

GB PNA PLK1, 8020 Graz, Europaplatz 2/2

An das
**Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie**
Abteilung IVVS4

Radetzkystraße 2
1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG

Geschäftsbereich Projekte
Neu-/ Ausbau
DI Dr. Klaus Schneider
Projektleitung Koralmbahn 1
Europaplatz 2/2, 8020 Graz
Tel. +43 316 9300 - 6611

18.12.2017

Koralmbahn Graz – Klagenfurt
UVP-Abschnitt Feldkirchen – Wettmannstätten
Einreichabschnitt Feldkirchen – Wundschuh – Werndorf inkl. Verbindungsgleis Nord
Koralmbahn-km 7,440 – km 18,000
Verbindungsgleis: km 0,000 – km 1,393

GZ. BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007 (Stammbescheid)

Antrag auf Differenz-/ und Änderungsgenehmigung



1. Allgemeines

Mit Bescheid BMVIT-820.135/0012-IV/SCH2/2007 vom 18.02.2008 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) nach Maßgabe des Ergebnisses der am 18.10. und 19.10.2005 durchgeführten Ortsverhandlung, festgehalten in der diesem beigeschlossenen und einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildenden Verhandlungsschrift, BMVIT-820.135/0019-II/Sch2/2005 für den Einreichabschnitt Feldkirchen – Wundschuh – Werndorf (Bahn km 7,440 – km 18,000) inkl. Verbindungsgleis Nord (Bahn-km 0,000 – Bahn-km 1,393) des UVP-Abschnittes Feldkirchen – Wettmannstätten der HL-Strecke Koralmbahn Graz – Klagenfurt gemäß der im Zeitpunkt der Erledigung gültigen Fassung §§ 35 und 36 Abs 1 und 2 des EibG in der zum Zeitpunkt der Einreichung gültigen Fassung, gemäß § 127 Abs 1 lit b) in Verbindung mit den §§ 10, 32, 38, 40, 41 und 56 des WRG sowie gemäß § 9 Abs 2 und 3 AWG unter Zugrundelegung der vorgelegten Entwurfsunterlagen sowie unter Einhaltung bzw. Erfüllung der unter A) – U) angeführten Vorschriften (Bedingungen und Auflagen) die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** sowie die **wasserrechtliche** und **abfallwirtschaftsrechtliche Bewilligung** erteilt.

Gem § 175 Abs 16 EisbG sind bei diesem zum Teil genehmigten Bauvorhaben die für Bauten und sicherungstechnische Einrichtungen ausstehenden Genehmigungen gem. §§ 36 Abs 2 und 3 EisbG idF BGBl I 125/2006 unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 31 ff EisbG idgF noch nachzuführen.

Zusätzlich werden mit dem vorliegenden Antrag auch die Modifikationen und Genehmigung der Änderungen zur ursprünglichen Genehmigungslage jeweils für den „Vollausbau“ und auch für den nun vorgesehenen „Ausbaus der Bauphase 1“ angezeigt bzw. beantragt. Diesbezüglich darf auf die beiliegenden Einreichunterlagen (7-fach, Projektausfertigungen A, B, C, D, E, F und G) verwiesen werden.

2. Gegenstand und Umfang des Antrages.

Der Antrag gemäß § 31 EisbG 1957 idgF, auch iVm § 175 Abs 16 EisbG idgF bezieht sich auf die folgenden wesentlichen angeführten projektgegenständlichen Einzelbaumaßnahmen:

- Differenzgenehmigung für Vollausbau sowie Bauphase 1:

Errichtung

- der Leit- und Sicherungstechnikanlagen
- der Oberleitungsanlagen
- der 50 Hz Elektrotechnikanlagen
- der Fernmeldeanlagen
- samt Bauten

- Modifikationen und Änderungsgenehmigung für Vollausbau:

- Anpassung der Regelquerschnitte (Lichtraum / Streckenquerschnitte)
- Adaptierung der Ausbaugeschwindigkeit auf $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$ statt $V_e = 160 \text{ km/h}$ (Projektanfang km 7,440 – km 14,353) sowie $V_{\max} = 250 \text{ km/h}$ statt $V_e = 200 \text{ km/h}$ (km 14,353 - km 18,000) sowie Anpassung einzelner Trassierungselemente
- Geringfügige Anpassung Feste Fahrbahn – Masse-Feder-System
- Achsänderung der durchgehenden Hauptgleise 1 und 2 im Bereich Südkopf Bf. Wundschuh auf einer Länge von rd. 1.072m von km 17,541 - km 18,613 (wobei sich die Projektgrenze der beiden Einreichabschnitte „Wundschuh – Weitendorf“ und „Feldkirchen - Wundschuh“ in km 18,000 befindet)
- Verschiebung der Weichenverbindung W1-W2 bzw. des Verbindungsgleises Gl.1-Gl.2 im Bereich Nordkopf BF Wundschuh um rd. 60m nach Süden
- Verschiebung der Weichenverbindung W52-W53 bzw. des Verbindungsgleises Gl.3-Gl.1 im Südkopf BF Wundschuh um rd. 19m nach Süden
- Anpassung der Straßeninfrastruktur - Öffentliche Straßen und Wege / Aufschließungs- und Bedienungswege:

- Entfall des Bedienungsweges von rd. km 7,975 – rd. km 8,100 l.d.B. und von rd. km 8,265 – rd. km 8,600 l.d.B. / Neuerrichtung eines 4,5m breiten Verbindungsweges l.d.B. bei rd. km 8,260
 - Verlängerung / Neuerrichtung des Aufschließungsweges rd. km 7,990 – rd. km 8,470 r.d.B. und rd. km 8,560 – rd. km 8,610 r.d.B. mit Einbindung in die Südbahnstraße
 - Adaptierung Rettungsplatz, Bereich rd. km 8,560 – rd. km 8,735 r.d.B.
 - Adaptierung der Zufahrt zum Notausgang NA6
 - Adaptierung Überführung L373 Bierbaumerstraße
 - Entfall der ursprünglich geplanten Verlegung L397 Gradenfelderstraße mit neuem Verlauf für die Verlegung der L397 sowie neue Industriestraße Ost mit Anpassung der Bedienwege bzw. Grundstückszufahrten beidseits der Bahnanlage rd. km 12,335 – rd. km 14,310
 - Errichtung einer Wegquerung (Unterführung FW4, km 13,612) mit gleichzeitiger Funktion einer Wildquerung
 - Verschiebung Wendehammer inkl. Schrankenanlage von rd. km 14,030 auf rd. km 13,780
 - Entfall des Begleitwegs zwischen GSA6 und GSA7 l.d.B. und Neuerrichtung Zufahrt zum Versickerungsbecken GSA7 von rd. km 16,000 – rd. km 16,090 l.d.B.
 - Verschiebung Grundstückszufahrtsrampe auf Gst. 200/3, KG, km 17,305
- Verlängerung der Lärmschutzwand von rd. km 13,500 – rd. km 13,600
- Kunstbauten:
 - FW 2b: Zusätzliche Wirtschaftswegbrücke, km 8,580 neu, Kontextprojekt Land Steiermark
 - FW 4: Entfall FW4A Überführung, km 13,645 sowie FW4B Wilddurchlass, km 13,596 und Errichtung der Unterführung Erschließungsweg Zettling, km 13,612 neu (Wegquerung mit der zusätzlichen Funktion einer Wildquerung)
 - FW 6: Entfall Überführung Wundschuh / Kasten, km 15,201
 - FW 9: Überführung Wundschuh / Werndorf, km 17,790, Anhebung Tragwerk um 40 cm sowie Anordnung eines Stützbauwerks bzw. Ausbildung einer Steilböschung im Straßendamm
 - FW2: Unterflurtrasse Feldkirchen / Flughafen Graz
 - Konstruktive Maßnahmen zur Löschwasserleitung (einseitige Ausführung / Anbindung an Ortswasserleitung samt erforderlicher Hochbaumaßnahmen)
 - Berücksichtigung des künftigen 4-streifigen Ausbaus (Kontextprojekt Land Stmk) der Überfahrtsbrücke FW3 L373 Bierbaumerstasse in km 12,455
- Technikgebäude – Schaltstationen – SFE-Bauten
 - Entfall Funkschaltheis mit Funkmast in km 8,085 l.d.B.

- Errichtung zusätzliches Technikgebäude neu in rd. km 8,114 l.d.B.
 - Errichtung Funkmast in rd. km 8,653 r.d.B.
 - Adaptierung und Verlegung Technikgebäude von km 8,653 nach rd. km 8,664 r.d.B.
 - Verlegung Schaltgerüst von km 8,695 auf rd. km 8,712 l.d.B.
 - Reduzierung der Größe des Technikgebäudes in km 12,102 l.d.B.
 - Errichtung Funkmast in rd. km 12,109 l.d.B.
 - Errichtung zusätzliches Technikgebäude neu in rd. km 12,553 r.d.B.
 - Verlegung Einfahrtsignale Nordkopf Bf. Wundschuh von km 15,628 auf rd. km 15,4
 - Verschiebung Schaltstation rd. km 16,300 Verschiebung von l.d.B nach r.d.B.
 - Verschiebung Funkmast inkl. Funkschaltheus von km 14,960 l.d.B. auf rd. km 16,289 r.d.B. sowie Integration Funkschaltheus bzw. Funktechnik in TK-Raum der Schaltstation in rd. km 16,300.
 - Verschiebung Schaltgerüst l.d.B. von km 17,300 nach rd. km 17,27 an das Ende des Aufschließungswegs sowie Vergrößerung des Schaltgerüsts auf rd. 6,5 x 23m
 - Errichtung der 15kV Anbindung / Versorgung Schaltgerüst l.d.B. rd. km 17,27 vom Schaltgerüst beim Unterwerk Werndorf aus mittels Rohrzugtrasse 9 x DN100 im Aufschließungs- bzw. Bedienungsweg links der Korambahn bzw. links vom Verbindungsgleis Nord
- Entwässerung – Fließgewässer
 - Geringfügige Adaptierung der GSA 2 in km 8,530
 - Verlegung der GSA 5 von km 13,720 l.d.B. nach rd. km 13,807 r.d.B.
 - Verlegung der GSA 6 von km 14,985 l.d.B. nach rd. km 15,214 l.d.B.
 - Verlegung der GSA 7 von km 15,910 l.d.B. nach rd. km 15,980 l.d.B.
 - Verrohrung bzw. Entfall Bahngraben von rd. km 16,165 bis rd. km 16,490 l.d.B.
 - Entwässerung Gleis 3 von rd. km 16,165 bis rd. km 16,205 über Entwässerungsmulde
- Landschaftspflegerische Begleitplanung:
 - Anpassungen der örtlichen Flächen bei gleichbleibender Flächenbilanz
- **Genehmigung Bauphase 1:**
 - **Nichterrichtung (Entfall) im Zuge der Bauphase 1:**
 - Gleis 2 von Einreichabschnittsanfang bei km 7,440 bis zur provisorischen Abzweigweiche 55prov. (WA rd. km 17,808) mit folgender Anmerkung:
 - Vom WA Weiche 55prov. bis Abschnittsende (km 18,000) bzw. in weiterer Folge bis Gl.2 rd. km 18,286 im südlich angrenzenden Einreichabschnitt wird das Gleis 2 nur in provisorischer Lage hergestellt.

- Der Unterbau (Dammschüttung, BT-Bahn etc.) nördlich von rd. km 17,700 sowie die Feste Fahrbahn in der Unterflurtrasse Feldkirchen/Flughafen wird für das Gleis 2 nicht hergestellt.
- Bahnhof Flughafen Graz (Gleis 3 und 4 inkl. der Weichen und der Festen Fahrbahn, Bahnsteige, Bahnsteigausrüstung, Haltestellenbauwerk,...)
- Bahnhof Wundschuh (Gleis 3 nördl. rd. km 16,468 inkl. Weichen 3 u. 5, Gleis 7 inkl. Weiche C2, Gleisverbindungen GI1-GI2 (W1-W1), GI3-GI5 (W6-W7) und GI1-GI2 (W55-W56) sowie Lokwartestützen inkl. Weiche 54 mit folgender Anmerkung:
 - Der Unterbau (Dammschüttung, BT-Bahn etc.) wird unter den entfallenen Gleisen - bis auf jenen für das Gleis 2 nördlich von rd. km 17,700 - vollständig hergestellt.
- Verbindungsgleis Nord ab km 0,146 bis zum Ende im Bf. Werndorf (km 1,393) mit folgender Anmerkung:
 - Der Bahnbedienweg links vom entfallenen V.Gl.Nord wird inkl. der Brücke über den Laabach (Objekt FW 9C) durchgehend errichtet. Ebenso der Unterbau bis rd. km 0,440.
- Lärmschutzwand und Hauptkabelweg links vom Verbindungsgleis Nord ab km 0,440 durch vorläufigen Entfall Verbindungsgleis Nord
- Bahnbrücke über den Laabach (Objekt FW 9B) sowie Brückentragwerk über die Unterführung der Gemeindestraße Werndorf-Weitendorf (Objekt FW 9D)
- **Umlegung der B67 im Bereich des Bahnhofes Flughafen Graz**
- SFE Maßnahmen die über die Erfordernisse der 1. Bauphase sowie über den vorzusehenden Maßnahmen für den Vollausbau hinausgehen (z.B. Oberleitung Gleis 2)

▪ Bauprovisorien für Bauphase 1:

- Provisorischer Notausgang (NA0) bei rd. km 9,031
- Einbau einer provisorischen Abzweigweiche (Weiche 55prov.) bei km 17,808 in das Gleis 1 der Koralmbahn für die Aufspaltung der 1-gleisigen Strecke (Gleis 1) auf die 2-gleisige Strecke (Gl.1 u. 2) mit 160km/h Zweiggeschwindigkeit und prov. Gleislage Gl.2 mit einer Gesamtlänge von rd. 478m
- Festlegung des Geschwindigkeitsbruchs für Gleis 1 und Gleis 2 von 160km/h auf 250km/h mit Ende des nur mit 160km/h befahrbaren Provisoriums von Gleis 2. Der Geschwindigkeitsbruch befindet sich somit in Gleis 1 bei km 18,288.
- Verfüllung des nicht zur ausführenden Gleises 2 mit Gleisschotter (oder gleichwertigem Füllmaterial) und einer darüber liegenden Betonschicht

Zur detaillierten Darstellung wird auf das Einreichoperat (im Wesentlichen: Technische Berichte inkl. zugehöriger Planunterlagen, Gutachten) verwiesen.

3. Gutachten

Von der Projektwerberin wurde mit der Erstellung eines Gesamtgutachtens aus den projektrelevanten Fachgebieten und einer allgemein verständlichen Zusammenfassung iSd § 31a EibG Herr DI Markus Mayr, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, bestellt.

Aus diesem Gesamtgutachten ist ersichtlich, dass das Bauvorhaben in fachlicher Hinsicht die Anforderungen des § 31a EibG erfüllt.

4. Interoperabilität

Das Projekt betrifft einen Abschnitt des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Daher unterliegt der gegenständliche Projektbereich den grundlegenden Anforderungen sowie funktionellen und technischen Spezifikationen, welche in der Richtlinie 2008/57/EG und den damit verbundenen TSI definiert sind.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wurde die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH mit der Durchführung der EG-Prüfung beauftragt. Die entsprechenden EG-Zwischenberichte für

- das Teilsystem Infrastruktur, Prüfmodul SG
TSI INF HS (2008/217/EG), TSI SRT (2008/163/EG),
- das Teilsystem Energie, Prüfmodul SG
TSI ENE HS (2008/284/EG), TSI SRT (2008/163/EG) und
- das Teilsystem CCS, Prüfmodul SG
TSI CCS HS (2016/919/EU)

sind den beigelegten Genehmigungsunterlagen (Einlagen 0005, 0006 und 0007) angeschlossen.

5. Antrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG, stellt für die gegenständlichen Maßnahmen auf Grundlage der vorgelegten Urkunden und Unterlagen den

ANTRAG

auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und der Genehmigung nach allen sonst in die Zuständigkeit des BMVIT fallenden Genehmigungstatbeständen

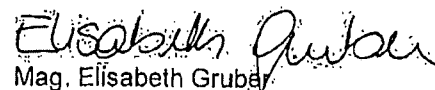
Der zuständige Ansprechpartner der Bauwerberin ist Herr DI Dr. Klaus Schneider als Projektleiter. Die rechtliche Betreuung des Vorhabens erfolgt durch den Stab Recht und Beteiligungsmanagement, Verwaltungsrecht, der ÖBB-Infrastruktur AG, Frau Mag. Elisabeth Gruber (Tel.: 01/ 93000/ 38060, elisabeth.gruber@oebb.at).

Mit freundlichen Grüßen

für die ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft



DI Dr. Klaus Schneider
Projektleiter



Mag. Elisabeth Gruber
Verwaltungsrecht

Anlagen: Einreichoperat (7-fach)

