Veränderung soll die seinerzeitig geplante Lärmschutzwand entfallen und soll hierfür eine andere an die Situation angepasste Lärmschutzwand errichtet werden.

Im Zuge der Änderung der bestehenden Anschlussbahn soll im Bereich des bestehenden schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 19,706 der Eisenbahnstrecke Launsdorf-Hüttenberg eine Weiche (Bezeichnung 10Z) mit dem abzweigenden Gleis 7z eingebaut werden. Im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 19,706 mit dem ÖBB-Streckengleis der Nebenbahnstrecke Launsdorf-Hüttenberg sollen zwei Anschlussbahngleise zugelegt werden. Rechts des bestehenden Streckengleises endet derzeit ca. 15 m vor dem bestehenden schienengleichen Eisenbahnüberganges das Gleis 1d. Dieses soll über die Eisenbahnkreuzung hinaus verlängert werden und als Lokumfahrgleis 1d mit Weiche 12Z bei km 19,885 wieder in das Streckengleis eingebunden werden. Dadurch entsteht eine Eisenbahnkreuzung über drei Gleise (1 ÖBB-Streckengleis, 2 Anschlussbahn-Gleise) mit den Gleisabständen in Fahrbahnmitte der Straße von etwa Gleis 1 d zum bestehenden Streckengleis von 10,5 m und vom bestehenden Streckengleis zum abzweigenden Gleis 7 z von ca. 3,0 m. Die Bahnstrecke ist nicht elektrifiziert und soll auch weiterhin in Dieseltraktion betrieben werden. Die derzeit nicht-technisch gesicherte Eisenbahnkreuzung soll nunmehr gemäß § 9 EKVO durch eine handgeschaltete Lichtzeichenanlage gesichert werden.

Die Bedienung der Anschlussbahn soll von der ÖBB durchgeführt werden. Die Haupttätigkeit des Verschubpersonals soll in der Beistellung und Abholung von Waggons, zu und von der Anschlussbahn bestehen. Eigenverschub oder Handverschub durch die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH sollen nicht vorgesehen werden. Die maximale Verschubgeschwindigkeit beträgt 5 km/h auf den Gleisen der Anschlussbahn, 10 km/h am Streckengleis. Die Fahrdienstleistung befindet sich im Bahnhof St. Veit/Glan. Die Wartungs-, Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten (Winterdienst) sollen der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH obliegen.

K o s t e n:

Die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, als Konsenswerberin, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, wird gemäß §§ 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG 1991, BGBl 51/1991, idgF, iVm der Tarifpost (TP) 249 Z 2 lit b und 250 lit b der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 – BvwAbgV, BGBl 24/1983, idgF, iVm der Landeskommis-sionsgebührenverordnung 1994, LGBl Nr. 7/1995, idgF, sowie der Landesverwaltungsabgabenverordnung 2002, LGBl Nr. 120/2001, idgF, verpflichtet

1. Verwaltungsabgaben:

- für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen (Spruchteil IV., VI. und VIII.) gemäß TP 249 Z 2 lit b der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 in der Höhe von (Euro 27,20) und für die Erteilung der Betriebsbewilligungen gemäß Tarifpost 250 lit b der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 in der Höhe von (Euro 27,20)
- insgesamt** in der Höhe von **Euro 54,40**

2. Landesverwaltungsabgabe:

- Landesverwaltungsabgabe in Angelegenheiten der Landesverwaltung Tarifpost XIII.4. (Umweltverträglichkeitsprüfung) **Euro 610,40**

3. Kommissionsgebühr:

- für die örtliche, mündliche Verhandlung am 28.04.2006
- eine Kommissionsgebühr in der Höhe von **Euro 192,00**
(2 Amtorgane 8/2 Stunden á € 12,00)

4. Sachverständigengebühr:

- für die Teilnahme des nichtamtlichen Sachverständigen an der örtlichen, mündlichen Verhandlung am 28.04.2006
- eine Sachverständigengebühr in der Höhe von..... **Euro 969,02**

somit insgesamt **Euro 1.825,82**

die unter Punkt 1., 2. und 3. angeführten Beträge binnen zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mittels beiliegendem Zahlschein bei sonstiger Exekution an das Amt der Kärntner Landesregierung, Buchhaltung, zu überweisen.

Die unter Punkt 4. angeführte Gebühr ist innerhalb der gleichen Frist auf das Konto Nr. 71.043 bei der RAIBA Wolfurt-Schwarzach (BLZ 37482) zu überweisen.

Sollte die Überweisung nicht mit dem **Originalzahlschein** erfolgen (zB Sammelüberweisung, Netbanking), so müssen **unbedingt** die am Zahlschein angeführten Daten (GZ, Verwendungsweck) mitgeteilt werden, um eine sofortige Zuordnung der Einzahlung vornehmen zu können sowie unnötige Mahnmaßnahmen hintanzuhalten.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Bescheid kann binnen 4 Wochen nach Zustellung beim Amt der Kärntner Landesregierung, Abteilung 7 - Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, Mießtaler Straße 1, A-9021 Klagenfurt, schriftlich oder mittels technischer Übertragungsmöglichkeiten (siehe die Angaben im Kopf der Erledigung) Berufung eingebracht werden.

Damit die Berufung inhaltlich bearbeitet werden kann, muss sie diesen Bescheid bezeichnen (das Bescheidkennzeichen und die erlassende Behörde sind bekannt zu geben), einen Antrag auf Abänderung oder Aufhebung des Bescheides sowie eine Begründung des Antrages, enthalten.

Für die Berufung ist eine Gebühr von 13,00 Euro, für Beilagen je 3,60 Euro pro Bogen, max. aber 21,80 Euro pro Beilage zu entrichten. Die Gebührenschuld entsteht erst in dem Zeitpunkt, in dem die abschließende Erledigung über die Berufung zugestellt wird.

B e g r ü n d u n g:

Hinweis zur Gebührenschuld:

Die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, Wietersdorf 1, 9373 Klein St. Paul, als Konsenswerberin, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, wird gemäß §§ 76 und 77 Allgemeines

Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl 1991/51 idgF iVm § 14 TP 5 Abs. 1 und TP 6 und 7 Z 2 Gebührengesetz 1957, BGBl Nr. 267/1957, idgF, ersucht,

-	für den Antrag vom 22.12.2005 samt Projektsunterlagen (4-fach) an Bundesstempelgebühr	Euro	301,00
	(1 x Euro 13,00 und 4 x Euro 72,00)		
-	für die Niederschrift vom 28.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5/2006 Bundesstempelgebühr.....	Euro	91,00
	(7 x Euro 13,00)		
somit insgesamt.....		<u>Euro</u>	<u>392,00</u>

innen zwei Wochen mittels beiliegendem Zahlschein, bei sonstiger Exekution, an das Amt der Kärntner Landesregierung, Buchhaltung, zu überweisen. Sollte die Einzahlung nicht erfolgen, müsste dem zuständigen Finanzamt ein Befund über die Verletzung der Gebührevorschriften übermittelt werden.

Sollte die Überweisung nicht mit dem **Originalzahlschein** erfolgen (zB Sammelüberweisung, Netbanking), so müssen **unbedingt** die am Zahlschein angeführten Daten (GZ, Verwendungswert) mitgeteilt werden, um eine sofortige Zuordnung der Einzahlung vornehmen zu können sowie unnötige Mahnmaßnahmen hintanzuhalten.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e:

Mit Bescheid vom 22.11.2002, zu Zahl: 8-UVP-1131-15/2002, stellte die Kärntner Landesregierung als Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde (UVP-Behörde) gemäß den §§ 3 Abs. 7 iVm 39 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-Gesetz 2000), BGBl I Nr. 89/2000 idF BGBl I Nr. 50/2002 fest, dass für das Vorhaben der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH

- die Kapazitätserweiterung der Zementproduktion von derzeit ca. 320.000 t/a auf ca. 700.000 t/a,
- die Kapazitätserweiterung der thermischen Verwertung von 33.500 t/a auf 80.000 t/a sowie der Vorbehandlung/Aufbereitung von 19.500 t/a auf 60.000 t/a nicht gefährlicher Abfälle und
- die thermische Verwertung von 20.000 t/a gefährlicher Abfälle (neues Vorhaben)

eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist.

Mit Bescheid der Kärntner Landesregierung als UVP-Behörde vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120-2003, wurde die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb folgender

Maßnahmen samt Anlagen und Nebenanlagen, **inklusive der Anschlussbahn**, auf den Grundstücken Nr. 23/3, 24/1, 27/1, 27/6, 27/7, 28/2, 29/2, 34, .11, .45 jeweils EZ 2 KG Wietersdorf, den Grundstücken Nr. 88, 167, 374/2, 375/6, 379/1, 379/3, 380, 392/2, 471 jeweils EZ 159, KG Wieting und den **Grundstücken Nr. 12 EZ 3.856 und 88 EZ 3.857 (beide Eisenbahngut)** nach Maßgabe der, mit Genehmigungsvermerken versehenen und einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Projektunterlagen des Ing. Peter Dieker mit dem Titel „UVP-Wietersdorf-Kapazitätserweiterung Drehrohrofen – Wietersdorf/Kärnten“ (technische Einreichunterlagen: Ordner 1/6, 2/6 und 3/6 sowie Umweltverträglichkeitserklärung: Ordner Nr. 4/6, 5/6 und 6/6) vom März 2003 bei Einhaltung der im Bescheid angeführten Auflagen und Befristungen erteilt:

- die Kapazitätserweiterung der Klinkerproduktion von derzeit ca. 320.000 t/a auf ca. 700.000 t/a,
- die Kapazitätserweiterung der thermischen Verwertung von 33.500 t/a auf 80.000 t/a sowie der Vorbehandlung / Aufbereitung von 19.500 t/a auf 60.000 t/a nicht gefährlicher Abfälle und
- die thermische Verwertung von 20.000 t/a gefährlicher Abfälle (neues Vorhaben),

wodurch folgende Tatbestände des UVP-G 2000 verwirklicht werden:

- durch die Kapazitätserweiterung der Klinkerproduktion der Tatbestand des § 3 a Abs. 3 Z 1 iVm Anh 1 Z 74 lit a UVP-G;
- durch die Kapazitätserweiterung der thermischen Verwertung sowie der Vorbehandlung / Aufbereitung nicht gefährlicher Abfälle der Tatbestand des § 3 a Abs. 2 Z 1 iVm Anh 1 Z 2 lit c UVP-G;
- durch die thermische Verwertung gefährlicher Abfälle der Tatbestand des § 3 Abs. 1 Satz 1, erster Fall iVm Anh 1 Z 1 lit c UVP-G.

Mit dem ob angeführten Bescheid der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120-2003, wurde auch die Genehmigung der Anschlussbahn in Form einer Grundsatzgenehmigung gemäß § 18 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-Gesetz 2000), BGBL 697/1993 idF BGBl I Nr. 89/2000 idGF BGBl I Nr. 50/2002 erteilt; für den Bau der Anschlussbahn erging eine Detailgenehmigung gemäß § 18 Abs. 2 UVP-G 2000, und für den Betrieb der Anschlussbahn wurde die Detailgenehmigung vorbehalten. Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 29.03.2006, zu Zahl: 2004/04/0209-10, wurde der Bescheid der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120-2003 bestätigt und damit auch materiell rechtskräftig.

Verfahrensgang:

Mit Antrag vom 22.12.2005 hat die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH bei der Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan unter Anschluss eines von der Österreichischen Bundesbahnen, Infrastruktur Betrieb AG, Abteilung Netzzugang, 10. Oktoberstraße 20, 9500 Villach, erstellten Projektes, datiert mit 21.12.2005, auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung zur Änderung der bestehenden Anschlussbahn auf den Grundstücken Nr. 12, KG Wietersdorf und Nr. 88, KG Wieting (beide Eisenbahngut) angesucht.

Mit Kundmachung vom 05.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5-2006, beraumte die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan gemäß §§ 7, 12 und 34 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl I Nr. 163/2005 sowie §§ 40 bis 42 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl Nr. 51, zuletzt geändert durch BGBl I Nr. 10/2004 hinsichtlich der Änderung der bestehenden Anschlussbahn eine örtliche mündliche Verhandlung für den 28.04.2006 an und wurde mit den durch das Vorhaben betroffenen Parteien und Beteiligten auch an diesem Tage durchgeführt (Niederschrift (NS) vom 28.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5/2006).

Die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan führte somit unzuständigerweise (mangels rechtskräftigen Abnahmebescheid lag noch kein Zuständigkeitsübergang gemäß § 22 Abs. 1 UVP-Gesetz 2000 vor) ein Ermittlungsverfahren betreffend das gegenständliche Bahnvorhaben durch.

Ergänzend zum Verfahrensgang werden im Folgenden die bei der mündlichen Verhandlung am 28.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5-2006, abgegebenen Gutachten der beigezogenen amtlichen und nicht amtlichen Sachverständigen wiedergegeben:

Der Amtssachverständige (ASV) aus dem Fachbereich Eisenbahntechnik von der Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, des Amtes der Kärntner Landesregierung (AKL), führte anlässlich der örtlichen mündlichen Verhandlung am 28.04.2006 nach vorangegangenem Ortsaugenschein in seinem Gutachten im Wesentlichen aus, dass die im Einreichprojekt enthaltenen Änderungen der bestehenden Anschlussbahn aus eisenbahntechnischer Sicht dem Stand der Technik, d.h. der ÖN B 4920-3 und den ÖBB-Vorschriften entspricht und somit gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung in Verbindung mit der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung unter Einhaltung der im Spruchteil IV. und VII. angeführten Auflagen und Bedingungen keine Bedenken bestehen (siehe zur NS vom 28.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5-2006, Gutachten samt Aufslagenvorschläge, Beilage ./C).

Durch den nichtamtlichen Sachverständigen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen wurde anlässlich der örtlichen mündlichen Verhandlung am 28.04.2006 nach vorangegangenen Ortsaugenschein einleitend gutachterlich ausgeführt, dass „...im gegenständlichen Verfahren der schienengleiche Eisenbahnübergang in km 19,706 an der Strecke Launsdorf - Hüttenberg behandelt wird. Die Auflassung und Neuerrichtung der Übergänge bei km 19,970, 20,019 bzw. 20,016 wurden im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens behandelt und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens“. Weiters führte er aus, dass am 20.10.2000 von den ÖBB der Antrag auf dauernde Einstellung der Bahnstrecke Launsdorf-Hüttenberg von km 20,5 bis 29,6 gestellt wurde. Bisher ist über diesen Antrag kein Bescheid ausgestellt worden. Wie beim heutigen Ortsaugenschein festzustellen war, findet ab ca. km 19,6 seit Jahren kein Schienenverkehr mehr statt. Vom Süden kommend unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung ist eine Haltescheibe in Gleismitte aufgestellt. Im Zuge der Erweiterung der AB Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH wird im Bereich des bestehenden schienengleichen Eisenbahnüberganges in km 19,706 der Eisenbahnstrecke Launsdorf-Hüttenberg eine Weiche (Bezeichnung 10Z) mit dem abzweigenden Gleis 7z eingebaut. Rechts des bestehenden Streckengleises endet derzeit ca. 15 m vor dem bestehenden schienengleichen Eisenbahnübergang das Gleis 1d. Dieses soll über die EK hinaus verlängert werden und als Lokumfahrgleis 1d mit Weiche 12Z bei km 19,885 wieder in das Streckengleis eingebunden werden. Dadurch entsteht eine Eisenbahnkreuzung über drei Gleise mit den Gleisabständen in Fahrbahnmitte der Straße von etwa Gleis 1d zum bestehenden Streckengleis von 10,50 m und vom bestehenden Streckengleis zum abzweigenden Gleis 7z von ca. 3,0 m. Die Eisenbahnkreuzung ist derzeit nach dem gültigen Bescheid vom 25.08.1961 in Fahrtrichtung 1 (Launsdorf nach Hüttenberg) gemäß § 4 EKVO durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes und in Fahrtrichtung 2 (Hüttenberg nach Launsdorf) gemäß §6 EKVO durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert. Beidseitig der Straße wurden die Verkehrszeichen „Halt“ verordnet. Alle Verkehrszeichen wurden mittlerweile entfernt, da seit geraumer Zeit kein Schienenverkehr mehr stattfindet.

Im vorgelegten Projekt wird angeführt, dass in Zukunft von etwa 6 Zugfahrten pro 24 Stunden auf der EK ausgegangen wird.

Das bestehende Gleis und die zugelegten AB-Gleise weisen im Bereich der EK ein Längsgefälle von ca. 14 bzw. 28‰ auf. Alle Gleise steigen in Kilometrierungsrichtung (Richtung Norden). Die zulässigen Geschwindigkeiten auf den beiden AB-Gleisen 1d und 7z betragen 5 km/h und auf dem Streckengleis ist eine $V_{\max} = 10$ km/h angegeben. Derzeit ist der schienengleiche Eisenbahnübergang im Gleisbereich mit Betonplatten ausgeführt. Beidseitig ist der Straßenbelag in Asphalt bis an das Gleis heran geführt. Im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen ist eine völlige Erneuerung des EK-Bereiches vorgesehen.

Die Bestandsstrecke ist nicht elektrifiziert und soll auch weiterhin in Dieseltraktion betrieben werden. Die unter ca. 65° die Schienen kreuzende Straße befindet sich im Werksgelände der Firma Wietersdorfer & Peggauer GmbH. Es verkehren hier überwiegend LKWs. Im Projekt ist eine Frequenz von 100 KFZ/24 Stunden mit 50% LKW-Anteil angeführt. Der Verkehr ist im Sinne der StVO §1 Abs 1, als öffentlicher Verkehr anzusehen. Projektsgemäß ist der Ausbau der EK über alle Gleise in einer Breite von 12 m geplant. Die Gleise werden als Mat-tengleise ausgeführt. Die angrenzende Straßenfahrbahn erhält einen Asphaltbelag. Die Straße fällt r.d.B. mit ca. 5% vom Bahnkörper ab und steigt l.d.B. mit ca. 2% an. Für den gesamten Straßenbereich liegt ein gesondertes Entwässerungsprojekt vor, das auch berücksichtigt, dass keine Fahrbahnwässer direkt auf den EK-Bereich gelangen. Eine quer zur Fahrbahn verlaufende Entwässerungsrinne sammelt die l.d.B. zufließenden Wässer auf. Als Sicherung wird eine örtlich bediente, handgestaltete Lichtzeichenanlage mit zwei Signalgebern r.d.B. (S1, S3) und drei Signalgebern l.d.B. (S2, S4 und S6) vorgesehen. Im Projekt sind Haltelinien jeweils an der rechten Fahrspur etwa 1,5 m vor dem Signalgebern dargestellt. Die Länge des Gefahrenraumes beträgt für die neue EK 23,3 m. Der für die Bedienung der Lichtzeichenanlage notwendige Schaltkasten ist im Plan noch nicht dargestellt. Maßnahmen im Störfall sind im Projekt beschrieben: Es ist die Bewachung durch zwei Bewachungsorgane vorgesehen. Der betriebliche Ablauf für die Sicherung der EK mit der handgeschalteten, örtlich bedienten Lichtzeichenanlage ist ebenfalls im technischen Bericht zum Objekt beschrieben: Die Zuggarnitur hält unmittelbar vor dem Eisenbahnübergang an. Der Verschieber schaltet die Lichtzeichenanlage an der Handschalteeinrichtung vor Ort ein. Danach wird dem Triebfahrzeugführer die ordnungsgemäße Sicherung der Eisenbahnkreuzung mitgeteilt. Dieser setzt die Zugfahrt über die Eisenbahnkreuzung so weit fort, dass diese geräumt ist. Danach wird die Lichtzeichenanlage durch das Verschiebepersonal wieder ausgeschaltet. Die Handschalteinrichtung ist gegen unbefugtes Benützen durch einen Schlüsselschalter gesichert (siehe zur NS vom 28.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5-2006, Gutachten samt Aufslagenvorschläge, Beilage ./1).

Bezogen auf das abgegebene Gutachten des nicht amtlichen Sachverständigen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen wurde die Feststellung getroffen, dass aufgrund der starken Verkehrsfrequenz auf der Straße und der Tatsache, dass der Benutzerkreis nicht einschränkbar ist, von einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung auszugehen ist und somit über die gegenständliche Eisenbahnkreuzung öffentlicher Verkehr im Sinne der StVO stattfindet und infolgedessen die Bestimmungen der EKVO 1961 zur Anwendung gelangen. Im Hinblick auf diese Feststellung wurde seitens des Verhandlungsleiters an die beiden anwesenden Wegeberechtigten - Frau Irmgard Gebeneter und Herrn Erhard Juritsch – die Frage gestellt, ob in Bezug auf die Eisenbahnkreuzung in ca. km 20,0 die Wartezeiten von jeweils ca. 20

Minuten an diesen Kreuzungen ein Problem darstellen. Diese Frage wurde von beiden verneint.

Der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) stellte in der Verhandlung am 28.04.2006 nach vorangegangenem Ortssaugenschein fest, dass gegen die Erteilung der beantragten eisenbahnrechtlichen Genehmigungen bei Einhaltung der im Spruchteil IV., VI. und VII. enthaltenen Auflagen und Bedingungen sowie bei Berücksichtigung des in der mündlichen Verhandlung am 28.04.2006 gesichteten umfangreichen Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumentes gemäß § 5 ASchG kein Einwand besteht (siehe zur NS vom 28.04.2006, zu Zahl: SV5-EIS-9/5-2006, Stellungnahme samt Auflagenvorschläge, Beilage ./D).

Das durchgeführte Ermittlungsverfahren bei der Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan hat auf Grundlage des Inhaltes der abgegebenen, gutachterlichen Stellungnahmen, welche in sich schlüssig, den Denkprozessen entsprechend und für den Laien jederzeit nachvollziehbar, ergeben, dass das gegenständliche Bahnvorhaben, unter Vorschreibung bestimmter geeigneter und behördlich erzwingbarer Auflagen zu genehmigen ist.

Mit Schreiben vom 14.07.2006 stellte die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, an die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan den Antrag, die Verfahrens- und Ermittlungsakten (Gesamtakt) zu Zahl: SV5-EIS-9/5-2006 (007/2006) zuständigkeitshalber an die Kärntner Landesregierung als UVP-Behörde zu übermitteln. In der Folge wurde mit Eingabe vom 21.08.2006, zu Zahl: 8-UVP-1131/157/06, der Gesamtakt an die Kärntner Landesregierung als UVP-Behörde zuständigkeitshalber übermittelt. Mit der nunmehr erfolgten zuständigkeitsrechtlichen Klärung wurde durch die Weiterleitung gemäß § 6 AVG 1991 idGF das Erlöschen der Entscheidungspflicht der Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan bewirkt. Mit dem Einlangen der Verfahrens- und Ermittlungsakten bei der UVP-Behörde (21.08.2006) trifft nun diese die Entscheidungspflicht über das gegenständliche Vorhaben.

Für das Verfahren zur Sicherung der Eisenbahnkreuzung und Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und Betriebsbewilligung für die Eisenbahnkreuzung besteht jedoch noch eine weitere Zuständigkeit, da die Eisenbahnkreuzung nicht nur Anschlussbahngleise sondern auch das Nebenbahngleis der ÖBB-Strecke Launsdorf-Hüttendorf umfasst (3-gleisige Eisenbahnkreuzung).

Die Eisenbahnkreuzung ist - soweit sie das Nebenbahngleis betrifft - nicht Teil dieses UVP-Verfahrens, diesbezüglich ist somit gemäß § 12 Abs. 2 Z 1 Eisenbahngesetz 1957, in der zum Zeitpunkt der Projektseinreichung (22.12.2005) geltenden Rechtslage (BGBl I Nr. 163/2005), der Landeshauptmann von Kärnten die zuständige Eisenbahnbehörde.

Die UVP-Behörde hat daher mit Schreiben vom 10.10.2006 den Antrag - soweit er das Verfahren zur Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 19,706 der Nebenbahnstrecke Launsdorf – Hüttenberg betrifft, an den Landeshauptmann von Kärnten als Eisenbahnbehörde für Nebenbahnen zuständigkeitshalber weitergeleitet. Dem Schreiben war eine Kopie der Aktenunterlagen angeschlossen.

Im Zuge des gegenständlichen Änderungs- und Detailgenehmigungsverfahrens stellte die UVP-Behörde fest, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung und somit das Ermittlungsverfahren durch ein schalltechnisches Gutachten hinsichtlich der geänderten Sachverhaltsmomenten zu ergänzen ist, um feststellen zu können, ob die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung weiterhin zutreffen und ob die Änderung von oder die Vorschreibung neuer Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder sonstiger Nebenbestimmungen gegebenenfalls notwendig sein werden (vgl. aus der Sicht von *Hengstschläger, Verwaltungsverfahren*³ (2005) Rz 282).

Aus Gründen der Verfahrensgrundsätze der Einfachheit, Raschheit und Zweckmäßigkeit war es für die UVP-Behörde nicht erforderlich, eine neuerliche mündliche Verhandlung durchzuführen, zumal die Ermittlungshandlungen für dieses Verfahren, die die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan geführt hat, äußerst zweckdienlich sind (vgl. dazu § 37 letzter Satz AVG 1991 idgF). Es fand jedoch am 17.01.2007 und 30.01.2007 ein Koordinationsgespräch mit den ASV für den Fachbereich Lärmschutz und Erschütterungen der Abteilung 15 – Umwelt, vom AKL und des Vertreters der Konsenswerberin statt.

Dem schalltechnischen ASV der Abteilung 15 – Umwelt, vom AKL wurde im Zusammenhang mit den beantragten Änderungen im Bereich der Anschlussbahn von Seiten der Konsenswerberin Unterlagen vorgelegt. Zum Einen liegt ein Projekt hinsichtlich der eisenbahntechnischen Details in Verbindung mit der Anschlussbahn, erstellt von den Österreichischen Bundesbahnen Infrastruktur Betriebs AG, aus dem Jahr 2005, vor, zum Anderen ein schalltechnisches Gutachten der PABINGER & PARTNER ZT GmbH, datiert mit 24.01.2007, GZ: 06130, vor. Nach den zu bewertenden Fachbereich hat der schalltechnische ASV die ob genannten Unterlagen einer ausführlichen Untersuchung unterworfen. Inhalt dieser Untersuchung ist die fachliche Bewertung der beantragten Änderungen der bestehenden Anschluss-

bahn im Bezug auf die Schutzgüter in der Umweltverträglichkeitsprüfung (Gegenüberstellung der Alt- und Neusituation).

Der ASV für den Fachbereich Lärmtechnik und Erschütterungen der Abteilung 15 - Umwelt, vom AKL führte in seiner Stellungnahme vom 30.01.2007, zu Zahl: 7-A-UVP-1131/2/2007 Nachstehendes aus:

Aus dem schalltechnischen Gutachten vom 24.01.2007 geht hervor, dass entgegen dem seinerzeitigen UVE-Projekt 2003, welches mit Bescheid der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, Zl.: 8-UVP-1131/120-2003, genehmigt wurde, Änderungen bezüglich Gleis- sowie Be- und Entladestandorte geplant sind. Zum Einen konnte durch die besagte Verlegung der Ersatzbrennstoffaufbereitungshalle eine eisenbahntechnisch bessere Lösung für die Gleisanlagen erarbeitet werden, zum Anderen wurden auf Grund betriebstechnischer und -organisatorischer Gründe, Änderungen bei den Be- und Entladestationen eingeplant. Konkret soll die ursprüngliche Kohleverladung im Südbereich des Werkes weiterhin erhalten bleiben, die Klinkerbeladung soll gegenüber der UVE 2003 um ca. 70 m nach Norden verschoben werden. An Stelle der Be- und Entladestation iVm der genannten Aufbereitungshalle nach UVE 2003 soll nunmehr im örtlichen Bereich eine Entladestation für sog. ACTS-Container hergestellt werden.

Im Zuge der Detailplanung der Anschlussbahn wurden die erforderlichen Zuglängen einer konkreten Prüfung zugeführt und dabei festgestellt, dass zur Erreichung der erforderlichen Tonnagen mit Zuglängen von max. 380 m gegenüber 500 m (ursprüngliches UVE-Projekt 2003) das Auslangen gefunden werden kann. Jedenfalls ist anzumerken, dass durch die Verringerung der Zuglängen keinesfalls mit einer Steigerung der Zugzahlen gerechnet wird. Hinsichtlich der mit den besagten Änderungen in Verbindung stehenden möglichen Immissionsauswirkungen ist folgendes festzustellen:

Zumal die Zugbewegungen (Zugzahlen) unverändert bleiben, jedoch die Züge in ihrer Länge kürzer werden, ist in Bezug auf die Zugfahrten im Görtschitztal jedenfalls mit keiner Verschlechterung der Immissionsauswirkung zu rechnen.

Hinsichtlich der Zugfahrten am Werksareal der Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH und der damit in Zusammenhang stehenden Be- und Entladung im Bereich der Gleisanlagen ist festzustellen, dass lediglich der seinerzeit definierte Immissionspunkt IP 3 mit der Adresse Wietersdorf 41 im Bereich der Straßenwerkszufahrt von relevanter Bedeutung ist und daher die nachfolgenden Beurteilungen darauf abstellen.

Im zitierten schalltechnischen Gutachten wurde unter Punkt 4.1.1. eine detaillierte Gegenüberstellung der Verschubfahrten unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuglängen und Fahrwege der Züge im Vergleich UVE 2003 und gegenständlicher Änderungs- und Detailgenehmigung gemacht. Durch die beabsichtigte Änderung des Verschubablaufs und der örtlich geänderten Klinkerbeladung sowie der angedachten Entladung von Bahncontainern (ACTS-System) verkürzen sich die täglichen durchschnittlichen Fahrwege in Summe von seinerzeit (UVE 2003) 9,72 km auf nunmehr 7,26 km um fast 2,5 km. Daraus kann abgeleitet werden, dass durch den Bahnverschubbetrieb mit keiner Verschlechterung der immissionsseitigen Auswirkungen am besagten Immissionspunkt zu rechnen ist.

Im Zusammenhang mit der Klinkerverladung, die um ca. 70 m nach Norden verschoben wird, geht zur Erhaltung und damit zur Einhaltung des seinerzeitig prognostizierten Beurteilungspegels für die Klinkerverladung am sog. IP 3 eine Verlegung der geplanten Lärmschutzwand an der Ostseite der Klinkerverladestelle einher. Die nunmehr projektseitig zur Errichtung gelangende Lärmschutzwand mit einer Länge von 52 m und einer Höhe von 4,5 m über Schienenoberkante soll die bislang gemäß UVE 2003 geplante voll und ganz ersetzen. Durch diese soll jedenfalls das angestrebte Schutzziel im Zusammenhang mit der Klinkerverladung erhalten bleiben. Zusätzlich wurde im Projekt eine Begrenzung der Schallemission an der Abluftöffnung der dort installierten Luftabsaugung miteingeplant (Schalleitungspegel von max. 80 dB).

Wie bereits ausgeführt, entfällt die in der UVE 2003 geplante Entladestation für Kohle, Schlacke und Ersatzbrennstoffe im Bereich der ursprünglich geplanten Ersatzbrennstoffaufbereitungsanlage und soll dort an Stelle dessen die Bahnentladestelle für die sog. ACTS-Container installiert werden. Durch diese Veränderung kann somit die seinerzeit geplante Lärmschutzwand in Verbindung mit der Entladestation für Kohle, Schlacke und Ersatzbrennstoffe (UVE 2003) entfallen und wird hierfür zur Erhaltung der definierten Immissionssituation eine andere, an die Situation angepasste Lärmschutzwand lt. schalltechnischem Gutachten PABINGER & PARTNER ZT GmbH vom 24.01.2007 im Ausmaß von 88 m und einer Höhe von 2,5 m über Schienenoberkante, beginnend im Norden an der Südwestecke direkt an das Objekt Lagerhalle/Silowaschplatz angeschlossen und sich nach Süden hin erstreckend.

Hingewiesen wird, dass im Zusammenhang mit der noch ausstehenden Abnahmeprüfung im Rahmen eines UVP-Verfahrens die tatsächliche Projektrealisierung und die Auflagen des Bescheides der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, Zl.: 8-UVP-1131/120-2003, einer eingehenden Prüfung zu unterziehen sein werden. Im Speziellen wird bezgl. des gegenständlichen Änderungs- Detailgenehmigungsverfahrens aus schalltechnischer Sicht darauf hingewiesen, dass gemäß Auflagenpunkt 17. der Nachweis zu führen sein wird, dass das

anzustrebende Verhältnis zwischen Transport auf Schiene im Vergleich zu Straße auch tatsächlich eingehalten wird. Des Weiteren ist festzustellen, dass gemäß Auflagenpunkt 10. die Umsetzung der geplanten Schallschutzmaßnahmen basierend auf UVE 2003 gutachtlich nachzuweisen sein wird. Die im gegenständlichen Verfahren durchgeführte begleitende schalltechnische Kontrolle durch einen Befugten kann als hinreichende Voraussetzung im gegenständlichen Detail für die Erreichung des Gesamtzieles gesehen werden.

Die UVP-Behörde hat erwogen:

Zu Spruchteil I. und II.:

A.1. UVP-G 2000:

Gemäß § 17 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr. 697/1993 idF BGBl I Nr. 149/2006, hat die Behörde bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten nach Abs. 2 im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

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,
 - 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 Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

§ 17 Abs. 4 UVP-G 2000 idgF bestimmt, dass die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen sind. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Im Sinne des § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 idgF können in der Genehmigung angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18 b können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

§ 18 Abs. 2 UVP-G 2000 idgF regelt das Verfahren bei Erlassen der Detailgenehmigung. Auf der Grundlage der bereits ergangenen grundsätzlichen Genehmigung hat die Behörde über die Detailgenehmigungen nach Vorlage der hierfür erforderlichen weiteren Unterlagen im Detailverfahren unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 zu entscheiden. § 16 UVP-G 2000 idgF ist in den Detailverfahren nicht anzuwenden. Die vom Detailprojekt betroffenen Parteien bzw. Beteiligten gemäß § 19 und mitwirkenden Behörden sind beizuziehen.

Da in der mündlichen Verhandlung am 21. und 22.10.2003 - infolge des noch nicht vollständigen Detaillierungsgrades der eisenbahntechnischen Einrichtungen – hinsichtlich des Betriebes nur der Abspruch im Rahmen einer Grundsatzgenehmigung erfolgte, ist im gegenständlichen Verfahren der ursprüngliche Genehmigungsantrag vom 25.04.2003 hinsichtlich des Detailabspruchs über den Betrieb der Anschlussbahn nach wie vor offen bzw. aufrecht. § 18 b UVP-G 2000 idgF regelt das Verfahren, wenn ein UVP-Bescheid vor Übergang der Zuständigkeit nach § 22 geändert werden soll. Änderungen eines gemäß § 17 oder § 18 genehmigten Vorhabens sind vor dem in § 22 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Ge

nehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 zu genehmigen, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs. 2 bis 5 nicht widersprechen und
2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei das Ermittlungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

Somit setzt § 18 b UVP-G 2000 zunächst eine bereits rechtskräftige Genehmigung im Sinne des § 17 oder eine rechtskräftige Detailgenehmigung gemäß § 18 voraus. Daraus ist ableitbar, dass der § 18 b UVP-G 2000 eine Regelung beinhaltet, welches Verfahren bei Änderungen während des „Zeitfensters“ zwischen der Erlassung des Bescheides gemäß § 17 UVP-G 2000 und dem Übergang der Zuständigkeit gemäß § 22 UVP-G 2000 anzuwenden ist. § 39 Abs. 1 Satz 2 UVP-G 2000 enthält dafür eine Zuständigkeitsbestimmung für die Landesregierung.

Für die Beurteilung der Frage, nach welchen Kriterien Anträge auf Änderungen eines im UVP-Verfahren ergangenen Genehmigungsbescheides zu prüfen sind, ist die Entscheidung des Umweltsenates im Fall *Zistersdorf (US 26.1.2004, 3/1999/5-171)* heranzuziehen:

„...da schon für geringfügige Abweichungen im Sinne des § 20 Abs. 4 UVP-G 2000 durch die Verweisung auf § 18 Abs. 3 UVP-G 2000 sichergestellt wird, dass sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs. 2 bis 5 UVP-G 2000 nicht widersprechen, darf eine größere Änderung, auf die im § 39 UVP-G 2000 abgestellt wird, erst recht nicht dem § 17 Abs. 2 bis 5 UVP-G 2000 widersprechen....Anders wäre auch nach der Rechtsprechung des EMRG kein die Parteien des UVP-Verfahren bindender Bescheid über die Genehmigung der Änderung denkbar.“

Daraus ist ableitbar, dass die im Zuge der Detailplanung vorgesehenen Änderungen in baulicher Hinsicht als Änderungen der bereits rechtskräftigen Vollgenehmigung für die Errichtung der Anschlussbahn einer Änderungsgenehmigung gemäß § 18 b UVP-G 2000 bedürfen. Die im Zuge der Detailplanung vorgesehenen Änderungen dürfen aber keinesfalls die Identität des Vorhabens verändern („Änderung einesgenehmigten Vorhabens“ – vgl. dazu US 10.06.2003, 5A/2003/3-31 „*Puch-Urstein*“).

Grundlegend ist hier die schalltechnische Stellungnahme des ASV der Abteilung 15 - Umwelt, vom AKL im Zusammenhang mit dem schalltechnischen Gutachten der PABINGER & PARTNER ZT GmbH, datiert mit 24.01.2007, GZ: 06130. Konkret handelt es sich um Ände-

rungen der Gleis- sowie Be- und Entladestandorte. Diese Änderungen haben nach der vorliegenden gutachterlichen Beurteilung ausschließlich positive Effekte: Im Besonderen wurde durch die besagte Verlegung der Ersatzbrennstoffaufbereitungshalle eine eisenbahntechnisch bessere Lösung für die Gleisanlagen erarbeitet. Damit verbunden sind zur Orientierung der betriebstechnischen und –organisatorischen Abwicklung auch Änderungen bei den Be- und Entladestationen.

Das gegenständliche Änderungs- und Detailgenehmigungsverfahren war daher von der UVP-Behörde gemäß §§ 18 Abs. 2 und 18 b iVm 39 Abs. 1 Satz 2 UVP-G 2000 durchzuführen und hatte die UVP-Behörde hierbei auch das Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, sowie das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl Nr. 450/1994, idGF, anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß § 3 Abs. 3 UVP-G 2000).

Zu Spruchteil III. bis IX.:

A.2. Mitanzuwendendes Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005:

Das Eisenbahngesetz 1957 wurde zuletzt durch das BGBl I Nr. 125/2006 vom 26.07.2006 novelliert. Die UVP-Behörde stellt somit fest, dass das gegenständliche eisenbahnrechtliche Verfahren seit 22.12.2005 anhängig ist und entsprechend der Übergangsbestimmung des § 133 a Abs. 14 Eisenbahngesetz 1957, BGBl I Nr. 125/2006, (d.i. das Bundesgesetz, mit dem ua das Eisenbahngesetz geändert wurde) die Rechtslage des Eisenbahngesetzes vor der Novelle BGBl I Nr. 125/2006 anzuwenden ist.

Nach hieramtiger Rechtsauffassung der UVP-Behörde wäre nach der bisher geltenden Rechtslage für die unter Spruchteil VIII. angeführte eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtung noch eine Genehmigung im Einzelfall gemäß § 36 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I, Nr. 63/2005 (unter Vorlage der Schaltpläne und Einzelbeschreibungen) erforderlich, die es jedoch nach der neuen Rechtslage in dieser Form nicht mehr gibt.

Für diesen Fall regelt die Übergangsbestimmung des § 133 Abs. 16 des BGBl I Nr. 125/2006, dass für die von der bereits bestehenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung nicht oder nicht vollständig erfassten Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß § 31 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl 60, in der geltenden Fassung (BGBl I Nr. 125/2006) erforderlich ist.

Diese ist beim Landeshauptmann von Kärnten unter Anschluss der nach den geänderten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes erforderlichen Projektunterlagen und insbesondere eines Gutachtens gemäß § 31a des Eisenbahngesetzes 1957, idGF, zu beantragen.

Ebenso ist die Erteilung der Betriebsbewilligung für die Eisenbahnsicherungsanlage entsprechend der neuen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 gesondert zu beantragen.

Aufgrund dieser Ausführungen hat die UVP-Behörde im Spruchteil IX. sowie in der Begründung dieses Bescheides einen entsprechenden Hinweis im Sinne der Klarheit aufgenommen.

Nach den Bestimmungen der §§ 1 und 3 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, sind Anschlussbahnen nicht öffentliche Eisenbahnen, das sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt. Im Sinne des § 7 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann. Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in

1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen;
2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen;
3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.

Zum Bau und Betrieb einer nicht-öffentlichen Eisenbahn ist die Genehmigung, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung erforderlich (§ 51 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005). Die Genehmigung ist vergleichbar mit einer Konzession, wird jedoch nicht ad personam sondern ad rem erteilt und geht somit auf den Rechtsnachfolger über. Für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung gelten nach § 52 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl I Nr. 163/2005, die Bestimmungen der §§ 14 Abs. 3 und 32 bis 37 sinngemäß. Mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kann die Genehmigung gemäß Abs. 1 und die Betriebsbewilligung, letztere unter der Voraussetzung, dass keine Bedenken über die Gewährleistung eines sicheren Betriebes besteht, verbunden werden.

Gemäß § 35 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, erteilt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung die Behörde. Im Sinne des § 35 Abs. 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, ist in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der der Bau auszuführen und der

Betrieb zu eröffnen ist. Die Behörde kann auf rechtzeitig gestellten Antrag diese Frist verlängern. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, so hat die Behörde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für erloschen zu erklären.

Die Lage der Hoch- und Kunstbauten und der ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen unterliegt der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung (§ 36 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005).

Im Sinne des § 37 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, kann die Behörde mit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 35 oder 36 die Bewilligung zur Inbetriebnahme der vollendeten Bauten, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel verbinden, wenn dagegen vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken bestehen. Sofern nicht schon eine Betriebsbewilligung gemäß Abs. 1 erteilt wurde oder die Erteilung der Betriebsbewilligung nach § 14 Abs. 3 überhaupt entfällt, ist die Erteilung der Betriebsbewilligung zu beantragen (§ 37 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl I Nr. 163/2005). Die Behörde kann die nach Abs. 2 beantragte Betriebsbewilligung ohne weiteres erteilen, wenn die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel unter der Leitung von im § 15 bezeichneten Personen ausgeführt wurden und keine Bedenken dagegen bestehen, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Ansonsten ist nach Lage des Falles insbesondere zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen oder Fahrbetriebsmittel der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung oder der Genehmigung gemäß § 36 entsprechend ausgeführt sind, die Sicherung gegen Zündung durch Funken (§ 40 Abs. 1) stattgefunden hat und die Betriebsmittel betriebssicher beschaffen sind (§ 37 Abs. 3 Eisenbahngesetz 1957, BGBl I Nr. 163/2005).

Die Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961, BGBl 2/1961 (EKVO) regelt die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge und gilt für schienengleiche Eisenbahnübergänge im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr.

A.3. Mitanzuwendendes ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl I Nr. 450/1994, idgF:

§ 93 Abs. 2 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl Nr. 450/1994 idgF bestimmt, dass, in den in Abs. 1 angeführten Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmer

schutzes zu berücksichtigen sind. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs. 3 leg. cit. genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalls voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden. Für die Verschreibung von Auflagen ist § 92 Abs. 2 letzter Satz anzuwenden.

§ 93 Abs 3 leg. cit. bestimmt, dass Abs. 2 auch für die Genehmigung einer Änderung oder einer Sanierung von in Abs. 1 angeführten Anlagen gilt. Änderungen, die nach den in Abs. 1 angeführten Rechtsvorschriften keiner Genehmigung bedürfen, der Behörde nach diesen Vorschriften jedoch anzuzeigen sind, dürfen von der Behörde nur dann mit Bescheid zur Kenntnis genommen werden, wenn zu erwarten ist, dass sich die Änderung auch nicht nachteilig auf Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer auswirkt.

Insbesondere wurden neben den angeführten Materiengesetzen für die Beurteilung zusätzlich folgende Rechtsvorschriften herangezogen:

- Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (VAIG 1994), BGBl Nr. 650/1994 (zuletzt geändert durch BGBl I Nr. 83/2006)
- Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über das Inverkehrbringen und Ausstellen von Maschinen und über die grundlegenden Sicherheitsanforderungen an Maschinen (Maschinen-Sicherheitsverordnung – MSV), BGBl Nr. 94 (zuletzt geändert mit – BGBl II Nr. 275/2004)
- Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über den Schutz der ArbeitnehmerInnen bei der Benutzung von Arbeitsmitteln (Arbeitsmittelverordnung – AM-VO) und mit der die Bauarbeiterschutzverordnung geändert wird, BGBl Nr. 450/1994 (zuletzt geändert mit BGBl II Nr. 309/2004)
- Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit zum Schutz der Sicherheit und der Gesundheit der Arbeitnehmer/innen vor Gefahren durch den elektrischen Strom (Elektroschutzverordnung 2003 – ESV 2003) BGBl Nr. 450/1994 (zuletzt geändert mit BGBl II Nr. 424/2003)
- Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003), BGBl Nr. 60 (zuletzt geändert mit BGBl II Nr. 209/2003)
- Eisenbahnkreuzungsverordnung, BGBl Nr. 123/1988
- Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Sicherheit, Normalisierung und Typisierung elektrischer Betriebsmittel und Anlagen sowie

sonstiger Anlagen im Gefährdungs- und Störungsbereich elektrischer Anlagen (Elektrotechnikverordnung 2002 – ETV 2002), BGBl Nr. 106/1993 (zuletzt geändert mit BGBl II Nr. 222/2002)

- Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über elektrische Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen (Niederspannungsgeräteverordnung 1993 – NspGV 1993) BGBl Nr. 44/1994
- Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten über elektrische Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen (Niederspannungsgeräteverordnung 1995 – NspGV 1995) BGBl Nr. 51/1995.

Gemäß § 18 Abs. 1 UVP-G 2000 liegt es im antragsgebundenen Ermessen der Behörde, das UVP-Genehmigungsverfahren in zwei aufeinander aufbauende Verfahrensabschnitte (Grundsatz- und Detailgenehmigungsverfahren) zu gliedern (vgl. dazu die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofs vom 28.06.2005, Zl.: 2004/05/0032, und vom 14.10.2003, Zl.: 2001/05/1171). Dies ändert freilich nichts daran, dass es sich um ein einheitliches Genehmigungsverfahren handelt. Der gesonderte Antrag für die Detailgenehmigung ist – wie im Rundschreiben zur Durchführung des UVP-G 2000 des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vom 20.02.2006 ausgeführt – nur deshalb erforderlich, um den Beginn der Verfahrensfristen zu bestimmen und Klarheit über den Umfang des Verfahrensgegenstandes für das Detailgenehmigungsverfahren zu erlangen. Es erstreckt sich demnach die Parteistellung bzw. Präklusion des Grundsatzgenehmigungsverfahrens auch auf das Detailgenehmigungsverfahren.

Mit Antrag vom 25.04.2003 wurde von der Konsenswerberin die Erteilung der (Voll-)Genehmigung für das Vorhaben „UVP-Wietersdorf-Kapazitätserweiterung Drehrohrofen – Wietersdorf/Kärnten“ gestellt. Mit umfasst von diesem Antrag war die Errichtung und der Betrieb der Anschlussbahn.

In der mündlichen Verhandlung am 21. und 22.10.2003 wurde – infolge des noch nicht vollständigen Detaillierungsgrades der eisenbahntechnischen Einrichtung – hinsichtlich des Betriebs zunächst nur der Abspruch im Rahmen einer Grundsatzgenehmigung begehrt. Die Erteilung der Detailgenehmigung sollte bis zur entsprechenden Ergänzung der Unterlagen vorbehalten bleiben. Im Ergebnis bedeutet dies, dass der ursprüngliche Genehmigungsantrag hinsichtlich des Detailabspruchs über den Betrieb der Anschlussbahn nach wie vor offen ist. Mit Eingabe vom 28.02.2007, zu Zahl: 7-A-UVP-1131/5/07 wurde seitens der Konsenswerberin, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, Haslinger/Nagele & Partner, Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien, dieser Detailgenehmigungsantrag konkretisiert, in-

dem auf das von der Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan durchgeführte Ermittlungsverfahren sowie auf die dazugehörigen übersandten Unterlagen verwiesen wurde.

Im Zuge dieser Detailplanung wurden auch Änderungen in baulicher Hinsicht vorgesehen, die als Änderungen der bereits rechtskräftigen Vollgenehmigung für die Errichtung der Anschlussbahn einer Änderungsgenehmigung gemäß § 18 b UVP-G 2000 bedürfen. Diesbezüglich wiederholt die Konsenswerberin, vertreten durch RA Dr. Wilhelm Bergthaler, den Antrag auf Änderungen der Anschlussbahn und eisenbahntechnischen Einrichtungen entsprechend den vorgelegten Unterlagen gemäß § 18 b UVP-G 2000.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass im Zusammenhang mit der noch ausstehenden Abnahmeprüfung im Rahmen eines UVP-Verfahrens die tatsächliche Projektrealisierung und die Auflagen des Bescheides der Kärntner Landesregierung vom 15.12.2003, zu Zahl: 8-UVP-1131/120-2003, einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Somit wird die örtliche Änderung des Standortes der Aufbereitungsanlage für Ersatzbrennstoffe und die Änderung des durch dieses Vorhaben bewirkten Werksverkehrs ab den Entladestationen (formalrechtliche Schnittstelle vom Eisenbahnrecht zum Gewerbe- und Abfallrecht in Verbindung mit dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000) im Rahmen der Abnahmeprüfung durch die UVP-Behörde gemäß § 20 Abs. 4 UVP-G 2000 seine fachliche und rechtliche Beurteilung finden.

Hinsichtlich der formalrechtlichen Schnittstelle vom Eisenbahnrecht zum Gewerbe- und Abfallrecht in Verbindung mit dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 ist festzuhalten, dass gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 Gewerbeordnung 1994 die Bestimmungen der Gewerbeordnung, und dabei insbesondere die §§ 74 ff, nicht nur auf den Betrieb eines Eisenbahnunternehmens, sondern auch auf dessen „Hilfseinrichtungen“ und „Hilfstätigkeiten“ keine Anwendung finden (siehe dazu *Grabler/Stolzlechner/Wendl*, Gewerbeordnung² (2003) Rz 51; ebenfalls bei *Stolzlechner/Wendl/Zitta*, Die gewerbliche Betriebsanlage – Ein Handbuch für die Praxis 1991, 236).

Wie sich aus den §§ 1, 7, 13 und 51 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, ergibt, fällt der Betrieb von Anschlussbahnen unter den „Betrieb von Eisenbahnunternehmen“ im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 15 Gewerbeordnung 1994 idGF. Gemäß § 10 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, handelt es sich bei Eisenbahnanlagenbauten um ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Zum Begriff „Abwicklung und Sicherung“ im § 10 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, sprach der Verwaltungs-

gerichtshof (VwGH) aus, dass diese Begriffe unzweideutig auf Einrichtungen hinweisen, die mit dem Eisenbahnverkehr in einem solchen Zusammenhang stehen, dass ohne diese ein geordneter Eisenbahnbetrieb oder –verkehr nicht möglich ist (vgl. die Erkenntnisse des VwGH vom 17.10.1963, Slg. NF Nr. 6123/A und vom 17.10.1966, Zl.: 2175/64).

In seinem Erkenntnis vom 27.01.1993, Zl.: 92/03/0185, führte der Verwaltungsgerichtshof aus, dass „ein Umladevorgang direkt vom Eisenbahnwaggon auf ein Straßenfahrzeug im Bereich des bahneigenen Freiladeplatzes dem Eisenbahnverkehr zuzurechnen sei. Weitere Manipulationen im unmittelbaren Anschluss an die eigentliche Be- und Entladetätigkeit würden jedoch nicht mehr unter den Begriff des Eisenbahnverkehrs fallen und würden somit nicht die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 zur Anwendung gelangen“.

Summa summarum gelten somit Gebäude oder sonstige feste Anlagenteile, die für die Errichtung einer „Hilfseinrichtung“ bzw. die Durchführung einer „Hilfstätigkeit“ erforderlich werden, wie z.B. die gegenständlichen Be- und Entladestationen, neben den Gleisanlagen als Eisenbahnanlagen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 und unterliegen infolgedessen dem eisenbahnrechtlichen Bestimmungen.

Wie bereits eingangs festgehalten, hat die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan über den Antrag vom 22.12.2005 eine eisenbahnrechtliche Ortsverhandlung durchgeführt. An dieser Ortsverhandlung vom 28.4.2006 haben Vertreter der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, der Rail Cargo Austria AG, des Anschlussbahnunternehmens Fa. Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, der Marktgemeinde Klein St. Paul, des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, Anrainer sowie ein nichtamtlicher Sachverständiger für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und ein eisenbahnbautechnischer Amtssachverständiger des Amtes der Kärntner Landesregierung teilgenommen. Sämtliche Verhandlungsteilnehmer haben das Verhandlungsergebnis zustimmend zur Kenntnis genommen bzw keine Einwendungen dagegen erhoben.

Im Zuge des Änderungs- und Detailgenehmigungsverfahren hat die UVP-Behörde mit Schreiben vom 07.02.2007, zu Zahl: 7-A-UVP-1131/3/07 den mitwirkenden Behörden (Eisenbahnbehörde – Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan sowie Verkehrs-Arbeitsinspektorat) und den betroffenen Parteien bzw. Beteiligten das eingereichte Projekt hinsichtlich der eisenbahntechnischen Details in Verbindung mit der Anschlussbahn samt schalltechnischem Gutachten mit dem Bemerkung zur Kenntnis gebracht, dass es Ihnen frei steht hiezu innerhalb einer Frist von zwei Wochen, gerechnet ab der Zustellung des gegenständlichen Schreibens, bei sonstigem Eintritt der Kontumazfolgen, anher eine Stellungnahme abzugeben. Im Rahmen des Parteiengehörs teilte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat am

19.02.2007 telefonisch der UVP-Behörde mit, dass bereits im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 28.04.2006 eine ausführliche Stellungnahme erfolgte und somit dieser nichts hinzuzufügen ist. Die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan stützt sich weiter auf das von ihr durchgeführte Ermittlungsverfahren. Die Mitglieder des Naturschutzbeirates haben mit Schreiben vom 08.03.2007, zu Zahl: 7-A-UVP-1131/6/07, mitgeteilt, dass gegen das gegenständliche Vorhaben gemäß § 54 Abs. 1 des Kärntner Naturschutzgesetzes 2002, LGBl Nr. 79/2002, kein Einwand besteht. Im Bezug auf die noch betroffenen Parteien und Beteiligten, die im Rahmen des Parteiengehörs keine Stellungnahme abgaben, tritt die Rechtsfolge des § 42 AVG 1991 idGF, der Verlust der Parteistellung, ein. Davon unbenommen bleiben selbstverständlich die Parteistellungen der Formalparteien (vgl. ebenso *Hengstschläger*, Verlust der Parteistellung – auch des „Übergangenen“ – gemäß § 42 AVG, ÖJZ 2000, 790; *derselbe*, Verwaltungsverfahrenrecht, Rz 334).

Um Wiederholungen zu vermeiden wird hier hinsichtlich der näheren Beschreibung des in Rede stehenden Vorhabens auf die abgegebenen Gutachten und Stellungnahmen der amtlichen und nicht amtlichen Sachverständigen verwiesen.

Die gegenständliche Änderung der bestehenden Anschlussbahn unterliegt der Genehmigungspflicht des Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, sodass dessen Genehmigungskriterien unter Beachtung der Beurteilungskriterien der bezughabenden Rechtsvorschriften (siehe unter Punkt A.2. und A.3.) zu beurteilen waren.

Das Änderungsvorhaben entspricht aus eisenbahntechnischer Sicht bei Einhaltung der im Bescheid vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen dem Stand der Technik und ist zur Ausführung geeignet. Die Voraussetzung für die Erteilung der Baugenehmigung gemäß § 51 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF BGBl I Nr. 163/2005, liegen laut eisenbahntechnischen Sachverständigen-Gutachten vor. Aus dem Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen kann unter Bedachtnahme der örtlichen Verhältnisse und der Verkehrserfordernisse die Sicherung der EK gemäß § 9 EKVO durch eine handgeschaltete, örtlich bediente Lichtzeichenanlage bei Einhaltung der im Spruch enthaltenen Vorschriften erfolgen. Zusammengefasst liegen die Voraussetzungen für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 35 und § 36 Abs. 1 EisbG für die Sicherung und für die bauliche Umgestaltung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung unter Einhaltung der im Spruch enthaltenen Auflagen und Bedingungen vor.

Mit den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen (Spruchteil IV. und VI.) konnte die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 37 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl 60, idF

BGBI I Nr. 163/2005, spruchgemäß (Spruchteil VII.) miterteilt werden, da vom Standpunkt der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen. Als Bauausführungsfrist wurden drei Jahren ab Bescheiddatum vorgeschrieben (Spruchteil IX.), was aufgrund des Ausmaßes des Vorhabens angemessen ist und wurde diese auch auf die Bauausführungsfrist des Genehmigungsbescheides der Eisenbahnbehörde für das Nebenbahnprojekt abgestimmt.

Auf die Erfordernisse zum Schutz des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer wurde beim Verfahren nach dem Eisenbahngesetz 1957, BGBI 60, idF BGBI I Nr. 163/2005, (vgl. auch die Mitanwendungsregel des § 93 Abs. 3 ASchG) Bedacht genommen und waren entsprechend den Anforderungen des Verkehrs-Arbeitsinspektors des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die im Spruch angeführten Auflagen und Bedingungen in den Bescheid aufzunehmen.

Für die UVP-Behörde wurde auf Grundlage der schalltechnischen Stellungnahme für das Änderungs- und Detailprojekt vom ASV für den Fachbereich Lärmtechnik und Erschütterungen der Abteilung 15 - Umwelt, vom AKL widerspruchsfrei und in schlüssiger Weise festgestellt, dass die Änderungen und Detaillierungen im Vergleich zur Grundsatzgenehmigung **nicht umweltrelevant** sind. Das heißt, dass der in der Grundsatzgenehmigung vorgegebene „Rahmen der grundsätzlichen Zulässigkeit“ des Vorhabens durch die gegenständliche Änderungs- und Detailgenehmigung nicht überschritten wird – das heißt, die Ausführung des Änderungs- und Detailprojektes weder zu zusätzlichen noch zu anderen Umweltauswirkungen führt. Summa summarum treffen aus Sicht des lärmtechnischen Amtssachverständigen die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung weiterhin zu, zumal in Bezug auf die Zugfahrten im Görtschitztal sowie am besagten Immissionspunkt IP 3 mit der Adresse Wieterdorf 41 mit keiner Verschlechterung der Immissionsauswirkungen zu rechnen ist.

Es liegt daher kein Widerspruch zu den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der §§ 17 Abs. 1 iVm 18 Abs. 1 UVP-G 2000 vor.

Auf Grund des Ermittlungsverfahrens, insbesondere der schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten und Stellungnahmen der amtlichen und nicht amtlichen Sachverständigen stellt die UVP-Behörde daher sowohl die **Umweltverträglichkeit** als auch die **Genehmigungsfähigkeit** des Änderungs- und Detailprojektes [Änderung der Detailgenehmigung (für den Bau der Anschlussbahn) gemäß § 18 b UVP-G 2000, und auf Erteilung der Detailgenehmigung (für den Betrieb der Anschlussbahn) gemäß § 18 Abs. 2 UVP-G 2000] für die Änderung der bestehenden Anschlussbahn auf den Grundstücken Nr. 12, KG Wietersdorf und Nr. 88, KG Wieting (beide Eisenbahngut) fest und war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Die Kostenentscheidung ist eine Folge der erteilten Änderungs- und Detailgenehmigung, der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen und Betriebsbewilligungen sowie der auswärtigen Amtshandlung vom 28.04.2006 und gründet sich auf die im Spruch angeführten Gesetzesbestimmungen.

Ergeht an:

1. die Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH, zHd. Herrn RA Dr. Wilhelm Bergthaler, p.A. Haslinger/Nagele & Partner, Rechtsanwälte GmbH, Am Hof 13, 1010 Wien;
2. die Marktgemeinde Klein St. Paul als Standortgemeinde, Marktstraße 17, 9373 Klein St. Paul; **mit dem Ersuchen, den Bescheid mindestens 8 Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen;**
3. den Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltsachverständiger, Abteilung 15 – Umwelt, UA Naturschutz und Nationalparkrecht, im Hause;
4. den Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltsachverständiger, zH des Vorsitzenden Herrn Landesrat DI Uwe Scheuch, im Hause;
5. den Kärntner Naturschutzbeirat als Umweltsachverständiger, zH Herrn Mag. Dr. Wilfried FRANZ, Am Birkengrund 75, 9073 Viktring;
6. die Bezirkshauptmannschaft St. Veit an der Glan als mitwirkende Behörde (Eisenbahnbehörde), Hauptplatz 28, 9300 St. Veit an der Glan;
7. die Abteilung 15 – Umwelt, Herrn DI Harald Tschabuschnig als Gesamtgutachter, im Hause; **mit dem Ersuchen, diesen Bescheid dem beteiligten Sachverständigen für die Behörde nachweislich zur Kenntnis zu bringen;**
8. die Abteilung 7 – Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, Herrn DI Dr. Helmut Hadolt, im Hause;
9. Herrn DI Andreas Knittel, staatlich befugter und beeideter Zivilingenieur für Bauwesen, Mitterlingweg 14, 9520 Sattendorf;
10. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, zHd. Herrn Michael Fladenhofer, Radetzkystraße 2, 1030 Wien;
11. die Firma Knoch, Kern & Co, zHd. Herrn Dr. Bruno Nagele, Ferdinand-Jergitsch-Straße 15, 9020 Klagenfurt;
12. Frau Irmgard Gebeneter, Dr. Gaber Straße 3, 9330 Treibach-Althofen;
13. Herrn Erhard Juritsch, Wietersdorf 41, 9374 Wieting;

14. die Österreichischen Bundesbahnen, Bundesbahndirektion Villach, 10. Oktober
Straße 20, 9500 Villach;
15. die Telekom Austria AG, Post- und Telegraphenverwaltung, Maximilianstraße 36,
9020 Klagenfurt;

zur Kenntnis an:

16. Herrn Landesrat Ing. Reinhart Rohr, im Hause;
17. Herrn Landesamtsdirektor Dr. Reinhard Sladko, im Hause.

Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesrat:

Ing. Reinhart Rohr