

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

Mag. Erich Simetzberger
Sachbearbeiter

erich.simetzberger@bmimi.gv.at

+43 1 71162 652215

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2026-0.270.980

Feldbach, 25. März 2026

**ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf
Elektrifizierung
Abschnitt Staatsgrenze – Gleisdorf (Schutzstrecke)
km 170,508 – km 223,600**

VERHANDLUNGSSCHRIFT

über die am 25. März 2026 im Großverfahren in der Stadtgemeinde Feldbach durchgeführte öffentliche mündliche Verhandlung.

Der Verhandlungsleiter eröffnet die öffentliche mündliche Verhandlung am 25. März 2026 um 10:00 Uhr im Rathaussaal (1. OG) des Rathauses der Stadtgemeinde Feldbach, Rathausplatz 1, 8330 Feldbach, und begrüßt die Teilnehmer und insbesondere auch die Vertreter der Gemeinden, die Behördenvertreter, die Sachverständigen sowie die Vertreter der Bauwerberin.

Am Beginn der Verhandlung erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der Eisenbahnbehörde einschließlich der beigezogenen Sachverständigen.

Verhandlungsteilnehmer

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur:

Mag. Erich Simetzberger als Verhandlungsleiter (Abt. IV/E2)

Mag. Simon Ebner-Bachmann als Protokollführer (Abt IV/E2)

Mag. Alexandra Fröhlich (Abt IV/E2)

Standortgemeinden:

Bgm. Josef Ober (Stadtgemeinde Feldbach)

BR Vzbgm. Herbert Kober (Stadtgemeinde Feldbach)
Achim Konrad (Stadtgemeinde Feldbach)
Bgm. Johann Winkelmaier (Stadtgemeinde Fehring)
Bgm. Reinhard Deutsch (Stadtgemeinde Jennersdorf)
Bgm. Willibald Herbst (Gemeinde Weichselbaum)
Markus Timischl (Gemeinde Eichkögl; Zentrale Verwaltung)

ÖBB-Infrastruktur AG:

DI Dr. Klaus Schneider (Projektleiter)
Mag. Elisabeth Gruber (Verwaltungsrecht)
DI Mario Hirschmugl
DI Dirk Bergold
DI Ulrich Krenn
Anita Selmeister

Gutachter gemäß § 31a EibG:

DI Bernhard Fischer (Arsenal Railway Certification GmbH)

Projektanten:

Norbert Jöchlinger (IC Consulanten)
Tino Taffanek (Bernhard Gruppe)
Peter Kastner (Bernhard Gruppe)
Michael Toll (IKK Group GmbH)
Gerhard Witrissal (IKK Group GmbH)

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

Wolfgang Pichler, Katja Maurer, Martin Zauper (TAG GmbH). Ewald Bichler (TAG GmbH), Johann Lösch, StR a.D Franz Halbedl (Feldbach), Mag. G. Fuchshuber (für StR a.D. Franz Halbedl), Martin Geiger, Franz Schnepf, Andreas Maurer, Gerhard Stangl (APG)

Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen und prüft ihre Stellung als Partei sowie die etwaige Vertretungsbefugnis.

Zum **Gegenstand der Verhandlung** führt der Verhandlungsleiter einleitend allgemein aus:

Zur Ermöglichung eines durchgehend elektrifizierten Betriebs im Jahr 2028 ist die Elektrifizierung der derzeit nur im Abschnitt Graz Hbf – Graz Ostbahnhof elektrifizierten, rund 80 km langen ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf. vorgesehen.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 16. Juli 2024, GZ. 2024-0.515.036, wurde in einem ersten Schritt bereits die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Elektrifizierung des ca. 8 km langen Abschnitts Aotal - Graz Ostbahnhof von km 237,150 bis km 245,264 der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf sowie für die hierfür erforderliche Hebung des Fußgängerstegs in der Verkehrsstation Hart bei Graz erteilt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vom 19. Jänner 2026, GZ. 2026-0.045.736, wurde in einem zweiten Schritt bereits die eisenbahnrechtliche

Baugenehmigung für die Elektrifizierung des ca. 13,6 km langen Abschnitts Gleisdorf (Schutzstrecke) - Aural erteilt, die auch die Errichtung eines Abstellgleises (Gleis 3) im Bf. Laßnitzhöhe sowie eine Querschnittserweiterung des Laßnitztunnels auf der Bestandstrasse umfasst.

Das nunmehr ggst. Projekt sieht die Elektrifizierung des ca. 53 km langen Abschnitts Mogersdorf Staatsgrenze - Gleisdorf (Schutzstrecke) vor. Diese Elektrifizierung umfasst auch die Errichtung von Schaltgerüsten, eines Frequenzumformers, den Abtrag bzw. die Adaptierung von Gleisanlagen im Bahnhof Gleisdorf, eine Gleisneulage zwischen Staatsgrenze und Bahnhof Jennersdorf bzw. Bahnhof Jennersdorf und Fehring sowie die Anhebung der Geschwindigkeit in Teilbereichen.

Danach fasst der Verhandlungsleiter die **bisher erfolgten Verfahrensschritte** zusammen:

Mit Schreiben vom 7.11.2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG beim Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur den Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) für die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf. im Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf (Schutzstrecke) gestellt.

Mit Edikt vom 4. Februar 2026, GZ. 2026-0.047.072, ist die Auflage des Antrags samt Antragsunterlagen unter Einräumung einer Einwendungsfrist im Zeitraum vom 11. Februar 2026 bis 25. März 2026 sowie die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 25. März 2026 vor Ort im Rathaussaal des Rathauses der Stadtgemeinde Feldbach erfolgt.

In diesem Edikt sind auch die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteilichkeit verlieren. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Das oben genannte Edikt wurde im redaktionellen Teil der Steiermark- und Burgenland-Ausgabe der „Kronen Zeitung“, der Steiermark- (samt Burgenland-) Ausgabe der „Kleine Zeitung“ sowie zusätzlich auch auf der „Elektronischen Verlautbarungs- und Informationsplattform des Bundes“ verlautbart. Die Verlautbarung dieses Edikts erfolgte weiters durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden sowie auf der Webseite der Behörde.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zur Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs 1 AVG öffentlich ist.

Der Verhandlungsleiter weist ausdrücklich darauf hin, dass in der öffentlichen mündlichen Verhandlung nur Parteien und Beteiligten (bzw. deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und (ergänzende) Einwendungen zu erheben.

Der Verhandlungsleiter weist ergänzend dazu darauf hin, dass Beteiligte mit Ausnahme von Formalparteien (zB wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Verkehrs-Arbeitsinspektorat) im

gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Der Verhandlungsleiter hält zusammenfassend fest, dass bloß als Teilnehmer an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass Bild- und Tonaufnahmen der gesamten Verhandlung oder von Teilen davon sowie Fotoaufnahmen gemäß § 22 MedienG unzulässig sind.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs 3 AVG spätestens zwei Wochen nach Abschluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden während der Amtsstunden mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten im Internet bereitzustellen ist. Wurde eine Aufzeichnung in Vollschrift übertragen, so können die Beteiligten während der Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben.

Der Verhandlungsleiter hält für den Fall, dass eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift im Sinne des § 44e Abs 3 AVG nicht möglich ist, fest, dass die Auflage der Verhandlungsschrift mit weiterem Edikt erfolgen oder diese sämtlichen Teilnehmenden der Verhandlung unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist übermittelt werden wird.

Bis zum Verhandlungstermin wurden beim Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

- Stellungnahme des BMASGPK-VAI vom 23.2.2026
- Stellungnahme von Robert Trummer vom 17.3.2026
- (ergänzende) Stellungnahme von Robert Trummer vom 17.3.2026
- Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans der Steiermark vom 17.3.2026
- Stellungnahme der OMV Downstream GmbH, vertreten durch Christoph Klaming, vom 20.3.2026
- Stellungnahme von StR a.D. Franz Halbedl (Feldbach) vom 18.3.2026
- Stellungnahme von BR Vzbgm. Herbert Kober (Feldbach) vom 23.3.2026
- Stellungnahme von Markus Pendl vom 23.3.2026
- Stellungnahme von Nico Christian Wendler vom 19.3.2026
- Stellungnahme der Gemeinde Eichkögl, vertreten durch Markus Timischl, Zentrale Verwaltung, vom 24.3.2026
- Stellungnahme der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark vom 23.3.2026
- Stellungnahme von Katja Maurer vom 24.3.2026
- Stellungnahme von Johann Lötsch vom 19.3.2026
- Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 25.3.2026
- Stellungnahme der TAG GmbH vom 23.3.2026

Die schriftlichen Stellungnahmen werden als Beilagen der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Danach führt der Verhandlungsleiter zum **Gegenstand der Ortsverhandlung** im Einzelnen Nachstehendes aus:

Gemäß Z 1 der Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, BGBl II Nr 273/1997, (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung) wurde die Strecke Raum Graz - Staatsgrenze bei Mogersdorf zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Das **ggst. Bauvorhaben** sieht die Elektrifizierung des ca. 53 km langen Abschnitts Mogersdorf Staatsgrenze - Gleisdorf (Schutzstrecke) vor. Diese Elektrifizierung umfasst auch die Errichtung von Schaltgerüsten, eines Frequenzumformers, den Abtrag bzw. die Adaptierung von Gleisanlagen im Bahnhof Gleisdorf, eine Gleisneulage zwischen Staatsgrenze und Bahnhof Jennersdorf bzw. Bahnhof Jennersdorf und Fehring sowie die Anhebung der Geschwindigkeit in Teilbereichen.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass eine detaillierte Vorstellung des Bauvorhabens in weiterer Folge durch die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgen wird.

Mit dem gegenständlichen **Bauentwurf** wurde auch ein **Sachverständigengutachten gemäß § 31a EisbG 1957** der Arsenal Railway Certification GmbH vom 2.11.2025 zum Beweis dafür vorgelegt, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Es handelt sich dabei um folgende Sachverständige gemäß § 31a EisbG für folgende Fachgebiete:

- Elektrotechnik – Oberleitung (DI Bernhard Fischer)
- Elektrotechnik – 50 Hz (DI Bernhard Fischer)
- Eisenbahnbautechnik (DI Patrick Goban)
- Hochbau, Haustechnik und Brandschutz (DI Patrick Goban)
- Geotechnik und Wasserbau (Mag. Günther Weixelberger)
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik (Ing. Peter Herteg)
- Eisenbahnbetrieb (Ing. Peter Herteg)

Die Koordination der Erstellung des Gesamtgutachtens erfolgte durch DI Bernhard Fischer.

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG iVm § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Bei der Erfüllung der nachstehenden **Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 31 f EisbG** ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen:

1. wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht.

Eine Abweichung vom Stand der Technik ist in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

2. wenn vom Bund, den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens der entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme entsteht.

Hier ist auf das Anhörungsrecht der Dienststellen der Gebietskörperschaften gemäß § 31d EisbG und die entsprechende Möglichkeit zur Äußerung im Zuge der heutigen Ortsverhandlung hinzuweisen.

3. wenn eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv-öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die Erteilung der **eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31f EisbG 1957** unter Vorschreibung einer angemessenen Bauausführungsfrist gemäß § 31g EisbG 1957.

Hinsichtlich allfällig erforderlicher Grundinanspruchnahmen wird vom Verhandlungsleiter allgemein darauf hingewiesen, dass eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt.

Hiezu erfolgt der Hinweis des Verhandlungsleiters auf eine auch vom Verfassungsdienst als rechtlich zulässig angesehene Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung, wonach eine Verfahrenskonzentration nur dann in Betracht kommt, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist. Gerade bei Großprojekten mit einer Vielzahl von Parteien im Baugenehmigungsverfahren, von welchen jedoch erfahrungsgemäß nur ein Teil von Enteignungen betroffen ist, erscheint daher eine getrennte Durchführung der betreffenden Verfahren als empfehlenswert bzw. zweckmäßig.

Hiezu erfolgt seitens des Verhandlungsleiters eine ergänzende Rechtsbelehrung, wonach seitens der direkt berührten Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen bzw. ergänzende Vorbringen zu dem Projekt im Rahmen dieser Verhandlung vorzubringen sind.

Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt ist auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen **Immissionen** (z.B. Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d.h. gemäß § 35 Abs 2 EISbG auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d.h. von Amts wegen vorzusehen sind; dies geschieht durch Erteilung entsprechender, allenfalls erforderlicher Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht.

Zum Verfahrensablauf der Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Als nächster Schritt wird zunächst eine eingehende Projektdarstellung des gesamten Bauvorhabens durch Vertreter der Bauwerberin (ÖBB-Infrastruktur AG) erfolgen.

Im Anschluss daran ist vorgesehen, den Vertretern der mitwirkenden Behörden, Gebietskörperschaften und dem Verfahren beizuziehenden Stellen die Möglichkeit zu einer allgemeinen Stellungnahme zu geben.

Im Anschluss daran ist die allgemeine Erörterung der zum Bauvorhaben auftretenden Fragen einschließlich des Gutachtens gemäß § 31a EISbG vorgesehen, die jedoch nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten wird.

Für die Beantwortung der allgemeinen Fragen zum Projekt werden die jeweiligen Bearbeiter der Bauwerberin zur Verfügung stehen.

Daran anschließend wird die Protokollierung von (neuen) Stellungnahmen innerhalb der bis zum heutigen Tag noch offenen Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist sowie von ergänzenden Stellungnahmen erfolgen.

Durch den Verhandlungsleiter ergeht im Sinne der Verfahrensökonomie die Verfahrensanweisung, dass die in der Diskussion vorgebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Argumente, soweit von den Betroffenen hierfür ein Bedarf erkannt wird, unter Zuhilfenahme der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Behörde zu Protokoll zu diktieren und zu unterfertigen sind.

Nur mündlich im Zuge der allgemeinen Erörterung vorgebrachte und nicht zu Protokoll gegebene Stellungnahmen und Einwendungen können im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden.

Sämtliche mündlich in das Protokoll diktierte Stellungnahmen werden den betreffenden Beteiligten unmittelbar nach der Protokollierung in schriftlicher Form ausgefolgt.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Beteiligten einschließlich der Projektwerberin und der Sachverständigen, sachlich zu bleiben und sich bei Wortmeldungen auf Kürze und Prägnanz zu beschränken.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt berührten Grundeigentümer, sämtliches Vorbringen bzw. ergänzendes Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Im Zuge dieser Niederschrift werden in der Folge neben der Übertragung der eingelangten schriftlichen Stellungnahmen allfällige Ergänzungen des Gutachtens gemäß § 31a EisbG sowie die Zusammenstellung der im Laufe des Verhandlungstags, nach jeweiliger mündlicher Erörterung mit der Bauwerberin, zu Protokoll gegebenen ergänzenden Stellungnahmen aufgenommen.

Stellungnahme des Bürgermeisters der Stadtgemeinde Feldbach, Josef Ober:

Die Stadtgemeinde Feldbach bedankt sich für die Elektrifizierung der Ostbahn und auch die Berücksichtigung der Anliegen der Anrainer. Bezüglich der Anbindung der Gleichenbergerbahn die in umfangreichen Stellungnahmen dargelegt wurde, werde ich Herrn Dir. Kiss, Steiermärkischen Landesbahnen, informieren.

Aus Sicht der Stadtgemeinde sollte das Land Steiermark eine Entscheidung treffen, was die langjährige Weiterführung oder Einstellung der Gleichenbergerbahn betrifft, damit die in den Stellungnahmen vorgetragene Perspektiven überprüft werden können.

Mit der Entscheidung der Weiterführung wäre es dringend notwendig, auch eine Finanzierung mitzubeschließen, damit die desolate Anlage auch zukunftsfit gemacht wird.

Bürgermeister Ober Josef eh.

Stellungnahme der TAG GmbH, vertreten durch Martin Zauper und Ewald Bichler:

zum Bauvorhaben: Zahl: GZ.: 2026-0.047.072

Gegenstand: ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elektrifizierung Bereich Takern-St. Margarethen; Lageplan Elektrifizierung Teil 14, km 213-215

Betroffene Leitungsanlagen von TAG GmbH: TAG I TAG II TAG LOOP II

Servitutstreifenbreite: TAG 1 (10m); TAG II u. TAG LOOP II (28m)

TAG GmbH (im Folgenden kurz TAG GmbH genannt) beantragt die Vorschreibung folgender Auflagen zum gegenständlichen Projekt und macht ihre Zustimmung von der strikten Einhaltung nachfolgender Auflagen - soweit zutreffend - abhängig:

1. TAG GmbH ist mindestens 7 Werktage vor Baubeginn unter nachstehender Adresse schriftlich oder telefonisch zu verständigen, damit die Rohrleitungsachse, sowie auch die genaue Lage des Begleitkabels ausgesteckt und die Richtigkeit von TAG GmbH anerkannt, sowie eine Bauaufsicht gestellt werden kann.

TAG GmbH
Operation & Maintenance
Competence Center Steiermark
St. Margarethen an der Raab 144, 8321
Tel. Nr.: +43 3115 2541 89300

Martin Zauper
Right of Way
Tel. Nr.:+ 43 3115 2541 89303
+ 43 664 88643047
Mail: m.zauper@taggmbh.at

Ewald Bichler
Chief Operator Plant and Pipeline
Tel. Nr.:+ 43 3115 2541 89302
+ 43 664 88643039
Mail: e.bichler@taggmbh.at

2. Den sicherheitstechnischen Anordnungen der Bauaufsicht ist unbedingt Folge zu leisten. Gegebenenfalls müssen vor Baubeginn zur Feststellung der genauen Lage und Überdeckung der Rohrleitungen und der Begleitkabel Suchschlitze auf Kosten des Antragstellers, bei Bedarf auch händisch, gegraben werden.
3. Für allenfalls notwendige Arbeiten im Servitutsbereich ist vor Beginn der Arbeiten ein Arbeitsprogramm mit TAG GmbH abzustimmen, in welchem die geplanten Arbeiten, wie z.B. Maßnahmen zur Hangsicherung zur Vermeidung von Rutschungen, geplante Hangeinschnitte oder Aufschüttungen, usw., angeführt sind.
4. Planunterlagen der gemeinsamen Maßnahmen und Anlagen im Bereich der Rohrleitungen sind TAG GmbH unter der in Pkt. 1. genannten Adresse spätestens eine Woche vor Baubeginn zu übermitteln.
5. Alle Bauarbeiten im Servitutsstreifen der Rohrleitungen dürfen nur unter Bauaufsicht von TAG GmbH durchgeführt werden. Die Situierung des Servitutsstreifens ist den jeweiligen Leitungslageplänen (oder PGIS Ausschnitten) zu entnehmen.
6. Grabarbeiten im Servitutsbereich sind nach Anordnung der TAG-Bauaufsicht durchzuführen, gegebenenfalls auch händisch. Bei Erdbewegungen müssen die vorgeschriebenen Mindestüberdeckungen von 1,0 m und die Höchstüberdeckung von 3,0 m eingehalten werden.
7. Grabenlose Techniken und Rammarbeiten: Beim Schlagen (Rammen) von Spundwänden und der Herstellung von Horizontalbohrungen (auch Spürbohrungen) sind die Erdgasleitungen einer dynamischen Belastung durch Erschütterungen ausgesetzt. Da die tatsächliche Belastung auf Erdgasleitungen im Wesentlichen durch die Bodenbeschaffenheit sowie eingesetzte Verfahren und Geräte bestimmt wird, ist bei einer Annäherung an die Erdgasleitung auf weniger als 15 m ein Gutachten von einem unabhängigen Sachverständigen zu erstellen.

8. Sprengearbeiten: Es gelten die gleichen Bedingungen wie in Punkt 7 (Grabenlose Techniken und Rammarbeiten). Bei einer Annäherung an die Erdgasleitung auf weniger als 250 m ist ein Gutachten von einem unabhängigen Sachverständigen einzuholen.
9. Tagebau: Der Abbau von Mineralstoffen im Tagebau ist nach den gültigen Gesetzen (MinroG) zu verhandeln. Dabei hat ein Amtssachverständiger bei den genehmigungspflichtigen Bauvorhaben in der Verhandlung die Auswirkungen auf die Erdgasleitungen zu bewerten und eine entsprechende Stellungnahme abzugeben. Dies betrifft sämtliche Tagebautätigkeiten im Umkreis von 100 m um die Erdgasleitungsanlage. Der stabile Böschungswinkel ist entsprechend den gültigen Normen und Gesetzen herzustellen. Die Servitutsgrenzen der Erdgasleitungen sind entsprechend den Standardplänen mittels Sichtstangen zu kennzeichnen. Im Tagebau und bei Deponien muss für die Rohrleitungen ein Damm in der Breite des Servitutstreifens bestehen bleiben. Der Böschungswinkel muss flacher als der natürliche Böschungswinkel des Materials sein.
10. Deponie: Die Errichtung von Deponien ist grundsätzlich nach den gültigen rechtlichen Vorgaben zu genehmigen. Dabei hat ein Sachverständiger die Auswirkungen auf Erdgasleitungen zu bewerten und eine entsprechende Stellungnahme abzugeben.
11. Windkraft- und Photovoltaikanlagen: Für die Errichtung von Windkraftanlagen ist bei der Verhandlung eine Stellungnahme eines maschinenbautechnischen Sachverständigen einzuholen.
Laut ÖVGW G B430 ist der Abstand zu erdverlegten Ferngasleitungen mit der Gesamthöhe der Windenergieanlage + 10 % definiert. Bei obertägigen Erdgasanlagen sind die Beeinflussungsabstände zwischen Gasleitungsanlagen und Windenergieanlagen gemäß Tabelle 2 und Tabelle 3 einzuhalten. Eine Unterschreitung dieser Abstände ist nicht möglich. Für die Errichtung von Photovoltaikanlagen im Nahbereich einer Erdgasleitungsanlage von TAG GmbH ist eine Stellungnahme eines unabhängigen elektrischen Sachverständigen einzuholen und vor Umsetzung des Projektes unaufgefordert an die TAG GmbH zu übermitteln. Innerhalb des Servitutstreifen der Erdgasleitungen dürfen keine Anlagenteile einer Photovoltaikanlage installiert werden. Die Maßnahmen lt. ÖVGW G B430 sind mindestens einzuhalten. Im Bedarfsfall werden zusätzliche Maßnahmen durch die TAG GmbH vorgegeben.
12. Jedwede Gebäude, Überbauungen, auch unbefestigt, Zaunanlagen, Holz- und Gerätehütten, (Bau-) Container, durchgehende Fundamente, Carports, Schächte (auch Regenwassereinlaufschächte), Sicker- oder Sammelbecken, Erdwärmekollektoren und -leitungen, Steinschichtungen, Schwimmbecken, Erder, Kabelmuffen, usw. dürfen innerhalb des Servitutstreifens nicht errichtet werden.
Werden außerhalb des Servitutstreifens Gebäude errichtet, so dürfen auch die Dachtraufen keinesfalls in den Servitutstreifen der Gasleitungen hineinragen. Temporäre (Weide-) Zäune für die Nutztierhaltung sind zulässig, wenn diese ohne Verwendung von Werkzeug aufgestellt und entfernt werden können. Eine Zustimmung dafür ist vorab schriftlich bei TAG einzuholen. Die Zaunanlage darf keinesfalls ein Hindernis für die Ausübung der TAG-Betriebsaktivitäten darstellen.
Befestigte Flächen im Bereich des Servitutstreifens sind so auszuführen, dass Oberflächenwasser im genannten Servitutstreifen nicht zur Versickerung gelangen können. Parkflächen dürfen im Servitutsbereich nicht errichtet werden.

13. Eine Parallelverlegung von geplanten Anlagen zu den Erdgasleitungen hat prinzipiell außerhalb des Servitutsstreifens zu erfolgen.
14. Bei Kreuzungen von Einbauten mit den Erdgasleitungen von TAG GmbH ist ein lichter Abstand von mind. 30 cm einzuhalten. Schleifende Schnitte mit weniger als 45° sind zu vermeiden. Die Rohrgrabenbreite ist im Kreuzungsbereich zu minimieren.
15. Im Servitutsbereich der Erdgasleitungen sind Kanäle in gasdichter Ausführung herzustellen (z.B.: Kunststoff). Freispiegelkanäle sind in selbsttragender Form über eine Breite von 5m (2,5m rechts/links der Rohrachse) auszuführen (z.B. Beton armiert, Stahlträger).
16. Der Betrieb und die Wartung der Erdgasleitungen, sowie der jederzeitige Zutritt zur Leitungstrasse darf weder während des Baues, noch durch den Bestand der gemeinsamen Anlagen oder Maßnahmen behindert werden. Insbesondere sind auch zeitweilige Ein- und Umzäunungen nur soweit zulässig, als dass der jederzeitige Zutritt der TAG GmbH dadurch nicht behindert wird, dementsprechende Vorkehrungen sind auf Kosten der Antragsteller vorzuschreiben. Der Servitutsbereich ist dauerhaft von Lagerungen freizuhalten. Auch hat der Antragsteller im Falle notwendiger Grabungs- und Wartungsarbeiten an den Gasleitungen sämtliche diese Arbeiten behindernden Anlagen, wie z.B. Zäune aber auch Gewächse auf seine Kosten zu entfernen und trifft TAG GmbH auch keine wie immer geartete Verpflichtung für Schäden oder Aufwendungen, welche dem Antragsteller durch solche Arbeiten entstehen, aufzukommen.
17. Die Kosten für sämtliche Reparaturen und zusätzlichen Aufwendungen oder Kontrollen an den Rohrleitungen, die durch das gegenständliche Projekt verursacht werden, sind vom Antragsteller zu ersetzen; insbesondere sind alle Schäden und Aufwendungen, die durch die Nichteinhaltung der gesetzlichen, vertraglichen oder bescheidmässig vorgeschriebenen Auflagen entstehen, zu ersetzen.
18. Bei Freilegung einer Erdgasleitung bzw. des Begleitkabels muss die Standfestigkeit der Rohrleitung und des Begleitkabels erhalten bleiben. Bei Freilegungen über 8 m sind Unterstützungen vorzusehen. Die freigelegte Erdgasleitung und das Begleitkabel sind mechanisch zu schützen. Das Begleitkabel ist mittels Aufhängung vor Zug- und Biegebeanspruchung zu schützen.
19. Sollten durch Grabungsarbeiten die TAG Leitungen freigelegt worden sein, so ist vor dem Verfüllen die freigelegte Erdgasleitung durch TAG GmbH zu kontrollieren und die Isolierung auf Schäden zu überprüfen.
20. Das Verfüllen des Rohrleitungsgrabens hat in Lagen von 30 cm unter Aufsicht von TAG GmbH zu erfolgen. Die Rohrleitungen sind in feinkörnigem Sand zu betten.
21. Verdichtungen mittels Rüttelgerät oder ähnlichen nicht statisch wirkenden Geräten (Tiefenrüttler, Vibrowalzen, u.ä.) sind bei bitumenisolierten Rohrleitungen untersagt. Bei PE-isolierten Rohrleitungen dürfen Rüttelwalzen ≤13t bei einer Nennamplitude von 1,0 mm verwendet werden, sofern ein Mindestabstand zur Rohrleitung von 1,0 m eingehalten wird.

22. Das Befahren und Queren der Rohrleitungstrasse mit Baufahrzeugen zur Vorbereitung oder im Zuge von Bauarbeiten oder Reparaturen ist nur im Einvernehmen mit der Bauaufsicht von TAG GmbH gestattet. Insbesondere bei schwereren Lasten ist auf Kosten der Antragsteller ein zusätzlicher Schutz der Gasleitungen, z.B. durch Lastverteilerplatten, einzurichten. Die Querung der Erdgasleitungen und des Begleitkabels mit Baufahrzeugen ist nur auf befestigten Wegen oder auf besonders gekennzeichneten Überfahrten mit Lastverteilerplatten (Baggermatratzen) oder einer tragfähigen (kein Humus) Mindestüberdeckung von 1,5 Meter gestattet.
23. Neu zu errichtende Straßen / Verkehrswege sind entsprechend der geltenden ÖVGW-Richtlinie G E100 sowie entsprechend dem technischen Standard TS010 auszuführen. Zum Schutz der Rohrleitung ist im Regelfall eine Mindestüberdeckung von 1,5 m zwischen Gasleitungs- und Fahrbahnoberkante einzuhalten. Im Falle, dass die Mindestüberdeckung, aus welchen Gründen auch immer, nicht erreicht werden kann, sind mit TAG GmbH Ersatzmaßnahmen (z.B. armierte Betonplatte, Lastverteilerplatte, usw.) zum Schutz der Erdgasleitungen abzustimmen.
24. Die Rohrleitungen sind kathodisch gegen Außenkorrosion geschützt. Durch das geplante Projekt darf es zu keiner Beeinflussung des Kathodenschutzsystems der Rohrleitungen kommen. Entsprechende Maßnahmen sind in Abstimmung mit TAG GmbH durch den Antragsteller zu treffen. Im Bereich des Servitutsstreifens der Erdgasleitung, nicht weniger als 3 m links und rechts des Kreuzungsbereiches, sind elektrische Leitungen, Telekommunikationskabel und Erdungsanlagen in einem hochspannungsfesten Isolierrohr (z.B. PVC) zu verlegen. Zusätzlich ist innerhalb des Servitutsstreifens (Schutzstreifen) die Notwendigkeit eines zusätzlichen mechanischen Schutzes (Schutzrohr) des Kabels inklusive des Isolierrohres wie z.B. eine Betonumhüllung zu prüfen. Bezüglich unzulässiger Beeinflussung durch Starkstromanlagen über 1 kV ist die technische Empfehlung TE 30 einzuhalten. Insbesondere sind bei Kreuzung bzw. Parallelführung mit den Rohrleitungen und einer zu erwartenden Beeinflussung, die seitens des Errichters rechnerisch und messtechnisch nachzuweisen ist, eventuelle Maßnahmen zur Herabsetzung der Beeinflussung (neue Erdungsanlagen, Abtrenneinheiten, usw.) vom Betreiber der Starkstromanlage auf seine Kosten zu errichten. Bezüglich der Abstände der Rohrleitungen zu den Masten und ihrer Erdungsanlage ist die ÖVGW-Richtlinie G B430 (vormals G28) einzuhalten. Ferner sind bezüglich Beeinflussung: unter anderem die Normen TKB - TE 30; ÖNORM EN ISO 18086; Ö-VE/ ÖNORM EN 50443; ÖVE/ ÖNORM EN 50162 und ÖNORM EN ISO 21857 (gilt für Gleichstromanlagen, inklusive Photovoltaikanlagen (PV)) und bzgl. der Abstände: ÖNORM B 2533; ÖVGW G B430, sowie die facheinschlägige Literatur und entsprechende Publikationen der ÖVGW heranzuziehen.
25. Die Querungen der Rohrleitung(en) sind im offenen Zustand vom Antragsteller koordinativ einzumessen. Die Vermessungsdaten sind in digitaler Form spätestens 1 Monat nach Durchführung der Querung an die TAG GmbH (Wegerecht im zuständigen Competence Center) zu übergeben.
26. Die vor Baubeginn oder während der Arbeiten entfernten Markierungen der Erdgasleitungen sind ordnungsgemäß wieder zu versetzen und einzumessen.

27. Innerhalb eines Abstandes von 5 m (Angabe der entsprechenden Entfernung) beidseits der Rohrleitungen TAG I, TAG II und TAG LOOP II dürfen keine stark- oder tief wurzelnden Gewächse gepflanzt werden.
28. Der Antragsteller hat allen Bauausführenden von den angeführten Auflagen und Vorschriften Mitteilung zu machen und für deren Einhaltung zu sorgen.
29. Bestandspläne sind spätestens 2 Monate nach Baufertigstellung/ Bauende dem Competence Center zu übergeben.

Zustelladresse für den Bescheid:

TAG GmbH
Operations & Maintenance
Wienerbergstraße 11
1100 Wien

Martin Zauper eh.
Ewald Bichler eh.

Stellungnahme der Austrian Power Grid AG, vertreten durch Gerhard Stangl:

Bauwerber: ÖBB-Infrastruktur AG

Bauvorhaben: Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf, Abschnitt Staatsgrenze – Gleisdorf (Schutzstrecke) km 170,508 – km 223,600

Behörde:

Aktenzahl: **Fehler! Unbekannter Name für Dokument-Eigenschaft.**

Grundstück Nr: 627 KG: Wünschendorf (68161)

Leitung: 380kV Ltg. Kainachtal - Südburgenland

System: 476 / 477 Spannfeld: 3140 - 3141

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Leitung der APG um eine hochrangige Infrastruktur im öffentlichen Interesse handelt, die möglichst von Be- bzw. Unterbauung frei zu halten ist.

Unbeschadet dessen ist festzuhalten, dass die Frage der Bebaubarkeit von einzelnen Grundstücken im Bereich von Hochspannungsfreileitungen, sowie die damit im Zusammenhang stehende Prüfung der Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie Normen und Vorschriften von der zuständigen Behörde geklärt werden muss.

Seitens APG besteht kein Einwand gegen das Bauvorhaben, wenn die nachstehenden Forderungen vom Bauwerber erfüllt werden:

1. Durch das Bauvorhaben sind die derzeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie Normen und Vorschriften (insbesondere OVE EN 50341, OVE EN 50110, sowie ÖVE-Richtlinie R 23-1) einzuhalten.
2. Der Bauwerber nimmt zur Kenntnis, dass die Hochspannungsleitung der APG in der Regel ständig unter Spannung steht, und verpflichtet sich, die Forderungen gemäß OVE EN 50110 einzuhalten. Die ausführende Baufirma ist deshalb vom Bauwerber auf die Gefahren, die durch eine Annäherung an die Leitung entstehen, aufmerksam zu machen. Das gilt besonders für Bagger, Ladegeräte, Mobilkräne, Betonpumpen, Gerüste usw., die im Leitungsbereich eingesetzt werden. Weiters ist der bei der APG erhältliche „Sicherheitsrevers für Arbeiten im Bereich von Hochspannungsfreileitungen der APG“ bei allen Arbeiten in der Nähe der Leitung verpflichtend zu berücksichtigen.
3. Der APG ist durch den Bauwerber ein Baustellenverantwortlicher zu nennen, der von der APG sicherheitstechnisch unterwiesen wird. Mindestens vier Wochen vor Baubeginn ist die APG zum Zwecke der sicherheitstechnischen Unterweisung und Abstimmung eventuell erforderlicher Maßnahmen zu verständigen.
4. Die Grundstücke im Servitutsbereich sind mit der Dienstbarkeit der Duldung und Erhaltung einer Hochspannungsleitungsanlage der APG grundbücherlich belastet. Die damit verbundenen Rechte der APG bleiben unberührt.
5. Durch das Bauvorhaben erforderliche Änderungen an der Leitungsanlage bedürfen der Zustimmung der APG.
6. Die Kosten für eventuelle Umbauarbeiten an der Leitungsanlage sowie für sonstige erforderliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind vom Bauwerber zu tragen.
7. Wird während der Bauphase die Abschaltung der Leitung erforderlich, so ist dies bei der APG rechtzeitig (mindestens vier Wochen vor der beabsichtigten Abschaltung) zu beantragen. Seitens APG erfolgt eine Überprüfung der Abschaltungsmöglichkeit. Die Abschaltmöglichkeit und die Abschaltdauer richten sich nach der jeweiligen Netzsituation sowie den betrieblichen Möglichkeiten der APG. Durch die Nicht-Abschaltbarkeit der Leitung im gewünschten Zeitraum kann es zu Verzögerungen bei der Bauausführung kommen, die zu Lasten des Bauwerbers gehen. Allfällige aus der Abschaltung resultierende Kosten sind vom Bauwerber zu tragen.
8. Bei einer Lagerung von Aushub und Baustellenmaterial, sowie Anschüttungen und Planierungen sind die vorgegebenen Mindestabstände zur Hochspannungsleitung einzuhalten.
9. Im Falle einer Beeinträchtigung des Fernseh-, Rundfunk- oder Telekommunikationsempfangs, PC, Rechner- oder Steuerungsanlagen, oder aufgrund von optischen oder akustischen Beeinträchtigungen verzichtet der Bauwerber darauf, Ansprüche jeglicher Art an die APG zu stellen.

10. Bezugnehmend auf die uns übermittelten Unterlagen betreffend die geplante Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf (Elektrifizierung Steirische Ostbahn, Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf) der ÖBB-Infrastruktur AG und eventuell damit verbundene geplante Einbauten im unmittelbaren Nahbereich vom UW Oststeiermark bzw. von Mast Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO nehmen wir hinsichtlich der Beeinflussungsthematik folgendermaßen Stellung:

Grundsätzlich ist bei der Errichtung von Objekten und div. Einbauten im Nahbereich von Hochspannungserdungsanlagen (z.B. Umspannwerke, Maste) im Hinblick auf die im Fehlerfall (im 220/380-kV-Netz wegen der niederohmigen Sternpunktterdung bei einpoligen Erdkurzschlüssen) zu erwartende Potentialanhebung darauf zu achten, dass einerseits unzulässige Potentialverschleppungen vermieden werden und andererseits ist sicherzustellen, dass keine unzulässigen Berührungsspannungen und Spannungsbeanspruchungen auftreten können. Diesbezüglich sind daher nachfolgende Beeinflussungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Streckenelektrifizierung bzw. der eventuell damit verbundenen geplanten Verlegung von div. Einbauten im Nahbereich des UW Oststeiermark bzw. des Mastes Nr. 3140 der o.g. Hochspannungsleitung erforderlich bzw. zu beachten.

Entsprechend den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen soll die vorhandene Bahnstrecke 2710 der ÖBB (Steirische Ostbahn) von Mogersdorf Staatsgrenze bis Graz Hbf im Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf (Schutzstrecke) elektrifiziert werden. Sofern in diesem Zusammenhang auch etwaige Kabellegungen im Nahbereich des UW Oststeiermark bzw. im Nahbereich von Mast Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO geplant sein sollten, so ist im Hinblick auf atmosphärische Beeinflussung darauf zu achten, dass zwischen den geplanten Kabeln (sofern diese ungeschützt verlegt werden) und dem Anlagenerdungsnetz des UW Oststeiermark bzw. dem derzeit vorhandenen Erdungsnetz des zuvor genannten Mastes Nr. 3140 ein Abstand von zumindest 10 m (20 m für Koaxialkabel) eingehalten wird. Nähern sich eventuell geplante Kabel dem Anlagenerdungsnetz des UW Oststeiermark bzw. dem derzeit vorhandenen Masterdungsnetz auf weniger als 10 m (20 m für Koaxialkabel), so ist in diesem Bereich ein Überspannungsschutz (Verlegen der Kabel in einem geschlossenen, isolierenden Schutzrohr mit einer Stoßspannungsfestigkeit von mindestens 120 kV) vorzusehen.

Eventuelle Begleiterder od. sonstige leitfähige Bänder (z.B. Trassenortungsbänder) sind innerhalb des zuvor genannten 10 m Bereiches zum Anlagenerdungsnetz bzw. zum vorhandenen Masterdungsnetz ebenfalls in dem geschlossenen, isolierenden Schutzrohr mit einer Stoßspannungsfestigkeit von mindestens 120 kV zu verlegen. Es dürfen jedenfalls durch Begleiterder bzw. sonstige leitfähige Bänder keine Potentialverschleppungen auftreten.

Eventuelle Kabelverteiler, Steuerschränke, Beleuchtungsmaste u. dgl. sind so zu situieren, dass dabei ein Abstand von zumindest 10 m zum Anlagenerdungsnetz des UW Oststeiermark bzw. auch zum derzeit vorhandenen Masterdungsnetz des Mastes Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO eingehalten wird.

Weiters möchten wir betreffend die geplante Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf (Elektrifizierung Steirische Ostbahn, Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf) im Hinblick auf eventuell geplante Signalanlagen bzw. sonstige Fernmeldeeinrichtungen in der näheren Umgebung des UW Oststeiermark bzw. der näheren Umgebung von Mast Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO noch darauf hinweisen, dass die ohmsche u. atmosphärische Beeinflussung geeignet zu berücksichtigen ist.

Im Hinblick auf eine mögliche induktive Beeinflussung von FM-Anlagen im Bereich der Bahnstrecke möchten wir anmerken, dass dafür grundsätzlich die Österreichische Bestimmung für die Elektrotechnik ÖVE-B1/1976 zu berücksichtigen ist.

Abschließend möchten wir noch darauf hinweisen, dass Hochspannungsleitungen und deren Maste wie auch höhere Bäume oder hohe Gebäude als exponierte Objekte mit einer erhöhten Blitzeinschlagwahrscheinlichkeit zu betrachten sind und dass für etwaige Schäden infolge von Blitzeinschlägen in die o.g. Hochspannungsleitungen keine wie immer gearteten Ansprüche an APG gestellt werden können.

Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten für die Errichtung der erforderlichen Maßnahmen vom Bauwerber (ÖBB) getragen werden.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die von uns gegen unzulässige Beeinflussungen vorgeschlagenen Maßnahmen üblicherweise von der Baubehörde als Auflage zur Baubewilligung aufgenommen werden und somit wie auch alle sonstigen Auflagen zur Erlangung der Benützungsbewilligung einzuhalten sind. Eine Kontrolle bzw. Abnahmebestätigung für die geeignete Ausführung dieser Maßnahmen ist nicht Sache von APG.

Gerhard Stangl eh.

Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG zum Vorhaben „Elektrifizierung Steirische Ostbahn; Abschnitt Staatsgrenze – Gleisdorf (Schutzstrecke), km 170,508 – 223,600“:

Eingangs sei darauf hingewiesen, dass im Antragschreiben vom 07.11.2025 irrtümlich die Elektrifizierung von 67 km Strecke genannt wird.

Tatsächlich handelt es sich bei der Elektrifizierung des Abschnitts Staatsgrenze bis Gleisdorf (Schutzstrecke) um einen Bereich von etwa 53 km Länge (konkret km 170,508 – 223,600). Diese Angabe stimmt auch mit den eingereichten Unterlagen überein.

ad Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 23.02.2026, GZ 2026 0.107.950:

Beiliegend überreichen wir folgende Unterlagen:

- Technischer Bericht 50 Hz, Staatsgrenze – Gleisdorf (Trennstelle), E-MogG-EB-6000SF-00-6003-F03, vom 19.03.2026
- Technischer Bericht Sicherungstechnik, E-MogG-EB-6000SF-00-6004-F01, vom 17.03.2026
- SFE-Gleisschemaplan Teil 2, Fehring-Gleisdorf, E-Mog-G-EB-6000SF-23-6002-F01, vom 17.03.2026
- Ergänzende gutachterliche Stellungnahme gemäß § 31a EisbG, Dokumentnummer 2069-1S-04-V1.0, vom 20.03.2026

ad Stellungnahme von Robert Trummer, BA MA, vom 17.03.2026:

Gemäß § 31e EisbG genießen folgende Personen Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren:

Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften

sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Herr Trummer legt nicht dar, inwiefern er vom Vorhaben betroffen ist oder in seinen Rechten verletzt sein könnte, sodass seine Einwendung zurück- bzw abzuweisen sein wird.

Ergänzend merken wir an, dass die Gleichenbergbahn nicht Teil der Einreichung ist.

ad Stellungnahme Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Referat Wasserwirtschaftliche Planung, vertreten durch Herrn Dipl.-Ing. Christian Harrer, vom 17.03.2026, GZ ABT14-73734/2026-3:

Der Ordnung halber sei darauf hingewiesen, dass der Gegenstand der Stellungnahme mit dem Abschnitt „*ÖBB, Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elektrifizierung, Abschnitt Autil – Graz Ostbahnhof km 237,150 – km 245,264 1, Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elektrifizierung, Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags; Stellungnahmemöglichkeit, 2. Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großverfahren, Einbindung des Verkehrs- Arbeitsinspektorats und des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans, wasserwirtschaftliche Stellungnahme*“ bezeichnet wird.

Verfahrensgegenstand ist hier ausschließlich der Abschnitt Staatsgrenze – Gleisdorf (Schutzstrecke), auf den in der Stellungnahme auch teilweise bezuggenommen wird.

Wie dem Antragschreiben entnommen werden kann, kommt es im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zu keinen Entwässerungsmaßnahmen, die gemäß § 127 Abs 1 lit b WRG in die Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde fallen.

Mit Blick auf die Sickerschächte für die Dachflächenentwässerung der Technikgebäude ist anzuführen, dass bisher noch keine ausreichenden Bodenerkundungen durchgeführt wurden und die Bemessung der Schächte unter Berücksichtigung der Angaben durch das wasserwirtschaftliche Planungsorgan im Zuge der Ausschreibungsphase erfolgen wird. Die erforderlichen wasserrechtlichen Bewilligungen werden bei den zuständigen Wasserrechtsbehörden eingeholt werden.

ad Stellungnahme der OMV Downstream GmbH vom 20.03.2026:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, eine allfällige Kostenübernahme ist im konkreten Fall zu prüfen und beidseitig abzustimmen, unter Berücksichtigung der bestehenden Verträge. Allfällige zivilrechtliche Ansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen ist.

ad Stellungnahme von StR aD Franz Halbedl vom 18.03.2026:

Hinsichtlich der Parteistellung wird auf obige Ausführungen zur Stellungnahme Herrn Trummers verwiesen.

Gegenstand im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren ist nur das eingereichte Bauvorhaben in der Gestalt der von der Antragstellerin ausgewählten Projektes, wie es im

Bauentwurf dargestellt ist¹. Die vorgeschlagenen Ergänzungen bzw Projektverbesserungen werden daher von der Antragstellerin nicht weiterverfolgt.

Ergänzend merken wir an, dass die Gleichenbergerbahn nicht Teil der Einreichung ist. Sollte in Zukunft geplant sein, bauliche Maßnahmen an der Gleichenbergerbahn umzusetzen, stehen diese – aus heutiger Sicht – nicht im Widerspruch zu den hier verfahrensgegenständlichen Maßnahmen.

Hinsichtlich der von Herrn Halbedl beigelegten Gleisplänen wird darauf hingewiesen, dass diese Pläne nicht aus dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben stammen und sich die ÖBB-Infrastruktur AG gegen eine weitere Verwendung bzw Verbreitung dieser Unterlagen wehrt.

ad Stellungnahme BR Vzbgm Herbert Kober vom 23.03.2026:

§ 31d EisbG regelt:

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.

Aufgrund der Verwendung des privaten Briefkopfes von Herrn Kober ist davon auszugehen, dass die Stellungnahme im eigenen Namen und nicht der der Gemeinde ergeht. Es ist daher auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme von Herrn Halbedl zu verweisen.

ad Stellungnahme Nico Christian Wendler vom 19.03.2026:

Wir verweisen auf die Ausführungen zur Stellungnahme von Herrn Halbedl und Herrn Kober.

ad Stellungnahme Markus Pendl vom 23.03.2026

Wir verweisen auf die Ausführungen zur Stellungnahme von Herrn Halbedl und Herrn Kober.

ad Stellungnahme der Gemeinde Eichkögl, vertreten durch Markus Timischl, vom 24.3.2025:

Der Bauverbotsbereich ist in § 42 EisbG gesetzlich vorgegeben und beträgt auf der freien Strecke 12m von der Mitte der äußersten Gleisachse, im Bahnhof 12m von der Bahnhofsgrenze. Der von Herrn Timischl gezeigte Bereich befindet sich im Bahnhofsbereich, daher sind 12m von der Bahnhofsgrenze zu bemessen. Der aktuell bestehende Bauverbotsbereich ändert sich zum bereits bestehenden Bauverbotsbereich nicht.

ad Stellungnahme von Katja Maurer, vom 24.03.2026:

Angemerkt wird, dass Frau Maurer im Zuge der mündlichen Verhandlung ihre Stellungnahme um die KG-Nummer ihres Grundstückes ergänzt hat.

Die korrekte Bezeichnung lautet GSt Nr 377/3, KG 62113 Fladnitz.

Im gegenständlichen Verfahren wurde nicht die Auflassung einzelner Bahnübergänge beantragt, sie sind daher nicht Gegenstand des Verfahrens. Aufgrund der Verkehrssicherheit ist eine Zielsetzung, bestehende Eisenbahnkreuzungen zu reduzieren. Im Falle einer Auflassung bedarf es eines gesonderten Verfahrens, in dem die Gemeinde (bzw der Träger der Straßenbaulast) Parteistellung haben wird.

¹ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz⁴ § 31f EisbG (Stand 30.9.2021, rdb.at).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme von Johann Lösch, vom 19.03.2026:

Wir verweisen auf die Ausführungen zur Stellungnahme von Herrn Halbedl und Herrn Kober.

ad Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Steiermark vom 23.03.2026:

Einwendungswerber müssen bestimmt bezeichnen, aus welchen faktischen Gründen und in welchem geschützten Recht iSd § 31f Z 3 EibG sie sich durch die beabsichtigte Bauführung verletzt erachten.

Da diese Ausführungen fehlen, ist unseres Erachtens die Stellungnahme zurückzuweisen.

Darüber hinaus ist die Landwirtschaftskammer Steiermark keine Partei im Sinne des Eisenbahngesetzes und somit nicht berechtigt, Einwendung zu erheben oder Stellungnahmen abzugeben.

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass sich der überwiegende Teil der Stellungnahme auf Dinge bezieht, die am heutigen Tag nicht Verhandlungsgegenstand sind und wird auf weitere erforderliche Behördenverfahren verwiesen.

Allfällige zivilrechtliche Ansprüche sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

ad Stellungnahme von Herrn Bürgermeister Josef Ober, Stadtgemeinde Feldbach, vom 25.03.2026:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme der TAG GmbH vom 23.03.2026:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, eine allfällige Kostenübernahme ist im konkreten Fall zu prüfen und beidseitig abzustimmen, unter Berücksichtigung der bestehenden Verträge. Allfällige zivilrechtliche Ansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen ist.

ad Stellungnahme der APG vom 25.03.2026:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, eine allfällige Kostenübernahme ist im konkreten Fall zu prüfen und beidseitig abzustimmen, unter Berücksichtigung der bestehenden Verträge. Allfällige zivilrechtliche Ansprüche auf den Zivilrechtsweg zu verweisen ist.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg ersucht.

DI Dr. Klaus Schneider eh. (Projektleiter)
Mag. Elisabeth Gruber eh. (Verwaltungsrecht)

Schlusserklärung des Verhandlungsleiters:

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass der Verhandlung mehr als drei Beteiligte beigezogen wurden.

Der Verhandlungsleiter stellt nach Umfrage fest, dass keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen.

Der Verhandlungsleiter stellt nach Umfrage fest, dass auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs 3 AVG verzichtet wird.

Die Verbesserung orthografischer und stilistischer Fehler der Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Die Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs 3 AVG auf der Webseite der Behörde veröffentlicht werden. Während der Einsichtsfrist können die Beteiligten bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben.

Zur Dauer der Verhandlung wird festgestellt:

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 12:35 Uhr


Beilagen

schriftliche Stellungnahmen

Für den Bundesminister:

Der Verhandlungsleiter:

Mag. Erich Simetzberger

	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2026-04-02T10:36:08+02:00
	Seriennummer	2069212815
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/

Bundesministerium für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
BMASGPK - VIII/C/11 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat
Schienenbahnen)

Dipl.-Ing. Hannes Waglechner
Sachbearbeiter

hannes.waglechner@sozialministerium.gov.at
+43 1 711 00-630811
Postanschrift: Stubenring 1, 1010 Wien
Favoritenstraße 7, 1040 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Ge-
schäftszahl an viic11@sozialministerium.gov.at zu
richten.

Geschäftszahl: 2026-0.107.950

Ihr Zeichen: 2026-0.047.072

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
Bahnstrecke Staatsgrenze nächst Mogersdorf – Graz Hbf
Staatsgrenze nächst Mogersdorf – Gleisdorf
km 170,508 – km 223,600
Elektrifizierung

- 1. Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags**
- 2. Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großver-
fahren**

**Einbindung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und der wasserwirtschaft-
lichen Planungsorgane**

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz,
Verkehrs-Arbeitsinspektorat, nimmt zum gegenständlichen Bauvorhaben wie folgt Stel-
lung:

- 1. Technischer Bericht 50 Hz, Einlagezahl 6003**

Seite 8 des Technischen Berichtes

Auf Seite 8 des Technischen Berichtes findet sich ein kleiner Schreibfehler: „ÖNORM EN
12464-2: Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 1: Arbeitsplätze
im Freien“ muss ersetzt werden durch „... Teil 2: ...“

Seite 16 des Technischen Berichtes

Dem Technischen Bericht kann in Punkt 5.12 „Beleuchtungsanlagen“ entnommen werden, dass die Planung der Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der ÖBB, insbesondere dem RW 12.08 – Teil 1 bis 4, erfolgen würde. Falls die Anforderungen im Regelwerk der ÖBB nicht definiert sind, erfolge die Festlegung der Werte nach der EN 12464-1 und der EN 12464-2.

Diese Planungsvorgangsweise ist rechtswidrig. Die Planung muss vielmehr nach den Vorgaben der EN 12464-1 und der EN 12464-2 als anerkannte Regeln der Technik erfolgen. Nur dann, wenn bestimmte Anforderungen in den anerkannten Regeln der Technik nicht definiert sind oder die Gefahrenermittlung und -beurteilung zur Festlegung von strengeren Werten in den genannten Regelwerken führt, sind diese Festlegungen maßgebend.

Dies gilt für alle Verkehrswege in Bahnhöfen, insbesondere auch für Verkehrswege für Schienenfahrzeuge gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) als Beleuchtung der Verkehrswege im Sinne des § 2 Arbeitsstättenverordnung, weil der Bahnhof innerhalb der Einfahrsignale als Arbeitsstätte unter die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung fällt.

Der Technische Bericht ist diesbezüglich zu korrigieren.

Seite 25 des Technischen Berichtes

Dem Technischen Bericht kann in Punkt 7.12 „Beleuchtungsanlagen“ entnommen werden, dass die Planung der Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der ÖBB, insbesondere dem RW 12.08 – Teil 1 bis 4, erfolgen würde. Falls die Anforderungen im Regelwerk der ÖBB nicht definiert sind, erfolge die Festlegung der Werte nach der EN 12464-1 und der EN 12464-2.

Diese Planungsvorgangsweise ist rechtswidrig. Die Planung muss vielmehr nach den Vorgaben der EN 12464-1 und der EN 12464-2 als anerkannte Regeln der Technik erfolgen. Nur dann, wenn bestimmte Anforderungen in den anerkannten Regeln der Technik nicht definiert sind oder die Gefahrenermittlung und -beurteilung zur Festlegung von strengeren Werten in den genannten Regelwerken führt, sind diese Festlegungen maßgebend.

Dies gilt für alle Verkehrswege in Bahnhöfen, insbesondere auch für Verkehrswege für Schienenfahrzeuge gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) als Beleuchtung der Verkehrswege im Sinne des § 2 Arbeitsstättenverordnung, weil der Bahnhof innerhalb der Einfahrsignale als Arbeitsstätte unter die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung fällt.

Der Technische Bericht ist diesbezüglich zu korrigieren.

Seite 36 des Technischen Berichtes

Dem Technischen Bericht kann in Punkt 9.12 „Beleuchtungsanlagen“ entnommen werden, dass die Planung der Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der ÖBB, insbesondere dem RW 12.08 – Teil 1 bis 4, erfolgen würde. Falls die Anforderungen im Regelwerk der ÖBB nicht definiert sind, erfolge die Festlegung der Werte nach der EN 12464-1 und der EN 12464-2.

Diese Planungsvorgangsweise ist rechtswidrig. Die Planung muss vielmehr nach den Vorgaben der EN 12464-1 und der EN 12464-2 als anerkannte Regeln der Technik erfolgen. Nur dann, wenn bestimmte Anforderungen in den anerkannten Regeln der Technik nicht definiert sind oder die Gefahrenermittlung und -beurteilung zur Festlegung von strengeren Werten in den genannten Regelwerken führt, sind diese Festlegungen maßgebend.

Dies gilt für alle Verkehrswege in Bahnhöfen, insbesondere auch für Verkehrswege für Schienenfahrzeuge gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) als Beleuchtung der Verkehrswege im Sinne des § 2 Arbeitsstättenverordnung, weil der Bahnhof innerhalb der Einfahrsignale als Arbeitsstätte unter die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung fällt.

Der Technische Bericht ist diesbezüglich zu korrigieren.

Seite 47 des Technischen Berichtes

Dem Technischen Bericht kann in Punkt 12.12 „Beleuchtungsanlagen“ entnommen werden, dass die Planung der Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der

ÖBB, insbesondere dem RW 12.08 – Teil 1 bis 4, erfolgen würde. Falls die Anforderungen im Regelwerk der ÖBB nicht definiert sind, erfolge die Festlegung der Werte nach der EN 12464-1 und der EN 12464-2.

Diese Planungsvorgangsweise ist rechtswidrig. Die Planung muss vielmehr nach den Vorgaben der EN 12464-1 und der EN 12464-2 als anerkannte Regeln der Technik erfolgen. Nur dann, wenn bestimmte Anforderungen in den anerkannten Regeln der Technik nicht definiert sind oder die Gefahrenermittlung und -beurteilung zur Festlegung von strengeren Werten in den genannten Regelwerken führt, sind diese Festlegungen maßgebend.

Dies gilt für alle Verkehrswege in Bahnhöfen, insbesondere auch für Verkehrswege für Schienenfahrzeuge gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) als Beleuchtung der Verkehrswege im Sinne des § 2 Arbeitsstättenverordnung, weil der Bahnhof innerhalb der Einfahrtsignale als Arbeitsstätte unter die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung fällt.

Der Technische Bericht ist diesbezüglich zu korrigieren.

Seite 59 des Technischen Berichtes

Dem Technischen Bericht kann in Punkt 14.12 „Beleuchtungsanlagen“ entnommen werden, dass die Planung der Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der ÖBB, insbesondere dem RW 12.08 – Teil 1 bis 4, erfolgen würde. Falls die Anforderungen im Regelwerk der ÖBB nicht definiert sind, erfolge die Festlegung der Werte nach der EN 12464-1 und der EN 12464-2.

Diese Planungsvorgangsweise ist rechtswidrig. Die Planung muss vielmehr nach den Vorgaben der EN 12464-1 und der EN 12464-2 als anerkannte Regeln der Technik erfolgen. Nur dann, wenn bestimmte Anforderungen in den anerkannten Regeln der Technik nicht definiert sind oder die Gefahrenermittlung und -beurteilung zur Festlegung von strengeren Werten in den genannten Regelwerken führt, sind diese Festlegungen maßgebend.

Dies gilt für alle Verkehrswege in Bahnhöfen, insbesondere auch für Verkehrswege für Schienenfahrzeuge gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) als Beleuchtung der Verkehrswege im Sinne des § 2 Arbeitsstättenverordnung,

weil der Bahnhof innerhalb der Einfahrtsignale als Arbeitsstätte unter die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung fällt.

Der Technische Bericht ist diesbezüglich zu korrigieren.

Seite 67 des Technischen Berichtes

Dem Technischen Bericht kann in Punkt 15.12 „Beleuchtungsanlagen“ entnommen werden, dass die Planung der Beleuchtungsanlagen unter Berücksichtigung der Vorgaben der ÖBB, insbesondere dem RW 12.08 – Teil 1 bis 4, erfolgen würde. Falls die Anforderungen im Regelwerk der ÖBB nicht definiert sind, erfolge die Festlegung der Werte nach der EN 12464-1 und der EN 12464-2.

Diese Planungsvorgangsweise ist rechtswidrig. Die Planung muss vielmehr nach den Vorgaben der EN 12464-1 und der EN 12464-2 als anerkannte Regeln der Technik erfolgen. Nur dann, wenn bestimmte Anforderungen in den anerkannten Regeln der Technik nicht definiert sind oder die Gefahrenermittlung und -beurteilung zur Festlegung von strengeren Werten in den genannten Regelwerken führt, sind diese Festlegungen maßgebend.

Dies gilt für alle Verkehrswege in Bahnhöfen, insbesondere auch für Verkehrswege für Schienenfahrzeuge gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) als Beleuchtung der Verkehrswege im Sinne des § 2 Arbeitsstättenverordnung, weil der Bahnhof innerhalb der Einfahrtsignale als Arbeitsstätte unter die Bestimmungen der Arbeitsstättenverordnung fällt.

Der Technische Bericht ist diesbezüglich zu korrigieren.

2. Technischer Bericht Sicherungstechnik

Gefahrenpunktabstände

Auf Seite 6 von 17 sind in Punkt 1.6 „Gefahrenpunktabstände“ die Signale, deren Funktion, der zugehörige Gefahrenpunkt und der Abstand zum Gefahrenpunkt sowie die Maßnahmen gemäß RS 13.01.01 dargestellt. In der Tabelle sind Abstände zum Gefahrenpunkt eingetragen, die die Entfernung von 110 m unterschreiten und bei denen trotzdem keine Maßnahmen gemäß RW 13.01.01 vorgesehen sind. Dies ist nicht begründet und daher überhaupt nicht nachvollziehbar (siehe Signale Sch304R, R4, H7 und R7).

Diesbezügliche Begründungen sind nachzuliefern oder es ist die Tabelle entsprechend zu korrigieren und zu ergänzen.

3. Schlussfolgerungen


Die **Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften** ist **nicht vollständig nachgewiesen**, wie den obigen Ausführungen klar entnommen werden kann. Die **Erteilung** der beantragten eisenbahnrechtlichen **Baugenehmigung ist daher derzeit nicht zulässig**.

23. Februar 2026

Für die Bundesministerin:

Dr. Reinhart Kuntner

Elektronisch gefertigt

	Unterzeichner	Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz
	Datum/Zeit	2026-02-24T07:55:09+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1088205675
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	<p>Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: http://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.sozialministerium.at/site/Ministerium/Willkommen_im_Ministerium/Amtssignatur/Amtssignatur</p>	

Robert Trummer, BA MA
Siedlungsweg 16
8330 Feldbach

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Sektion IV / Abteilung E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Feldbach, 17. März 2026

Stellungnahme zum Verfahren Elektrifizierung der Ostbahn

Im Zuge der globalen fossilen Energiekrise und der europäischen Klimaziele ist die Stärkung des elektrifizierten Schienenverkehrs von überragendem öffentlichem Interesse. Es wäre daher verkehrs-, energie- und klimapolitisch nicht nachvollziehbar, wenn die Elektrifizierung der Ostbahn indirekt zu einer Schwächung oder Benachteiligung der bestehenden elektrifizierten Gleichenbergerbahn führen würde. Vielmehr muss dieses Projekt ausdrücklich die langfristige Sicherung, Modernisierung sowie die Perspektive eines durchgehenden Personenverkehrs der Gleichenbergerbahn in Richtung Feldbach und Graz berücksichtigen.

Als Klimaticket-Besitzer und regelmäßiger Nutzer der Bahn auf den Strecken Feldbach – Graz sowie Feldbach – Gnas – Bad Gleichenberg bringe ich daher folgende Stellungnahme ein:

Als unmittelbarer Anrainer eines ausgewiesenen Wohngebietes entlang der Trasse der Gleichenberger Bahn, der Güterverkehr-Anschlussbahn Appel sowie im Bereich des Bahnhofes Feldbach bin ich von Änderungen der Betriebsführung im Güterverkehr unmittelbar betroffen. Der bisherige Transport von Gleisschotter sowie die Rangierbewegungen erfolgen seit Jahrzehnten elektrisch, geräuscharm und fossilfrei. Eine mögliche Umstellung auf dieselbetriebene Verschub- oder Transportleistungen würde zu zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen führen und stellt eine klare Verschlechterung für die Anrainer des Wohngebietes dar.

Eine solche Entwicklung würde darüber hinaus im klaren Widerspruch zu den österreichischen und steirischen Klimazielen sowie zu den verkehrs- und tourismuspolitischen Strategien des Landes stehen. Gerade in einer Gesundheits- und Tourismusregion wie unserer, ist eine moderne, fossilfreie und leise Bahninfrastruktur ein wesentlicher Standortfaktor.

Ich fordere daher im Rahmen dieses Verfahrens ausdrücklich, den dauerhaften Erhalt eines vollständig elektrischen und fossilfreien Güterverkehrs auf der Anschlussbahn, den Ausschluss von dieselbetriebenen Verschub- und Transportleistungen, die Berücksichtigung der Interessen der Menschen dieser Region im Sinne der Landes- und Klimastrategie, sowie den geräuscharmen und fossilfreien Bahnbetrieb zum Schutz der Anrainer eines ausgewiesenen Wohngebietes sicherzustellen. Eine Modernisierung der Bahn im Sinne der Elektrifizierung darf nicht zu einer

Verschlechterung für Anrainer, Klima und Tourismusregion führen, sondern muss im Gegenteil die bestehenden fossilfreien Betriebsformen langfristig absichern und stärken.

Darüber hinaus darf die durchaus begrüßenswerte und endlich zur Umsetzung gelangende Elektrifizierung der Ostbahn zu keiner strukturellen oder betrieblichen Benachteiligung der Gleichenbergerbahn führen. Diese seit mehr als 90 Jahren bestehende Regionalbahn ist ein wesentlicher Bestandteil der regionalen Mobilität sowie des Tourismus in der Südoststeiermark und muss in ihrer langfristigen Entwicklung gesichert bleiben. Ein wesentliches Ziel muss die nachhaltige Sicherstellung des Personenverkehrs und dessen Rückführung in einen stabilen und zeitgemäßen Regelbetrieb sein. Darüber hinaus ist bei allen infrastrukturellen Planungen die Möglichkeit einer zukünftigen Durchbindung von Bad Gleichenberg über Feldbach nach Graz auf der Steirischen Ostbahn planerisch zu berücksichtigen.

Der Transport von Gleisschotter aus dem Basaltwerk soll weiterhin – wie bisher – fossilfrei und geräuscharm auf der Schiene erfolgen. Dies dient sowohl dem Schutz der Anrainer als auch der Umwelt und verhindert zusätzliche Belastungen. Im Zuge der globalen fossilen Energiekrise und der europäischen Klimaziele ist die Stärkung des elektrifizierten Schienenverkehrs von überragendem öffentlichem Interesse. Es wäre daher verkehrs-, energie- und klimapolitisch nicht nachvollziehbar, wenn die Elektrifizierung der Ostbahn indirekt zu einer Schwächung oder Benachteiligung der bestehenden elektrifizierten Gleichenbergerbahn führen würde. Vielmehr muss dieses Projekt ausdrücklich die langfristige Sicherung, Modernisierung sowie die Perspektive einer Durchbindung des Personenverkehrs der Gleichenbergerbahn in Richtung Feldbach und Graz berücksichtigen.

Robert Trummer, BA MA
Siedlungsweg 16
8330 Feldbach

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Sektion IV / Abteilung E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Feldbach, 17. März 2026

Stellungnahme zum Verfahren Elektrifizierung der Ostbahn

Im Zuge der globalen fossilen Energiekrise und der europäischen Klimaziele ist die Stärkung des elektrifizierten Schienenverkehrs von überragendem öffentlichem Interesse. Es wäre daher verkehrs-, energie- und klimapolitisch nicht nachvollziehbar, wenn die Elektrifizierung der Ostbahn indirekt zu einer Schwächung oder Benachteiligung der bestehenden elektrifizierten Gleichenbergerbahn führen würde. Vielmehr muss dieses Projekt ausdrücklich die langfristige Sicherung, Modernisierung sowie die Perspektive eines durchgehenden Personenverkehrs der Gleichenbergerbahn in Richtung Feldbach und Graz berücksichtigen.

Als Klimaticket-Besitzer und regelmäßiger Nutzer der Bahn auf den Strecken Feldbach – Graz sowie Feldbach – Gnas – Bad Gleichenberg bringe ich daher folgende Stellungnahme ein:

Als unmittelbarer Anrainer eines ausgewiesenen Wohngebietes entlang der Trasse der Gleichenberger Bahn, der Güterverkehr-Anschlussbahn Appel sowie im Bereich des Bahnhofes Feldbach bin ich von Änderungen der Betriebsführung im Güterverkehr unmittelbar betroffen. Der bisherige Transport von Gleisschotter sowie die Rangierbewegungen erfolgen seit Jahrzehnten elektrisch, geräuscharm und fossilfrei. Eine mögliche Umstellung auf dieselbetriebene Verschub- oder Transportleistungen würde zu zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen führen und stellt eine klare Verschlechterung für die Anrainer des Wohngebietes dar.

Eine solche Entwicklung würde darüber hinaus im klaren Widerspruch zu den österreichischen und steirischen Klimazielen sowie zu den verkehrs- und tourismuspolitischen Strategien des Landes stehen. Gerade in einer Gesundheits- und Tourismusregion wie unserer, ist eine moderne, fossilfreie und leise Bahninfrastruktur ein wesentlicher Standortfaktor.

Ich fordere daher im Rahmen dieses Verfahrens ausdrücklich, den dauerhaften Erhalt eines vollständig elektrischen und fossilfreien Güterverkehrs auf der Anschlussbahn, den Ausschluss von dieselbetriebenen Verschub- und Transportleistungen, die Berücksichtigung der Interessen der Menschen dieser Region im Sinne der Landes- und Klimastrategie, sowie den geräuscharmen und fossilfreien Bahnbetrieb zum Schutz der Anrainer eines ausgewiesenen Wohngebietes sicherzustellen. Eine Modernisierung der Bahn im Sinne der Elektrifizierung darf nicht zu einer

Verschlechterung für Anrainer, Klima und Tourismusregion führen, sondern muss im Gegenteil die bestehenden fossilfreien Betriebsformen langfristig absichern und stärken.

Darüber hinaus darf die durchaus begrüßenswerte und endlich zur Umsetzung gelangende Elektrifizierung der Ostbahn zu keiner strukturellen oder betrieblichen Benachteiligung der Gleichenbergerbahn führen. Diese seit mehr als 90 Jahren bestehende Regionalbahn ist ein wesentlicher Bestandteil der regionalen Mobilität sowie des Tourismus in der Südoststeiermark und muss in ihrer langfristigen Entwicklung gesichert bleiben. Ein wesentliches Ziel muss die nachhaltige Sicherstellung des Personenverkehrs und dessen Rückführung in einen stabilen und zeitgemäßen Regelbetrieb sein. Darüber hinaus ist bei allen infrastrukturellen Planungen die Möglichkeit einer zukünftigen Durchbindung von Bad Gleichenberg über Feldbach nach Graz auf der Steirischen Ostbahn planerisch zu berücksichtigen.

Der Transport von Gleisschotter aus dem Basaltwerk soll weiterhin – wie bisher – fossilfrei und geräuscharm auf der Schiene erfolgen. Dies dient sowohl dem Schutz der Anrainer als auch der Umwelt und verhindert zusätzliche Belastungen. Im Zuge der globalen fossilen Energiekrise und der europäischen Klimaziele ist die Stärkung des elektrifizierten Schienenverkehrs von überragendem öffentlichem Interesse. Es wäre daher verkehrs-, energie- und klimapolitisch nicht nachvollziehbar, wenn die Elektrifizierung der Ostbahn indirekt zu einer Schwächung oder Benachteiligung der bestehenden elektrifizierten Gleichenbergerbahn führen würde. Vielmehr muss dieses Projekt ausdrücklich die langfristige Sicherung, Modernisierung sowie die Perspektive einer Durchbindung des Personenverkehrs der Gleichenbergerbahn in Richtung Feldbach und Graz berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Robert Trummer', with a long horizontal flourish extending to the right.

Robert Trummer, BA MA



Abteilung 14

Bundesministerium für Innovation, Mobilität
und Infrastruktur (BMIMI)
z.Hd. Natalie Mlejnek
Radetzkystraße 2
1030 Wien

→ Wasserwirtschaft, Ressourcen
und Nachhaltigkeit

Referat Wasserwirtschaftliche Pla-
nung

Bearb.: Dipl.-Ing. Christian Harrer,
Bakk.

Tel.: +43 (316) 877-4149

Fax: +43 (316) 877-2480

E-Mail: abteilung14@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen
Graz, am 17.03.2026

GZ: ABT14-73734/2026-3 Bezug: 2026-0.047.072

Ggst.: ÖBB, Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elektrifi-
zierung, Abschnitt Aual – Graz Ostbahnhof km 237,150 – km
245,264 1, Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elekt-
rifizierung, Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags; Stel-
lungnahmemöglichkeit, 2. Anberaumung einer öffentlichen mündli-
chen Verhandlung im Großverfahren, Einbindung des Verkehrs-
Arbeitsinspektors und des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans,
wasserwirtschaftliche Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit dem Eingang von 04.02.2026 wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan mit der

1. Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrags; Stellungnahmemöglichkeit
2. Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großverfahren

vertraut gemacht. Anschließend wurden die Einreichunterlagen angefragt, welche am 12.02.2026 zur Verfügung gestellt wurden.

In den Einreichunterlagen ist die geplante Elektrifizierung der ÖBB Strecke 2710 von Mogersdorf Staatsgrenze bis Graz Hauptbahnhof beschrieben. Hier sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht die Entwässerungsmaßnahmen im Bereich der Bahnhöfe und Haltestellen hervorstreichend. Für die Bahnhöfe Studenzen-Fladnitz, Fehring und Gleisdorf sind Technikstationen geplant, deren Dachwässer über Sickerschächte zur Versickerung gelangen sollen und Zufahrten, welche seitlich versickert werden sollen.

Der Bahnhof Feldbach und die Haltestellen Mogersdorf und Hohenbrugg, sowie die Ingenieurbauwerke sind nicht Teil der eisenbahnrechtlichen Einreichung.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht wird dazu festgehalten:

Entwässerung

Wie den Einreichunterlagen zu entnehmen ist, *erfolgt die Entwässerung der freien Strecke, der Bahnhofsbereiche sowie der zu erneuernden Bahnsteige wie bisher ohne Änderung der Bestandssituation. Die Entwässerung der Zufahrten zu den Schaltgerüsten erfolgt, bedingt durch die geplante Querneigung der Wege, seitlich durch Versickerung auf Bahngrund. Die Entwässerung der Technikgebäude*

8010 Graz • Wartingergasse 43

Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und nach Terminvereinbarung

• <https://datenschutz.stmk.gv.at> • UID ATU37970905

Raiffeisen-Landesbank Steiermark AG: IBAN AT693800093904105201 • BIC RZSTAT2G

erfolgt mittels Sickerschächte (max. DN 2500) im unmittelbaren Nahbereich der Objekte auf Bahngrund. Die Sickerschächte werden auf das 15-minütige Starkregenereignis mit $n = 0,1$ (10-Jährlichkeit) dimensioniert. Die genaue Bemessung erfolgt im Zuge der Detailplanung.

Für die Oberflächenentwässerung ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht anzumerken, dass die aktuellen Richtlinien, Leitfäden und Normen für die Dimensionierung der Maßnahmen heranzuziehen sind, u.a. das ÖWAV Regelblatt 45, welches im Dezember 2025 aktualisiert wurde (Änderungen bez. Dächer mit Abdichtungsbahnen!).

Gemäß ÖWAV Regelblatt 45 wird empfohlen, die Schutzanforderungen im konkreten Fall genau zu prüfen. In Fällen, in denen höhere Schutzanforderungen gestellt werden, muss die Jährlichkeit des Niederschlagsereignisses zur Bemessung der Reinigung oder des vorgeschalteten Retentionsvolumens (z. B. Parkflächen, Retentionsbecken) entsprechend erhöht werden. Um das Schadensrisiko einer Überflutung in diesen Fällen zu minimieren, wird empfohlen, eine Retentionsmöglichkeit mit nachstehenden Jährlichkeiten zu schaffen (Tab. 1):

Nutzungskategorie / Ort	Jährlichkeit (1-mal in „n“ Jahren)
Ländliche Gebiete (geringe Bebauungsdichte)	1 in 10
Wohngebiete	1 in 20
Stadtzentren, Industrie- und Gewerbegebiete (hohe Bebauungsdichte)	1 in 30

Tab. 1: Jährlichkeiten der Niederschlagsereignisse für die Bemessung

Neu errichtete Zufahrten sind dem Flächentyp zur Folge in Rasenflächen, Rasen oder Bodenfiltermulden zu entwässern bzw. mit techn. Lösungen in den Untergrund zu versickern.

Bez. der Untergrund- und Grundwasserverhältnisse wurde seitens des Fachbeitragerstellers (BGG Consult) festgehalten, dass streckenbezogene Untergundaufschlüsse im gegenständlichen Projektgebiet in Zusammenhang mit den Gleisneuanlagen in den Abschnitten Staatsgrenze - Bf Jennersdorf sowie Bf Jennersdorf - Bf Fehring durchgeführt worden sind. Des Weiteren wurden im Zuge der operativen Infrastrukturentwicklung vereinzelt Rammsondierungen und Schürfe abgeteuf. Zusätzlich konnte für einzelne Bereiche auf Aufschlüsse aus vorangegangenen ÖBB-Projekten zurückgegriffen werden. Zudem wurde festgehalten, dass noch detaillierte Untergrunderkundungen für die Ausschreibungs- bzw. Ausführungsphase vorgesehen sind.

Von Seite der wasserwirtschaftlichen Planung wird eine Bemessung der Maßnahmen auf die vorliegenden Untergrund- und Grundwasserverhältnisse gefordert. Wenn es möglich ist, soll ein Mindestabstand von einem Meter gewachsener Erde zum höchsten bekannten Grundwasserspiegel (HGW) eingehalten werden. Sollte dies nicht möglich sein, ist das Einvernehmen mit dem wasserbautechnischen Amtssachverständigen herzustellen.

Es wurde in den Einreichunterlagen weiters angeführt, dass keine quantitative und qualitative Veränderung des Grundwassers erfolgt und zur Erhaltung der Bestandsfunktion der Entwässerung werden abschnittsweise Drainagen eingebaut. Fremde Wasserrechte sind durch die Entwässerungsmaßnahmen nicht betroffen.


Bauten im HQ₃₀

Den Einreichunterlagen zur Folge finden keine Maßnahmen in HQ₃₀ Überflutungsbereichen statt. Nachdem Ingenieurbauwerke von der eisenbahnrechtlichen Einreichung ausgenommen sind, werden von Seiten des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans Stellungnahmen zu ausgegliederten wasserrechtlichen Bewilligungen erfolgen, sollte dies erforderlich sein.

Ebenso werden der Bahnhof Feldbach und die Haltestellen Mogersdorf und Hohenbrugg bei Bedarf getrennt wasserrechtlich eingereicht und folglich mit einer wasserwirtschaftlichen Stellungnahme bedacht.

Mit freundlichen Grüßen
Für den Landeshauptmann
Der Abteilungsleiter i.V.

Dipl.-Ing. Christian Harrer, Bakk.
(elektronisch gefertigt)

 Das Land Steiermark	Unterzeichner	Land Steiermark
	Datum/Zeit-UTC	2026-03-17T14:48:00+01:00
Prüfinformation	Das elektronische Original dieses Dokumentes wurde amtssigniert. Hinweise zur Prüfung dieser elektronischen Signatur bzw. der Echtheit des Ausdrucks finden Sie unter https://as.stmk.gv.at	

**OMV DOWNSTREAM GmbH (OMV)
ADRIA-WIEN PIPELINE (AWP)**

STELLUNGNAHME

Die OMV Downstream GmbH (OMV) betreibt die Adria-Wien Pipeline (AWP) mit einem Tanklager, Pipelineanlagen und Pumpstationen und versorgt die Raffinerie Wien-Schwechat sicher, effizient und umweltschonend mit Rohöl. Die AWP ist Bestandteil der „kritischen Infrastruktur“ Österreichs.

Die rd. 420 km lange Mineralölföhrleitung Adria-Wien Pipeline (AWP) der OMV ist eine bitumenisolierte Stahlleitung 18“ (DN 450), die mit einem kathodischen Korrosionsschutz versehen ist. Entlang der AWP- Pipelinetrasse besteht ein insgesamt 8,0 m breiter Schutzstreifen (jeweils 4,0 m rechts und links der Pipelineachse). Die Pipeline wurde erdverlegt und besitzt prinzipiell eine Überdeckung von rd. 1,0 m.

Projekt: Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf
GZ: 2026-0.047.072

Projektwerber: ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien

Grundsätzlich gilt im AWP-Schutzstreifen ohne Zustimmung der OMV ein absolutes Bauverbot!

Die OMV stimmt dem ggst. Projekt unter der Voraussetzung zu, dass die nachstehend vorgeschriebenen, sicherheitsrelevanten Bedingungen im Projekt umgesetzt und vom Projektwerber und der bauausführenden Firma eingehalten werden.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Zustimmungserklärung allfällig erforderliche Behördengenehmigungen nicht ersetzt (wie z.B. die Genehmigung des Landeshauptmannes nach § 30 Rohrleitungsgesetz BGBl. 411/1975). Die Einholung allfällig erforderlicher behördlicher Bewilligungen liegt in der Verantwortung des Projektwerbers.

Formelle Bedingungen

1. Rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Zustimmungserklärung (zugleich Arbeitsübereinkommen) mit der OMV abzuschließen. Diese ist vom **Projektwerber** und der ausführenden **Baufirma** zu unterfertigen und die Namen des verantwortlichen **Bauleiters** und des **Poliers** sind der OMV bekannt zu geben. Dies gilt sinngemäß auch bei Beauftragung von Subunternehmern.
2. Spätestens zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten ist die OMV unter der E-Mail-Adresse awp_trassenauskunft@omv.com zu verständigen, der Baubeginn zu melden und der Termin für die Bauaufsicht abzustimmen.

Die Zustimmungserklärung (zugleich Arbeitsübereinkommen) ist vor Beginn der Baudurchführung dem OMV-Vertreter vorzuweisen.

3. Von der ausführenden Baufirma ist nachzuweisen, dass vor Beginn der Baudurchführung alle im AWP-Servitut tätigen Personen (Baggerfahrer, etc.) eine **Sicherheitsunterweisung** durch den OMV-Vertreter erhalten haben. Der Folder „**Sicherheitsunterweisung bei Bau- und Grabungsarbeiten im AWP-Trassenbereich**“ ist von diesen Personen mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen.
4. Nach Abschluss der Baustelle im AWP-Servitut ist die im Anhang zur Zustimmungserklärung (zugleich Arbeitsübereinkommen) befindliche **Checkliste** durch den Verantwortlichen der Baufirma auszufüllen und durch den OMV-Vertreter bestätigen zu lassen.

Generelle Bedingungen

5. Sämtliche **Arbeiten** im Bereich des **AWP-Schutzstreifens** (d.i. 4,0 m beiderseits der Pipelineachse) dürfen nur **nach Abstimmung** bzw. in **Anwesenheit eines OMV-Vertreters** durchgeführt werden.
6. Durch geeignete stabile **Absperrmaßnahmen** (Abplankung bzw. Bauzaun) und entsprechende Beschilderung ist sicherzustellen, dass unzulässiges Befahren des Schutzstreifens vermieden wird und keine unerlaubten Bauarbeiten im AWP-Servitut stattfinden. Für **provisorische Überfahrten** über die Pipeline während der Bauzeit ist ein Schutz gegen **schwere Fahrzeuge** (ab einer Achslast von 12 t und einer Pipelineüberdeckung von weniger als 1,5 m) in Form von Baggermatratzen oder durch gleichwertige Maßnahmen zu errichten. Der Pipelineschutz muss eine Mindestbreite von 4 m, d. s. je 2 m links und rechts der Pipelineachse aufweisen. Durch Beschilderung ist sicherzustellen, dass der Schutzstreifen außerhalb der provisorischen Überfahrten nicht befahren wird.
7. Der Schutzstreifen darf nicht als Lager oder Abstellplatz verwendet werden. Im Schutzstreifen und in unmittelbarer Nähe der Pipeline dürfen keine schweren Arbeitsmaschinen, z. B. Rüttelwalzen, Raupen, zum Einsatz kommen.
8. Sprengarbeiten in der Nähe der Pipeline sind nur nach positiver Beurteilung durch einen Sprengsachverständigen und separater Freigabe durch OMV gestattet.
9. Die vor Beginn oder während der Arbeiten entfernten AWP-Marker sind ordnungsgemäß wieder einzusetzen und zu vermessen. Nach Fertigstellung des Vorhabens ist der AWP-Schutzstreifen zu rekultivieren.
10. Alle wichtigen Umstände, insbesondere solche, die die Sicherheit der AWP-Anlagen beeinflussen könnten, sind der OMV unverzüglich bekannt zu geben.
11. Anordnungen der OMV-Mitarbeiter bzw. deren Beauftragten zur Vermeidung von Schäden und Gefahren an den AWP-Anlagen ist unbedingt Folge zu leisten.
12. Nach Fertigstellung des Projektes ist der OMV ein Bau- und Ausführungsplan (as built) in analoger und digitaler Form zur Verfügung zu stellen.

13. Die OMV übernimmt keine Haftung für Schäden, die aus dem Bestand oder Betrieb ihrer Rohrleitungsanlage an dem Bauvorhaben des Projektwerbers entstehen. Dieser haftet der OMV für jeden Schaden, der ihr aus der Errichtung und dem Bestand des gegenständlichen Bauvorhabens an der Rohrleitungsanlage entstehen sollte.
14. Kontrollen, Reparatur-, Instandsetzungs- oder Erneuerungsarbeiten seitens der OMV dürfen durch das Bauvorhaben weder verhindert noch wesentlich erschwert werden, wobei diese Arbeiten Priorität gegenüber dem ggst. Bauvorhaben genießen. Bei Gefahr in Verzug ist die OMV berechtigt, Hindernisse auf Kosten des Projektwerbers zu entfernen und gefahrenabwehrende Maßnahmen auf Kosten des Projektwerbers vorzunehmen.
15. Für notwendige Instandhaltungsarbeiten seitens der OMV an der AWP werden im Eigentum des Projektwerbers befindliche Einbauten (Asphalt, Randsteine, Lastverteilerplatten, etc.) innerhalb des Servitutsstreifens auf Kosten des Projektwerbers entfernt. Der Projektwerber kann hierfür keinen Kostenersatz beanspruchen.
16. Der Projektwerber verpflichtet sich, alle übernommenen Pflichten auf seinen Rechtsnachfolger zu übertragen.
17. **Maßnahmen für neue Bahnanlagen (Gleich- und Wechselstrombahnen):**
 - Rechtzeitig vor Baubeginn des ggst. Projektes sind durch entsprechende **Gutachten** behördlich anerkannter Sachverständiger Auswirkungen auf den Rohrleitungsbetrieb zu untersuchen. Insbesondere sind die Auswirkungen auf den kathodischen Korrosionsschutz der Pipelineanlagen zu betrachten. Mögliche induktive Kurz- und Langzeitbeeinflussungen der Rohrleitung durch das ggst. Projekt sind unter Berücksichtigung der Vorgaben der Technischen Empfehlungen TE 30 und der ÖVE/ÖNORM EN 50443 sowie hinsichtlich der Wechselstrombeeinflussung anhand der ÖVE/ÖNORM EN 15280 zu bewerten.
 - Ergeben sich unzulässige Kurz- und Langzeitbeeinflussungen der Rohrleitung bzw. **Wechselstrombeeinflussungen** für die AWP, bei Wechselstrombahnen insbesondere hinsichtlich der Wechselstromkorrosion, so sind vor Bau und Inbetriebnahme des ggst. Projektes von einem Sachverständigen vorgeschlagene, geeignete Maßnahmen zu planen und umzusetzen sowie nach Inbetriebnahme die Wirksamkeit durch Messungen nachzuweisen.
 - Bei der Planung und Errichtung von Gleichstrombahnen sind Schutzmaßnahmen gegen Korrosion durch Streuströme gemäß der ÖVE/ÖNORM EN 50162 sowie betreffend die elektrische Sicherheit, und den Schutz vor Streuströmen Schutzmaßnahmen gemäß ÖVE/ÖNORM EN 50122-1 und ÖVE/ÖNORM EN 50122-2 zu treffen.
 - Bei Unterschreitungen von Unterschreitungen von Mindestabständen zur AWP-Rohrleitung sind Maßnahmen gemäß der TE 30 und der vorstehend angeführten Standards in Abstimmung mit OMV umzusetzen. Bahnerdungsanlagen sind im AWP-Schutzstreifen nicht gestattet.

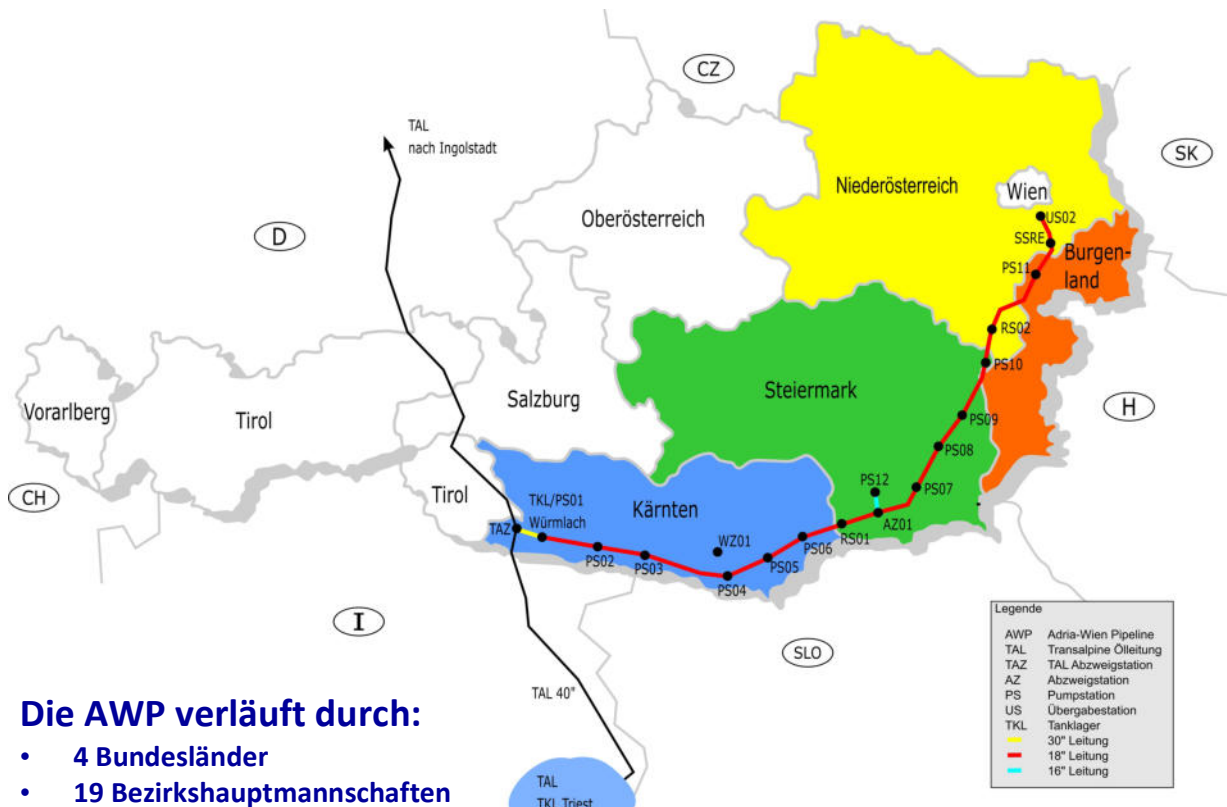
ADRIA-WIEN PIPELINE

Seit 1970 sorgt die „Adria-Wien Pipeline“ für den sicheren, effizienten und umwelt-schonenden Transport des gesamten Rohölimportes Österreichs von rd. 8 Mio. Tonnen jährlich, von der österreichisch / italienischen Grenze bis in die Raffinerie Schwechat. Das Röhöl wird von der Transalpinen Pipeline (TAL) übernommen und weiter in die Raffinerie Schwechat verpumpt.

Die OMV Downstream GmbH (OMV) betreibt dazu ein modernes Pipelinesystem mit einem Tanklager in Würmlach bei Kötschach-Mauthen mit 5 Tanks zu je 50.000 m³ und insgesamt 18 Pipelinestationen mit Pumpen, Aggregaten, Armaturen samt modernster, vollautomatisierter Steuerungs- und Regelungstechnik.

Die rd. 434 km lange Mineralöföhrnleitung „Adria-Wien Pipeline“ der OMV ist eine bitumenisolierte Stahlleitung 18“ (DN 450), die mit einem kathodischen Korrosionsschutz versehen ist. Entlang der AWP- Pipelinetrasse besteht ein insgesamt 8,0 m breiter Schutzstreifen (jeweils 4,0 m rechts und links der Pipelineachse). Die Pipeline wurde erdverlegt und besitzt prinzipiell eine Überdeckung von rd. 1,0 m.

Durch regelmäßige Investitionen, Instandhaltungsarbeiten, Kontrollen und Inspektionen werden die Anlagen am Stand der Technik gehalten und so ein sicherer Pipelinebetrieb gewährleistet.

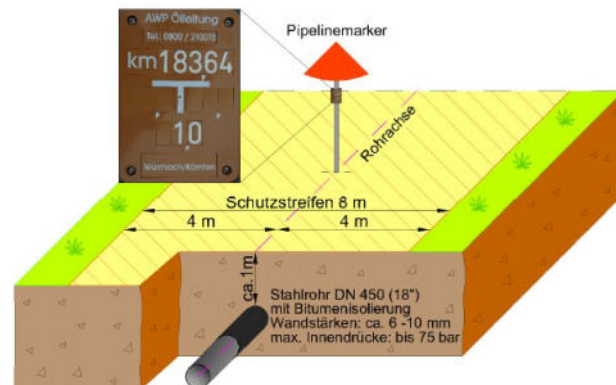


SICHERHEITSMERKBLATT (AWP)

Der Verlauf der Adria-Wien Pipeline ist durch Markierungspfähle, die mit orangen Hüten versehen sind, gekennzeichnet.

Auf diesen Markern sind Tafeln angebracht, auf denen der jeweilige Pipeline-Kilometer sowie die **AWP-Telefonnummer 0800 / 210015** ersichtlich sind.

Links und rechts der Pipelineachse besteht ein Schutzstreifen von 4,0 m Breite. Innerhalb dieses Schutzstreifens von insgesamt 8,0 m Breite sind alle Tätigkeiten zu unterlassen, die die Sicherheit der Pipeline gefährden oder stören könnten.



Achtung!

Der Pipelineverlauf muss nicht der Sichtlinie zwischen den Pipeline – Markern entsprechen!

Der OMV-Vertreter vor Ort stellt die tatsächliche Lage fest und markiert den Pipelineverlauf!

Innerhalb des 8 m breiten Schutzstreifens sind untersagt:

- Errichtung von **Gebäuden** und **baulichen Anlagen**
- Durchführung von **Geländeabtragungen** oder **-anschüttungen**
- Pflanzungen von **Bäumen** und stark- oder **tief wurzelnden Gewächsen**
- **Ablagerungen** im Servitutsstreifen

Schriftliche Vereinbarung mit der OMV ist jedenfalls erforderlich bei:

- jeglichen **Erd-** und **Grabungsarbeiten** im AWP-Bereich
- Verlegung von **Leitungen** (Kanal-, Gas-, Wasserleitungen, Stromkabel, etc.)
- Errichtung von **Gräben, Drainagen** und Ähnlichem
- Errichtung von **Straßen** und **Wegen**
- **Tiefenlockerungen**
- **Überfahrten** mit schweren Fahrzeugen und Geräten

Grundsätzlich gilt im AWP-Servitutsstreifen ohne Zustimmung der OMV absolutes Bauverbot !

Sollten Sie von Maßnahmen, die die Sicherheit der Rohrleitung beeinträchtigen könnten, Kenntnis erhalten, ersuchen wir Sie, uns unter der **Telefonnummer 0800 / 210015** bzw. der E-Mailadresse trassenauskunft@omv.com möglichst mit Bekanntgabe des auf den nächstgelegenen Marker ersichtlichen Pipeline-Kilometer zu verständigen.

! Für Grundeigentümer von Grundstücken auf denen die AWP verläuft sind die OMV-Bauaufsichten kostenlos !

Feldbach, am 18. März 2026

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e2@bmimi.gv.at

Stellungnahme zum Elektrifizierungsprojekt – Steirische Ostbahn

1. Allgemeines

Die steirische Ostbahn soll nach aktuellem Stand (2026) mit **15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom (ÖBB-Standardspannung)** elektrifiziert werden. Das Vorhaben wird als eisenbahnrechtliches Großprojekt am **25. März 2026 in Feldbach** verhandelt.

Das Elektrifizierungsvorhaben über die Gesamtstrecke wird im Rahmen dieser Stellungnahme grundsätzlich begrüßt. Dies gilt auch für den Fall, dass das Gesamtvorhaben der ÖBB lediglich eine Teilleistung eines umfassenderen Ausbauprojektes darstellt.

Sollte eine Umstellung der Gleichenbergerbahn von Gleichstrom auf Wechselstrom nicht möglich sein, ist sicherzustellen, dass der Bahnhof Feldbach weiterhin mit Gleichstromfahrzeugen befahrbar bleibt, damit der Betrieb der Landesbahnstrecke dauerhaft gewährleistet werden kann.

Die Kostentragung der Einbindung der Gleichenbergerbahn in die ÖBB in Feldbach ist noch offen. Die Einbindung ist natürlich technisch möglich (Thematik Gleichstrom Wechselstrom). Hier würde aus meiner Sicht das Verursacherprinzip schlagend werden.

Für diesen Fall wird gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes sowie des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) eine Erweiterung des Ermittlungsverfahrens im Sinne dieser Stellungnahme beantragt. Ziel ist es, eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit und Rentabilität des Schienenverkehrs – sowohl im Bahnbetrieb als auch im Bereich der Eisenbahninfrastruktur – sicherzustellen und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Bezirke

- **Graz**
- **Graz-Umgebung**
- **Weiz**
- **Südoststeiermark**
- **Hartberg-Fürstenfeld**

nachhaltig zu stärken.

Internationale Verkehrsbedeutung

EU-Strategie für 740-Meter-Züge auf den Hauptstrecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

Auszug Verordnung (EU) 2024/1679:

„Darüber hinaus sollten die Mitgliedsstaaten zwar alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die Zuweisung einer Mindestanzahl von Zugtrassen für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 Metern im gesamten Netz zu ermöglichen, sie können aber bei der Bewertung solcher Anstrengungen den besonderen Merkmalen und Herausforderungen isolierter Netze und dem Umstand, dass in diesen Netzen eine solche Zuweisung in sozioökonomischer Hinsicht nicht immer gerechtfertigt wäre, Rechnung tragen. Vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse – dem Aufbau der Infrastruktur für Zuglängen von über 740m und bis zu 1500m sowie einer Achslast von 25,0 Tonnen bei dem Bau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken, die für den Güterverkehr von Bedeutung sind.“

Da es sich bei der Strecke um einen **internationalen Eisenbahnkorridor zwischen der Koralmbahn und der Ostbahn** handelt und neben nationalem auch transeuropäischem Eisenbahnverkehr abgewickelt wird, berücksichtigt diese Stellungnahme auch die sogenannte **EU-Strategie für 740-Meter-Züge**.

Diese Strategie sieht zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs – insbesondere zur Entlastung der Autobahnen **A9, A2** sowie der **B68** – vor, dass bei Neu- und Ausbauten seit **1. Jänner 2026 Zuglängen von bis zu 740 m** abgewickelt werden können müssen. Dies betrifft insbesondere die Dimensionierung der Bahnhofsanlagen entlang des betreffenden Eisenbahnkorridors.

Bedeutung für den Güterverkehr

Damit gewinnen auch der **Verschiebebahnhof Graz** sowie das **Güterterminal Werndorf** über sämtliche Eisenbahnachsen hinweg an Bedeutung. Dadurch können nicht nur die Südbahnstrecke, sondern auch die Grenzübergänge **Nickelsdorf/Hegyeshalom** sowie **Mogersdorf/Szentgotthárd** entlastet werden.

Eine solche Verkehrsverlagerung ermöglicht eine bessere Entflechtung des Schienengüterverkehrs auf der Südbahn. Dies ist sowohl einzelwirtschaftlich für Verkehrsunternehmen als auch volkswirtschaftlich für die Allgemeinheit von erheblicher Bedeutung.

Darüber hinaus stärkt dies insbesondere die steirischen Bezirke

- Graz
- Graz-Umgebung
- Weiz
- Südoststeiermark
- Hartberg-Fürstenfeld

und fördert Betriebsansiedlungen sowie die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze.

Personenverkehr und S-Bahn-Konzept

Die vorliegende Stellungnahme berücksichtigt neben dem Güterverkehr auch einen internationalen Personenverkehr in Richtung **Budapest** sowie ein **S-Bahn-System im 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Feldbach**. Von dort soll eine stündliche Weiterführung nach **Szentgotthárd** sowie nach **Bad Gleichenberg** erfolgen.

Darüber hinaus kann über die **Thermenbahn** ein schnellerer Personen- und Güterverkehr aus den Bezirken **Weiz, Südoststeiermark und Hartberg-Fürstenfeld** in Richtung **Wien Hauptbahnhof** und **Flughafen Wien** ermöglicht werden, als dies derzeit teilweise über den Umweg über **Graz Hauptbahnhof** der Fall ist.

Bei entsprechender Ausgestaltung der Ostbahnanlagen wird ein **60-Minuten-Takt im Personenverkehr auf der Thermenbahn** zum neuen **Knoten Feldbach ÖBB / Steiermärkische Landesbahnen** unterstellt. Von dort können die Züge alternierend

- als **Regionalexpress (REX)** nach **Graz Hauptbahnhof** oder
- als **S-Bahn** nach **Bad Gleichenberg**

geführt werden.

In der Gegenrichtung sollen die Züge ab **Friedberg** umsteigefrei – im Rahmen eines Kilometerausgleichs – nach

- Wiener Neustadt
- Wien Meidling
- Wien Hauptbahnhof
- Flughafen Wien

weitergeführt werden. Dadurch entsteht für die genannten steirischen Bezirke ein maximaler wirtschaftlicher Entwicklungseffekt.

Elektrifizierung der Nebenstrecken

Die Elektrifizierung aller im Netzzusammenhang stehenden Strecken mit der Normspannung von **15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom** wird grundsätzlich begrüßt. Sollte seitens der Steiermärkischen Landesbahnen zwingende Gründe für eine Beibehaltung des Gleichstrombetriebes auf der Gleichenbergerbahn bestehen (insbesondere im Hinblick auf den Gefahrenbereich Bahnstrom gemäß § 43 EisbG), ist dies entsprechend zu berücksichtigen.

Für die langfristige Entwicklungsfähigkeit der Eisenbahnstrecken ist zudem das **Bauverbot gemäß § 42 EisbG** einzuhalten.

Seitens der obersten Eisenbahnbehörde ist sicherzustellen, dass den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (ÖBB und Steiermärkische Landesbahnen) auf Basis der gesetzlichen Grundlagen – insbesondere **Bundesbahngesetz (BBG)** und **Privatbahngesetz (PrivbG)** – parallel die erforderlichen Infrastrukturmittel zur Verfügung gestellt werden. Dies wird hiermit beantragt: „**10.MIP-Periode 2027-2031!**“

2. Bahnhöfe und Ausweichstrecken im Streckenverlauf

Alle nicht genannten Haltepunkte entlang der steirischen Ostbahn bleiben unverändert. Für die nachfolgend angeführten Verkehrsstellen sind jedoch Anpassungen an Gleis-, Signal- und Fahrleitungsanlagen vorzusehen.

Sollten aus Gründen der Fahrplanstabilität sowie für Geschwindigkeiten bis zu **160 km/h** im Abschnitt zwischen **Mogersdorf und Gleisdorf** zusätzliche Kapazitäten erforderlich sein, ist ein **zweites Streckengleis** zu errichten, zu elektrifizieren und die Signalisierung entsprechend für **Gleiswechselbetrieb** auszurüsten.

2.1 Bahnhof Jennersdorf

Die drei Gleisachsen des Bahnhofes Jennersdorf sind in Fahrtrichtung Graz Hauptbahnhof auf eine Gleisnutzlänge von **740 m** zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.

Der Standort des Einfahrtsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert. Das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Graz ist entsprechend anzupassen.

2.2 Bahnhof Fehring

Die Gleisachsen des Bahnhofes Fehring sind nördlich des Inselbahnsteiges in Fahrtrichtung Graz Hauptbahnhof auf eine Gleisnutzlänge von **740 m** zu verlängern und vollständig zu elektrifizieren.

Dadurch verschiebt sich die Einfahrweiche aus Fahrtrichtung Graz nach Westen. Die zugehörigen Weichenanlagen sind entsprechend anzupassen.

Die Einfahrtsignale aus Fahrtrichtung Mogersdorf und Friedberg bleiben unverändert, das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Graz ist anzupassen.

2.3 Bahnhof Feldbach

Die Gleisachsen des Bahnhofes Feldbach sind nördlich des Inselbahnsteiges in Fahrtrichtung Graz auf eine Gleisnutzlänge von 740 m zu verlängern und vollständig zu elektrifizieren.

Für einen integrierten Taktknoten zwischen der Ostbahn und der Gleichenbergerbahn sollen Personenzüge von und nach Bad Gleichenberg künftig einen 200 m langen Hausbahnsteig (Gleis 304) nutzen. In der Gleismitte ist eine Weichenverbindung zum Mittelgleis (Gleis 302) vorzusehen, um eine gleichzeitige Kreuzungsmöglichkeit mit den Zügen der Ostbahn zu ermöglichen.

Der Standort des Einfahrsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert, das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz ist anzupassen.

Exkurs: Gleichstrombetrieb im Bahnhof Feldbach

Sollte eine Umstellung der Gleichenbergerbahn von 1.800 V Gleichstrom auf 15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom nicht möglich sein, sind zur Sicherstellung des Weiterbetriebs folgende Maßnahmen vorzusehen:

1. Zwischen den Weichen 59 und 51 ist im Gleis 402 eine Systemtrennstelle (stromloses Streckenstück) vorzusehen.
2. Die Weichen 4 und 5 sind im Rahmen der Gleisverlängerungen so anzupassen, dass dazwischen eine Systemtrennstelle samt ausreichender Rangierlänge eingerichtet werden kann.
3. Dadurch erfolgt im Bahnhof Feldbach eine klare Trennung der beiden Stromsysteme. Der übergreifende Verschubetrieb im Güterverkehr zwischen ÖBB und StLB erfolgt ohne Umsetzung des Pkt. 4 mit Diesellokomotiven.
4. Die Gleise 302 und 304 wären zwischen beiden Stromsystemen umschaltbar auszugestalten (vergleichbar mit der Systemtrennung im Bahnhof Ebenfurth).

2.4 Bahnhof Studenzen-Fladnitz

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes Studenzen sind in Fahrtrichtung Graz Hbf. auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrsignales aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert. Das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz Hbf. wird angepaßt.

2.5 Bahnhof St. Margarethen/Takern

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes St. Margarethen/Takern sind in Fahrtrichtung Graz Hbf. auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrsignales aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt dabei unverändert. Das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz Hbf. wird angepaßt.

2.6 Bahnhof Gleisdorf

1. Die Gleisachsen südlich des Inselbahnsteiges sind auf eine gesamte Gleisnutzlänge von 740 m nach vorhandenen Freiflächen zu verlängern, die Weichenanlagen zum Hauptgleis in Richtung Graz Hbf. und aus Richtung der Landesbahnstrecke nach Weiz anzupassen und die Fahrleitungsanlage für die Gleisanlage zu ergänzen.
2. Das Einfahrsignal in den Bf. Gleisdorf aus Fahrtrichtung Mogersdorf und Weiz bleibt unverändert und aus Fahrtrichtung Graz Hbf. ist anzupassen.

2.7 Bahnhof Lassnitzthal

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes Lassnitzthal sind in Fahrtrichtung Graz Hbf. auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrtsignales aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt dabei unverändert. Das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz Hbf. wird angepaßt.

2.8 Bahnhof Lassnitzhöhe

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes Lassnitzhöhe sind in Fahrtrichtung Mogersdorf auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrtsignales in Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert.
3. Das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Mogersdorf nach Graz Hbf. wird angepaßt.

2.9 Ausweichstrecke Aural ÖBB NEU

1. Die Ausweichstrecke Aural ist in Fahrtrichtung Mogersdorf (Aural Kirche) bis auf Höhe des Friedhofes, jedenfalls aber auf 740 m Gleisnutzlänge zu verlängern und die Elektrifizierung samt Signalisierung zu ergänzen.
2. bei den jeweiligen Eisenbahnkreuzungen (bei Friedhof/Kirche Aural) sind zwei Randbahnsteige und P+R Plätze anzulegen.

2.10 Bf. Raaba bis Bf. Graz-Messendorf-Gewerbegebiet ÖBB NEU

1. Der zweigleisige Bahnhof Raaba wird mit dem neu zu errichtenden Haltepunkt Graz Messendorf (in Fahrtrichtung Graz Hbf. vor dem Autobahnzubringer) zweigleisig durch den Bahnhof Graz-Messendorf verbunden und die gesamte Anlage elektrifiziert.
2. Alle Anschlussbahnen, von und zum Bahnhof Messendorf, inkl. Magna bleiben bestehen.
3. Der Haltepunkt Messendorf ist im zweigleisigen Abschnitt vor der Überbrückung des Autobahnzubringers mit 2 Randbahnsteigen zu versehen.

2.11 Bahnhof Graz-Ostbahnhof

1. Der Bahnhof bleibt baulich, aber jedenfalls funktional unverändert.
2. Jedenfalls zwei Gleise sollten über eine Gleisnutzlänge von 740 m verfügen.

2.12 Bahnhof Graz-Karlau (Abzweigung Schlepfbahn Graz) NEU

1. Aus Fahrtrichtung Bf. Graz-Don Bosco zweigt nach einem 200 m neu zu errichtenden Ausweichgleis die Schlepfbahn Graz (im Güterverkehr) und als mögliche S-Bahnlinie, z. B. aus Lieboch, ab. Für einen sich abzeichnenden stärkeren Verkehr aus der Schlepfbahn Graz ist die Maßnahme angezeigt.
2. Die Elektrifizierung samt Signalisierung ist zu ergänzen und eine Haltestelle mit Randbahnsteiglängen von 160 m für den S-Bahnverkehr jedenfalls auf der Ostbahn einzurichten.

2.13 Bahnhof Graz-Don Bosco - Trennungsbahnhof

Vom Bahnhof Don Bosco zweigt die steirische Ostbahn - vorerst bereits bis zum Bf. Graz-Ostbahnhof elektrifiziert – ab.

1. Um den Verkehr zu verflüssigen und eine höhere Fahrplanstabilität bei
2. cinem ausgeweiteten Personen- und Güterverkehr auf der Schiene, auch zur Entlastung des Stadtgebietes von Graz zu erreichen, sind die Lücken gem. dieser Stellungnahme zwischen den Bahnhöfen Graz/Don Bosco und Bf. Raaba mit einem zweiten Streckengleis zu schließen und zu elektrifizieren.
3. Die Streckensignalisierung ist im dann zweigleisigen Abschnitt gem. Pkt. 2 um die Funktionalität zu einem Gleiswechselbetrieb zu ergänzen.

2.14 Graz Hbf./Köflacherbahnhof

1. Der dem Aufnahmegebäude äußerst abgewandte ÖBB-Inselbahnsteig in Graz Hbf. muss beidseitig über beide Gleisachsen vom Inselbahnsteig Graz/Köflacherbahnhof erreichbar sein, damit auch Verbindungen zwischen der steirischen Ost- und Westbahn über Graz Hbf. in einem durchgehenden Zuglauf ins Streckennetz der ÖBB (Süd-/Ostbahn) möglich sind.
2. Vom Inselbahnsteig ÖBB gem. Pkt. 1 ist auch in sinngemäß vorwärtsstrebender Richtung die Andritzer Schlepfbahn und nach einem Führerstandwechsel auch die Schlepfbahn Graz für einen späteren S-Bahnverkehr erreichbar zu machen.

EXKURS:

Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz

Damit die Verkehrsorganisation gem. Pkt. 3.2. umgesetzt werden kann, ist der ÖBB Bahnhof um eine Gleisverbindung von Gleis 401 zwischen der Weiche 57 und der Strecke 504 (StLB nach Übelbach) elektrifiziert zu ergänzen, sodass sich eine Fahrstraße über Weiche 56, 57 zur Landesbahnstrecke ergibt. An den Einfahrsignalen aus Fahrtrichtung Graz und Übelbach ändert sich nichts (siehe Anhang).

3. Netzbetrachtung und Zukunftsfähigkeit

3.1 Nahverkehr

Der Stellungnahme liegt ein Durchmesserlinienkonzept im Knoten Graz Hauptbahnhof zugrunde. Dieses ermöglicht eine höhere Produktivität der Eisenbahnachsen und verbessert gleichzeitig die Kundenfreundlichkeit.

3.2 Verkehrsorganisation

Die Bahnhöfe **Feldbach, Gleisdorf sowie Peggau-Deutschfeistritz** übernehmen im zukünftigen Betrieb die Funktion von Knotenbahnhöfen. Dadurch werden unter anderem **Doppeltraktionen im S-Bahn-Verkehr** sowie direkte Anschlussverbindungen zu den Landesbahnstrecken nach **Weiz und Übelbach** ermöglicht.

3.3 Fern-, überregionaler nationaler und europäischer Verkehr

Aufbauend auf die **Koralmbahn** entsteht eine internationale Verkehrsachse von Graz in Richtung Villach, Spielfeld, Bruck an der Mur und Mogersdorf

Dabei wird die seit **1. Jänner 2026** gültige **EU-Strategie für 740-Meter-Güterzüge** berücksichtigt.

Dies ermöglicht eine Entlastung des Grenzüberganges **Nickelsdorf/Hegyeshalom** durch eine stärkere Nutzung der Verbindung **Mogersdorf/Szentgotthárd**. Gleichzeitig werden dadurch zusätzliche Kapazitäten entlang der Südbahn (**Semmeringachse**) geschaffen, die sich mit dem Semmering Pasistunnel weiter verbessern.

Sämtliche Sachverhalte dieser Stellungnahme, die weder im Antrag noch in der Umsetzung der ÖBB im Bereich der Ostbahn berücksichtigt sind, werden mit dem vorliegenden Schriftstück ergänzend beantragt. Das Ermittlungsverfahren ist daher entsprechend zu erweitern, da die Maßnahmen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit erforderlich sind und sich im späteren Fahrbetrieb rentabilitätssteigernd auswirken.

Antrag:

Die in dieser Stellungnahme dargestellten Sachverhalte sind im Gesamtkonzept des Großprojekts „**Elektrifizierung der steirischen Ostbahn der ÖBB**“ zu berücksichtigen und entsprechend einzuarbeiten.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus Gründen der **Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit** umzusetzen und damit zu einer langfristig **rentabilitätsverbessernden Betriebsführung** beizutragen.

Abschließend

Insgesamt stellt das Projekt „Elektrifizierung der Ostbahn“ einschließlich Gleisneuanlagen, Bahnhofsumbauten etc. eine wesentliche Verbesserung für die Steiermark dar. Insbesondere profitieren davon die Regionen Graz, Graz-Umgebung sowie die Bezirke Weiz und Südoststeiermark, etwa durch eine Taktverdichtung im Personenverkehr sowie Verbesserungen im Güterverkehr. Das Vorhaben wird daher als äußerst positiv und in hohem Maße unterstützenswert beurteilt.

Beilagen

Gleisplan Bahnhof Feldbach
Gleisplan Bahnhof Gleisdorf
Gleisplan Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz

Feldbach, am 18. März 2026



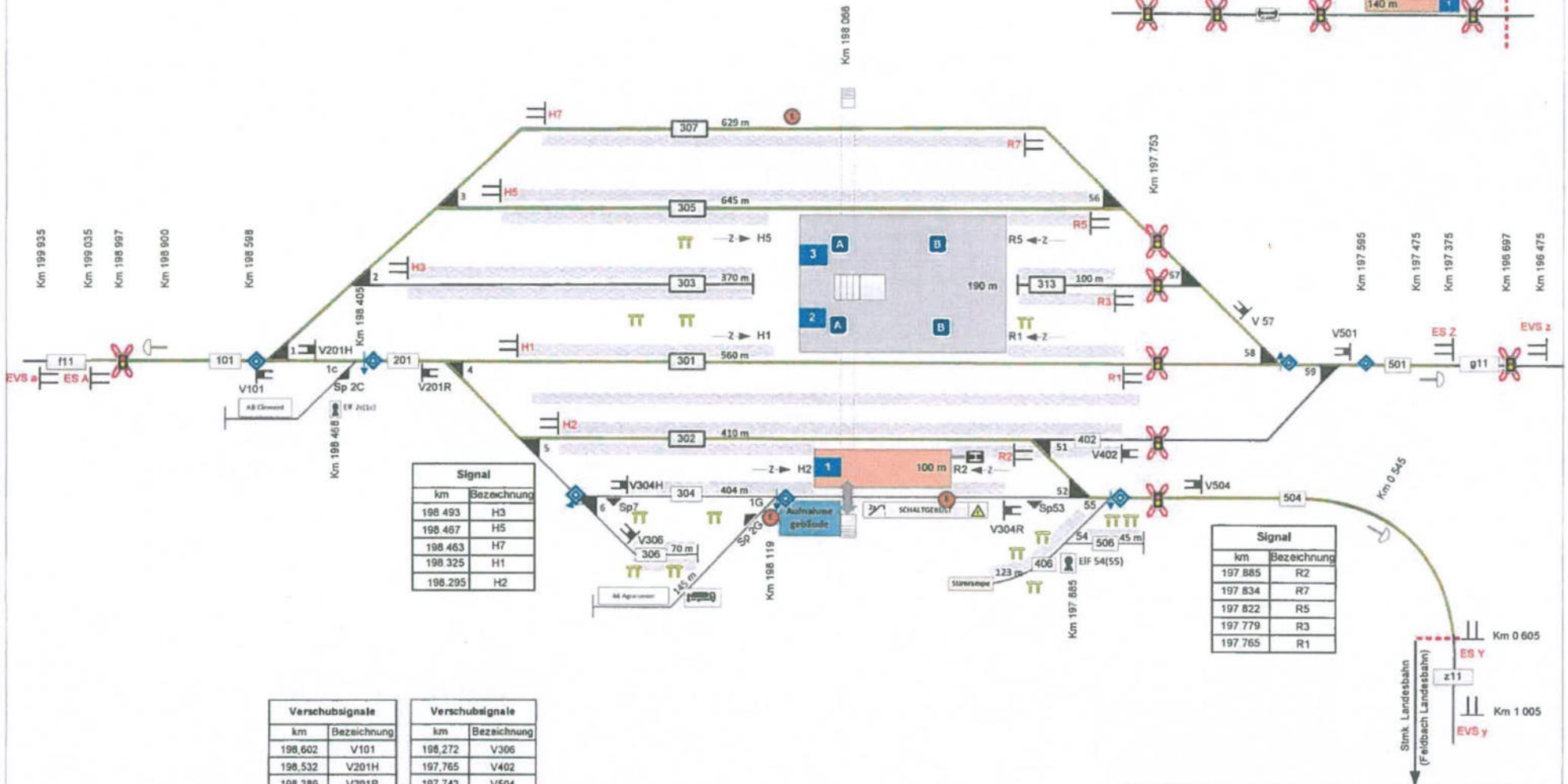
StR a.D. Franz Halbedl

Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Studenzen Fladnitz)

Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Fehring)



Km 196 098
Km 195 464
Km 193 587
Km 193 826
Km 193 670
Km 193 647
Km 193 315



km	Bezeichnung
198 493	H3
198 467	H5
198 325	H1
198 295	H2

km	Bezeichnung
197 885	R2
197 834	R7
197 822	R5
197 779	R3
197 765	R1

km	Bezeichnung
198 602	V101
198 532	V201H
198 389	V201R
198 277	V304H
197 873	V304R

km	Bezeichnung
198 272	V306
197 765	V402
197 742	V504
197 713	V57
197 625	V501

Eingeschaltene Ebene	02 Sonstige Signale	13 Winterdienst Stufe C
01 Grundskizze	03 Sonstige Infrastrukturanlagen	

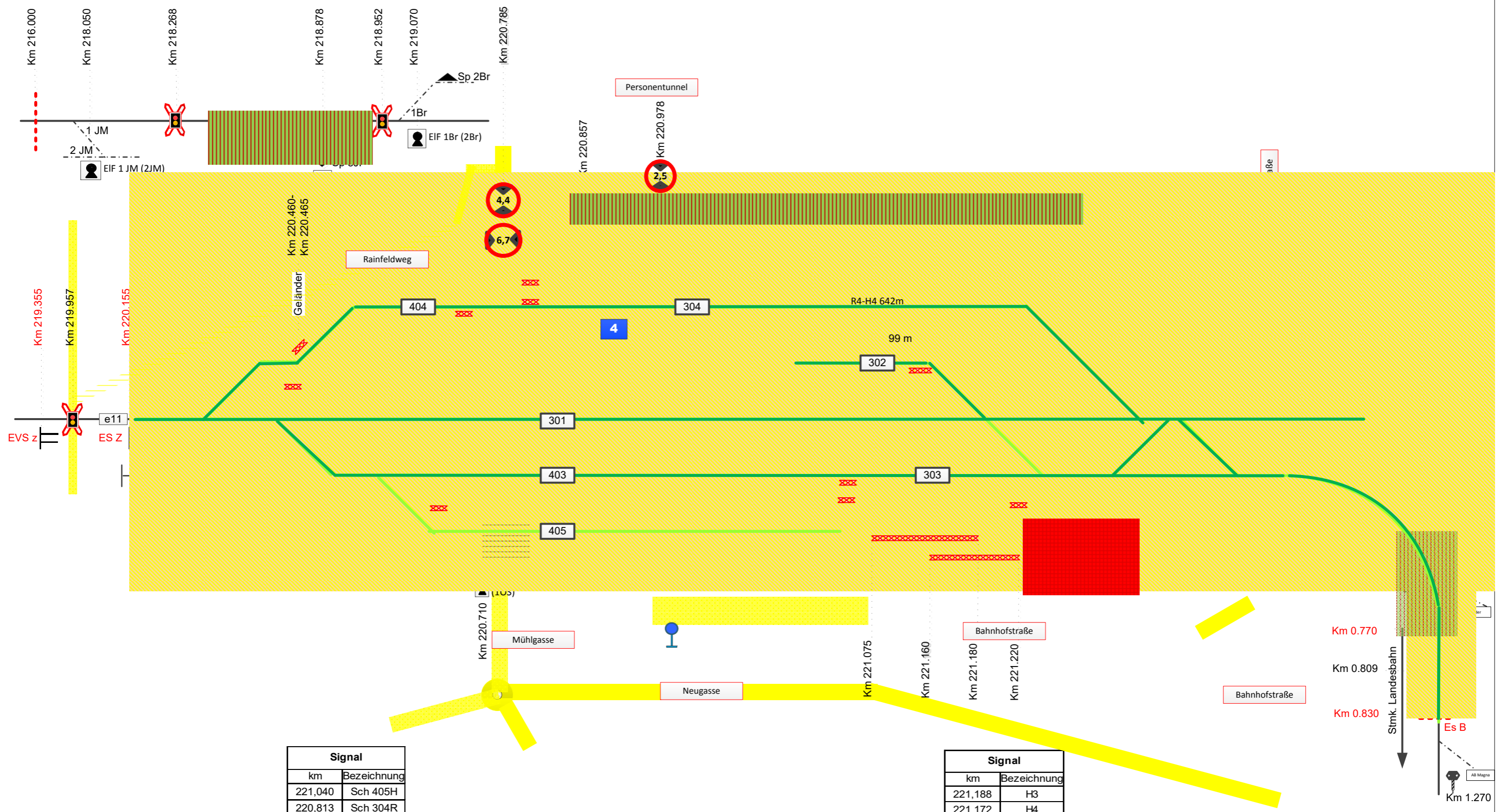
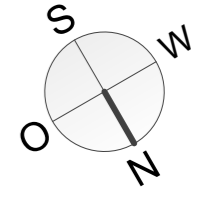
Feldbach (Fb)

Lageskizze - keine maßstäbliche Darstellung!
Ersteller: Manfred Holzer, BE Region Süd, BM Graz Ost
Gültig ab 10.06.2018
Laufende Nummer 004



Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Takern St. Margarethen)

Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Laßnitzthal)



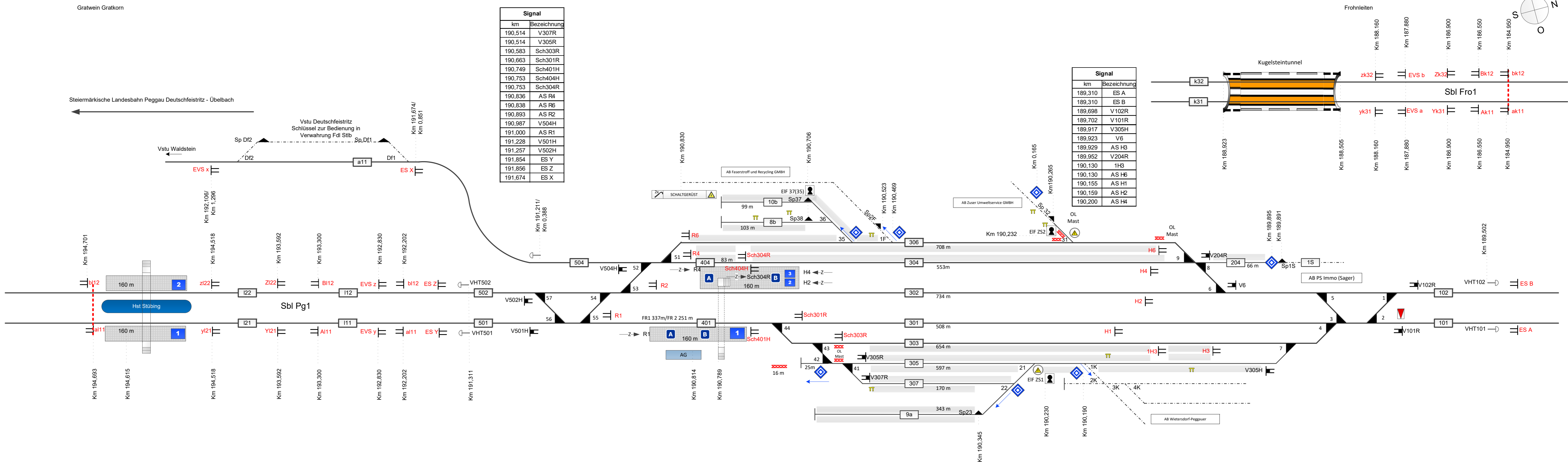
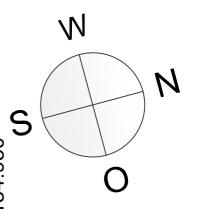
Signal	
km	Bezeichnung
221,040	Sch 405H
220,813	Sch 304R
220,626	R 5
220,622	R 3
220,530	R 1
220,530	R 4

Signal	
km	Bezeichnung
221,188	H3
221,172	H4
221,118	H1
221,114	H2
221,053	Sch 403H
221,040	Sch 405H

Gleisdorf (Gld)
 Lageskizze - keine maßstäbliche Darstellung!
 Ersteller: Manfred Holzer, NB Region Süd, BM Graz Ost
 Gültig ab 15.12.2013
 Laufende Nummer 002



Eingeschaltene Ebene	02 Sonstige Signale	09 Witterungsstufe B	08 Witterungsstufe C
01 Grundskizze	03 Sonstige Infrastrukturanlagen	05 Notfallmanagement	12 Gefahrenstellen



Signal	
km	Bezeichnung
190,514	V307R
190,514	V305R
190,583	Sch303R
190,663	Sch301R
190,749	Sch401H
190,753	Sch404H
190,753	Sch304R
190,836	AS R4
190,838	AS R6
190,893	AS R2
190,987	V504H
191,000	AS R1
191,228	V501H
191,257	V502H
191,854	ES Y
191,856	ES Z
191,674	ES X

Signal	
km	Bezeichnung
189,310	ES A
189,310	ES B
189,698	V102R
189,702	V101R
189,917	V305H
189,923	V6
189,929	AS H3
189,952	V204R
190,130	1H3
190,130	AS H6
190,155	AS H1
190,159	AS H2
190,200	AS H4

Eingeschaltene Ebenen:	02 Sonstige Signale		
	01 Grundskizze	03 Sonstige Infrastrukturanlagen	

Peggau Deutschfeistritz
 Lageskizze - keine maßstäbliche Darstellung!
 Ersteller: Alfred Hanser, BE Region Süd, BM BFZ Villach
 Gültig ab: 13.12.2020
 Laufende Nummer: 010



BR Vzbgm. Herbert Kober
Auersbach 41
8330 Feldbach
Herbert.Kober@parlament.gv.at

Feldbach, am 23. März 2026

An das

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Stellungnahme zum Elektrifizierungsprojekt – Steirische Ostbahn

1. Allgemeines

Die steirische Ostbahn soll nach aktuellem Stand (2026) mit **15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom (ÖBB-Standardspannung)** elektrifiziert werden. Das Vorhaben wird als eisenbahnrechtliches Großprojekt am **25. März 2026 in Feldbach** verhandelt.

„Das Elektrifizierungsvorhaben über die Gesamtstrecke wird im Rahmen dieser Stellungnahme grundsätzlich begrüßt. Dies gilt auch für den Fall, dass das Gesamtvorhaben der ÖBB lediglich eine Teilleistung eines umfassenderen Ausbauprojektes darstellt.“

Sollte eine Umstellung der Gleichenbergerbahn von Gleichstrom auf Wechselstrom nicht möglich sein, wäre sicherzustellen, dass der Bahnhof Feldbach weiterhin mit Gleichstromfahrzeugen befahrbar bleibt, damit der Betrieb der Landesbahnstrecke dauerhaft gewährleistet werden kann.

Die Kostentragung der Einbindung der Gleichenbergerbahn in die ÖBB in Feldbach ist noch offen. Die Einbindung ist natürlich technisch möglich (Thematik Gleichstrom-Wechselstrom). Hier würde aus unserer Sicht das Verursacherprinzip schlagend werden.

Für diesen Fall würden wir gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes sowie des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) eine Erweiterung des Ermittlungsverfahrens im Sinne dieser Stellungnahme beantragen. Ziel ist es, eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit und Rentabilität des Schienenverkehrs – sowohl im Bahnbetrieb als auch im Bereich der Eisenbahninfrastruktur – sicherzustellen und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Bezirke

- **Graz**
- **Graz-Umgebung**
- **Weiz**
- **Südoststeiermark**
- **Hartberg-Fürstenfeld**

nachhaltig zu stärken.

Internationale Verkehrsbedeutung

EU-Strategie für 740-Meter-Züge auf den Hauptstrecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

Auszug Verordnung (EU) 2024/1679:

„Darüber hinaus sollten die Mitgliedsstaaten zwar alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die Zuweisung einer Mindestanzahl von Zugtrassen für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 Metern im gesamten Netz zu ermöglichen, sie können aber bei der Bewertung solcher Anstrengungen den besonderen Merkmalen und Herausforderungen isolierter Netze und dem Umstand, dass in diesen Netzen eine solche Zuweisung in sozioökonomischer Hinsicht nicht immer gerechtfertigt wäre, Rechnung tragen. Vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse – dem Aufbau der Infrastruktur für Zuglängen von über 740m und bis zu 1500m sowie einer Achslast von 25,0 Tonnen bei dem Bau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken, die für den Güterverkehr von Bedeutung sind.“

Da es sich aus unserer Sicht, bei der Strecke um einen **internationalen Eisenbahnkorridor zwischen der Koralmbahn und der Ostbahn** handelt und neben nationalem auch transeuropäischem Eisenbahnverkehr abgewickelt wird, berücksichtigt diese Stellungnahme auch die bereits genannte **EU-Strategie für 740-Meter-Züge**.

Diese Strategie sieht zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs – insbesondere zur Entlastung der Autobahnen **A9, A2** sowie der **B68** – vor, dass bei Neu- und Ausbauten seit **1. Jänner 2026 Zuglängen von bis zu 740 m** abgewickelt werden können sollten. Dies betrifft insbesondere die Dimensionierung der Bahnhofsanlagen entlang des betreffenden Eisenbahnkorridors.

Bedeutung für den Güterverkehr

Damit gewinnen auch der **Verschiebepbahnhof Graz** sowie das **Güterterminal Werndorf** über sämtliche Eisenbahnachsen hinweg an Bedeutung. Dadurch können nicht nur die Südbahnstrecke, sondern auch die Grenzübergänge **Nickelsdorf/Hegyeshalom** sowie **Mogersdorf/Szentgotthárd** entlastet werden.

Eine solche Verkehrsverlagerung ermöglicht eine bessere Entflechtung des Schienengüterverkehrs auf der Südbahn. Dies ist sowohl einzelwirtschaftlich für Verkehrsunternehmen als auch volkswirtschaftlich für die Allgemeinheit von erheblicher Bedeutung.

Darüber hinaus stärkt dies insbesondere die steirischen Bezirke

- Graz
- Graz-Umgebung
- Weiz
- Südoststeiermark
- Hartberg-Fürstenfeld

und fördert Betriebsansiedlungen sowie die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze.

Personenverkehr und S-Bahn-Konzept

Die vorliegende Stellungnahme berücksichtigt neben dem Güterverkehr auch einen internationalen Personenverkehr in Richtung **Budapest** sowie ein **S-Bahn-System im 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Feldbach**. Von dort soll eine stündliche Weiterführung nach **Szentgotthárd** sowie nach **Bad Gleichenberg** erfolgen.

Darüber hinaus kann über die **Thermenbahn** ein schnellerer Personen- und Güterverkehr aus den Bezirken **Weiz, Südoststeiermark und Hartberg-Fürstenfeld** in Richtung **Wien Hauptbahnhof** und **Flughafen Wien** ermöglicht werden, als dies derzeit teilweise über den Umweg über **Graz Hauptbahnhof** der Fall ist.

Bei entsprechender Ausgestaltung der Ostbahnanlagen wird ein **60-Minuten-Takt im Personenverkehr auf der Thermenbahn** zum neuen **Knoten Feldbach ÖBB / Steiermärkische Landesbahnen** unterstellt. Von dort können die Züge alternierend

- als **Regionalexpress (REX) nach Graz Hauptbahnhof** oder
- als **S-Bahn nach Bad Gleichenberg**

geführt werden.

In der Gegenrichtung sollen die Züge ab **Friedberg** umsteigefrei – im Rahmen eines Kilometerausgleichs – nach

- Wiener Neustadt
- Wien Meidling
- Wien Hauptbahnhof
- Flughafen Wien

weitergeführt werden. Dadurch entsteht für die genannten steirischen Bezirke ein maximaler wirtschaftlicher Entwicklungseffekt.

Elektrifizierung der Nebenstrecken

Die Elektrifizierung aller im Netzzusammenhang stehenden Strecken mit der Normspannung von **15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom** wird grundsätzlich begrüßt. Sollte seitens der Steiermärkischen Landesbahnen zwingende Gründe für eine Beibehaltung des Gleichstrombetriebes auf der Gleichenbergerbahn bestehen (insbesondere im Hinblick auf den Gefahrenbereich Bahnstrom gemäß **§ 43 EisbG**), wäre dies entsprechend zu berücksichtigen.

Um die langfristige Entwicklungsfähigkeit der Eisenbahnstrecken zu gewährleisten, möchten wir auf das **Bauverbot gemäß § 42 EibG** hinweisen.

Seitens der obersten Eisenbahnbehörde wäre sicherzustellen, dass den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (ÖBB und Steiermärkische Landesbahnen) auf Basis der gesetzlichen Grundlagen – insbesondere **Bundesbahngesetz (BBG)** und **Privatbahngesetz (PrivbG)** – parallel die erforderlichen Infrastrukturmittel zur Verfügung gestellt werden. Dies wird hiermit beantragt.: „**10.MIP-Periode 2027-2031!**“

2. Bahnhöfe und Ausweichstrecken im Streckenverlauf

Alle nicht genannten Haltepunkte entlang der steirischen Ostbahn bleiben unverändert. Für die nachfolgend angeführten Verkehrsstellen sind jedoch Anpassungen an Gleis-, Signal- und Fahrleitungsanlagen vorzusehen.

Sollten aus Gründen der Fahrplanstabilität sowie für Geschwindigkeiten bis zu **160 km/h** im Abschnitt zwischen **Mogersdorf und Gleisdorf** zusätzliche Kapazitäten erforderlich sein, wäre ein **zweites Streckengleis** zu errichten, zu elektrifizieren und die Signalisierung entsprechend für **Gleiswechselbetrieb** auszurüsten.

2.1 Bahnhof Jennersdorf

Die drei Gleisachsen des Bahnhofes Jennersdorf wären in Fahrtrichtung Graz Hauptbahnhof auf eine Gleisnutzlänge von **740 m** zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.

Der Standort des Einfahrtsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert. Das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Graz wäre entsprechend anzupassen.

2.2 Bahnhof Fehring

Die Gleisachsen des Bahnhofes Fehring wären nördlich des Inselbahnsteiges in Fahrtrichtung Graz Hauptbahnhof auf eine Gleisnutzlänge von **740 m** zu verlängern und vollständig zu elektrifizieren.

Dadurch verschiebt sich die Einfahrweiche aus Fahrtrichtung Graz nach Westen. Die zugehörigen Weichenanlagen wären entsprechend anzupassen.

Die Einfahrsignale aus Fahrtrichtung Mogersdorf und Friedberg bleiben unverändert, das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz wäre anzupassen.

2.3 Bahnhof Feldbach

Die Gleisachsen des Bahnhofes Feldbach wären nördlich des Inselbahnsteiges in Fahrtrichtung Graz auf eine Gleisnutzlänge von 740 m zu verlängern und vollständig zu elektrifizieren.

Für einen integrierten Taktknoten zwischen der Ostbahn und der Gleichenbergerbahn sollen Personenzüge von und nach Bad Gleichenberg künftig einen 200 m langen Hausbahnsteig (Gleis 304) nutzen. In der Gleismitte wäre eine Weichenverbindung zum Mittelgleis (Gleis 302) vorzusehen, um eine gleichzeitige Kreuzungsmöglichkeit mit den Zügen der Ostbahn zu ermöglichen.

Der Standort des Einfahrsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert, das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz wäre anzupassen.

Exkurs: Gleichstrombetrieb im Bahnhof Feldbach

Sollte eine Umstellung der Gleichenbergerbahn von 1.800 V Gleichstrom auf 15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom nicht möglich sein, wären zur Sicherstellung des Weiterbetriebs folgende Maßnahmen vorzusehen:

- 1. Zwischen den Weichen 59 und 51 wäre im Gleis 402 eine Systemtrennstelle (stromloses Streckenstück) vorzusehen.**
 - 2. Die Weichen 4 und 5 wären im Rahmen der Gleisverlängerungen so anzupassen, dass dazwischen eine Systemtrennstelle samt ausreichender Rangierlänge eingerichtet werden kann.**
 - 3. Dadurch erfolgt im Bahnhof Feldbach eine klare Trennung der beiden Stromsysteme. Der Verschubetrieb zwischen ÖBB und Steiermärkischen Landesbahnen erfolgt gegebenenfalls mit Diesellokomotiven.**
 - 4. Die Gleise 302 und 304 wären zwischen beiden Stromsystemen umschaltbar auszugestalten (vergleichbar mit der Systemtrennung im Bahnhof Ebenfurth).**
-

3. Netzbetrachtung und Zukunftsfähigkeit

3.1 Nahverkehr

Der Stellungnahme liegt ein **Durchmesserlinienkonzept im Knoten Graz Hauptbahnhof** zugrunde. Dieses würde eine höhere Produktivität der Eisenbahnachsen und gleichzeitig eine Verbesserung der Kundenfreundlichkeit ermöglichen.

3.2 Verkehrsorganisation

Die Bahnhöfe **Feldbach, Gleisdorf sowie Peggau-Deutschfeistritz** übernehmen im zukünftigen Betrieb die Funktion von Knotenbahnhöfen. Dadurch werden unter anderem **Doppeltraktionen im S-Bahn-Verkehr** sowie direkte Anschlussverbindungen zu den Landesbahnstrecken nach **Weiz und Übelbach** ermöglicht.

3.3 Fern- und Güterverkehr

Aufbauend auf die **Koralmbahn** entsteht eine internationale Verkehrsachse von Graz in Richtung

- Villach
- Spielfeld
- Bruck an der Mur
- Mogersdorf

Dabei wird die seit **1. Jänner 2026 gültige EU-Strategie für 740-Meter-Güterzüge** berücksichtigt.

Dies ermöglicht eine Entlastung des Grenzüberganges **Nickelsdorf/Hegyeshalom** durch eine stärkere Nutzung der Verbindung **Mogersdorf/Szentgotthárd**. Gleichzeitig werden dadurch zusätzliche Kapazitäten entlang der Südbahn sowie im Bereich der **Semmeringachse** geschaffen.

Antrag

Die in dieser Stellungnahme dargestellten Sachverhalte im Gesamtkonzept des Großprojektes „**Elektrifizierung Ostbahn der ÖBB**“, nach Möglichkeit zu berücksichtigen und einzuarbeiten.

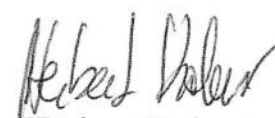
Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus Gründen der **Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit** zu prüfen und damit zu einer langfristig **rentabilitätsverbessernden Betriebsführung** beizutragen.

Abschließend

In Summe ist das Projekt, die Elektrifizierung Ostbahn inkl. Gleisneuanlagen, Bahnhofsumbauten, etc. eine Verbesserung für die Steiermark/Oststeiermark/Südoststeiermark (Taktverdichtung für den Personenverkehr und natürlich auch für den Güterverkehr) und wird auch aus unserer Sicht äußerst positiv und als sehr unterstützenswert beurteilt!

Beilagen

Gleisplan Bahnhof Feldbach
Gleisplan Bahnhof Gleisdorf
Gleisplan Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz


(Herbert Kober)

Markus Pendl
Gaulhoferstraße 5/5
8330 Feldbach
Telefon +43 664 2005427
m.pendl@chello.at

Markus Pendl – Gaulhoferstraße 5/5 – 8330 Feldbach
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

23.03.2026

Stellungnahme zum Großverfahren: Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf GZ: 2026-0.047.072

Sehr geehrte Damen und Herren,

Dem Elektrifizierungsprojekt der steirischen Ostbahn ist grundsätzlich zuzustimmen, auch dann, wenn der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG oder dessen Umsetzungen entlang der Ostbahn nur eine Teilleistung der vorliegenden Stellungnahme ist.

In beantragter Erweiterung des Ermittlungsverfahrens - damit verbunden ein Entlastungseffekt auf der A9, A2 und B68 - muss auch die EU Norm zur 740 m Strategie (neue EU-Zuglängennorm auf Transit- und internationalen europäischen Korridorstrecken zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit insbesondere des Schienengüterverkehrs) berücksichtigt werden.

1. Alle Bahnhofanlagen entlang der Gesamtstrecke sind damit auf dieses neue EU-Normmaß zu verlängern, weil über den Korridor Koralmbahn, Ostbahn nicht nur alle relevanten Eisenbahnknoten im internationalen Bahnnetz, wie auch die Adria Häfen (Genua, Triest, Koper), sondern in Verbindung mit der Thermenbahn auch der Donauhafen Wien national und international angebunden werden kann und im europäischen Güterverkehr aus Süd- und Südwesteuropa die Südbahnstrecke über/unter dem Semmering in Richtung Wien über den Grenzbahnhof Hegyeshalom durch den Grenzbahnhof Szentgotthard entlastet werden kann. Die verbesserte Erreichbarkeit führt auch zu einer wirtschaftlichen Förderung der steirischen Bezirke und des Bezirks Jennersdorf entlang der Ostbahnachse und wird auch zusätzliche Arbeitsplätze in der Region bringen.
2. Die S-Bahn sollte über die Gesamtstrecke zwischen Graz Hbf. und Feldbach jedenfalls im 30 m Takt verkehren und jeweils stündlich nach Szentgotthard und Bad Gleichenberg weiterfahren. Die Intercity-Verbindung von Ljubljana nach Budapest hat mit den beantragten erweiterten Gleiskapazitäten eine zusätzliche Erweiterungsmöglichkeit. Vom neuen Knoten Feldbach Bf. aus fahren die Züge dann auch stündlich über Fehring und die Thermenbahn nach Friedberg und umsteigefrei weiter über Wiener Neustadt, Wien Meidling, Wien Hbf. zum Flughafen Wien, was den steirischen Bezirken Hartberg-Fürstenfeld, Südoststeiermark, Weiz, Graz-Umgebung und Graz, sowie Jennersdorf den größtmöglichen, auch wirtschaftlichen, Impuls gibt. Ab dem Knoten Feldbach fahren die Züge zweistündlich alternierend als REX nach Graz Hbf. und als S-Bahn nach Bad Gleichenberg weiter um die Erreichbarkeit der Region grundlegend zu verbessern.
3. Damit der Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene in größtmöglichen Umfang funktionieren kann, soll die Gleichenbergerbahn auf Wechselspannung umgestellt werden. Ist das nicht möglich, dann wird beantragt, dass vom Hausbahnsteig Feldbach Bf. ausgehend zwei Gleisachsen mit Gleichspannung zu belassen sind und die beiden Bahnhofgleise mit Gleisverbindungen so auszugestalten sind, dass neben ÖBB Zügen am derzeitigen Inselbahnsteig auch S-Bahnzüge der Gleichenbergerbahn gleichzeitig


kreuzen können.

4. Damit der Bahnverkehr verbessert werden kann wird der Zweigleisigkeit entlang des gesamten Streckenverlaufs zugestimmt und auch der Errichtung der Haltestellen Karlau, Messendorf (spiegelbildliche Verlängerung des Bahnhofes Graz Messendorf mit der Haltestelle Raaba in die Gegenrichtung) und Aital mit Randbahnsteigen.
5. Die Streckenabschnitte von Mogersdorf Bf. bis Gleisdorf Bf. und von Raaba Bf. bis Graz Hbf. sind auf Grund der veränderten Zuganzahl zwischen den jeweiligen Bahnhöfen zweigleisig – mit der Funktionalität zum Gleiswechselbetrieb – zu gestalten, die Signalanlagen anzupassen und alle ergänzenden Gleisteile vollumfänglich zu elektrifizieren, damit ein Zugbetrieb zwischen Gleisdorf und Mogersdorf mit bis zu 160 km/h und Raaba bis Don Bosco ungehindert (z. B. durch Zugkreuzungen) mit dort zulässiger Geschwindigkeit umgesetzt werden kann.
6. Die erforderlichen Infrastrukturmittel sind gem. dem BundesbahnG und dem PrivatbahnenG für die nächstfolgende Finanzierungsperiode ab 2027 dem jeweiligen Infrastrukturunternehmen ÖBB und StLB (Steiermärkische Landesbahnen) zu gewähren.

Die Punkte 1 bis 6 sind nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit jedenfalls erforderlich, damit die beantragte Infrastrukturmaßnahme samt Elektrifizierung auch die volle ökologische und ökonomische Wirkung erreichen kann und neben einem umfassenden Güterverkehr auch ein verbesserter Personenverkehr auf der Schiene abgewickelt werden kann.

Mit besten Grüßen

Markus Pendl

Unterzeichner	Markus Pendl
Datum und Uhrzeit	23.03.2026, 15:13 (GMT+01:00)
	ID Austria
Dieses Dokument ist digital signiert	
<small>Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("EIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.</small>	
<small>Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at</small>	

Feldbach, am 19. März 2026

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien
e2@bmimi.gv.at

Stellungnahme zum Elektrifizierungsprojekt – Steirische Ostbahn

1. Allgemeines

Die steirische Ostbahn soll nach aktuellem Stand (2026) mit **15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom (ÖBB-Standardspannung)** elektrifiziert werden. Das Vorhaben wird als eisenbahnrechtliches Großprojekt am **25. März 2026 in Feldbach** verhandelt.

Das Elektrifizierungsvorhaben über die Gesamtstrecke wird im Rahmen dieser Stellungnahme grundsätzlich begrüßt. Dies gilt auch für den Fall, dass das Gesamtvorhaben der ÖBB lediglich eine Teilleistung eines umfassenderen Ausbauprojektes darstellt.

Sollte eine Umstellung der Gleichenbergerbahn von Gleichstrom auf Wechselstrom nicht möglich sein, ist sicherzustellen, dass der Bahnhof Feldbach weiterhin mit Gleichstromfahrzeugen befahrbar bleibt, damit der Betrieb der Landesbahnstrecke dauerhaft gewährleistet werden kann.

Die Kostentragung der Einbindung der Gleichenbergerbahn in die ÖBB in Feldbach ist noch offen. Die Einbindung ist natürlich technisch möglich (Thematik Gleichstrom Wechselstrom). Hier würde aus meiner Sicht das Verursacherprinzip schlagend werden.

Für diesen Fall wird gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes sowie des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) eine Erweiterung des Ermittlungsverfahrens im Sinne dieser Stellungnahme beantragt. Ziel ist es, eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit und Rentabilität des Schienenverkehrs – sowohl im Bahnbetrieb als auch im Bereich der Eisenbahninfrastruktur – sicherzustellen und damit die wirtschaftliche Entwicklung der Bezirke

- **Graz**
- **Graz-Umgebung**
- **Weiz**
- **Südoststeiermark**
- **Hartberg-Fürstenfeld**

nachhaltig zu stärken.

Internationale Verkehrsbedeutung

EU-Strategie für 740-Meter-Züge auf den Hauptstrecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

Auszug Verordnung (EU) 2024/1679:

„Darüber hinaus sollten die Mitgliedsstaaten zwar alle erdenklichen Anstrengungen unternehmen, um die Zuweisung einer Mindestanzahl von Zugtrassen für Güterzüge mit einer Länge von mindestens 740 Metern im gesamten Netz zu ermöglichen, sie können aber bei der Bewertung solcher Anstrengungen den besonderen Merkmalen und Herausforderungen isolierter Netze und dem Umstand, dass in diesen Netzen eine solche Zuweisung in sozioökonomischer Hinsicht nicht immer gerechtfertigt wäre, Rechnung tragen. Vorbehaltlich einer sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Analyse – dem Aufbau der Infrastruktur für Zuglängen von über 740m und bis zu 1500m sowie einer Achslast von 25,0 Tonnen bei dem Bau und der Modernisierung von Eisenbahnstrecken, die für den Güterverkehr von Bedeutung sind.“

Da es sich bei der Strecke um einen **internationalen Eisenbahnkorridor zwischen der Koralmbahn und der Ostbahn** handelt und neben nationalem auch transeuropäischem Eisenbahnverkehr abgewickelt wird, berücksichtigt diese Stellungnahme auch die sogenannte **EU-Strategie für 740-Meter-Züge**.

Diese Strategie sieht zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs – insbesondere zur Entlastung der Autobahnen **A9, A2** sowie der **B68** – vor, dass bei Neu- und Ausbauten seit **1. Jänner 2026 Zuglängen von bis zu 740 m** abgewickelt werden können müssen. Dies betrifft insbesondere die Dimensionierung der Bahnhofsanlagen entlang des betreffenden Eisenbahnkorridors.

Bedeutung für den Güterverkehr

Damit gewinnen auch der **Verschiebepbahnhof Graz** sowie das **Güterterminal Werndorf** über sämtliche Eisenbahnachsen hinweg an Bedeutung. Dadurch können nicht nur die Südbahnstrecke, sondern auch die Grenzübergänge **Nickelsdorf/Hegyeshalom** sowie **Mogersdorf/Szentgotthárd** entlastet werden.

Eine solche Verkehrsverlagerung ermöglicht eine bessere Entflechtung des Schienengüterverkehrs auf der Südbahn. Dies ist sowohl einzelwirtschaftlich für Verkehrsunternehmen als auch volkswirtschaftlich für die Allgemeinheit von erheblicher Bedeutung.

Darüber hinaus stärkt dies insbesondere die steirischen Bezirke

- Graz
- Graz-Umgebung
- Weiz
- Südoststeiermark
- Hartberg-Fürstenfeld

und fördert Betriebsansiedlungen sowie die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze.

Personenverkehr und S-Bahn-Konzept

Die vorliegende Stellungnahme berücksichtigt neben dem Güterverkehr auch einen internationalen Personenverkehr in Richtung **Budapest** sowie ein **S-Bahn-System im 30-Minuten-Takt zwischen Graz und Feldbach**. Von dort soll eine stündliche Weiterführung nach **Szentgotthárd** sowie nach **Bad Gleichenberg** erfolgen.

Darüber hinaus kann über die **Thermenbahn** ein schnellerer Personen- und Güterverkehr aus den Bezirken **Weiz, Südoststeiermark und Hartberg-Fürstenfeld** in Richtung **Wien Hauptbahnhof** und **Flughafen Wien** ermöglicht werden, als dies derzeit teilweise über den Umweg über **Graz Hauptbahnhof** der Fall ist.

Bei entsprechender Ausgestaltung der Ostbahnanlagen wird ein **60-Minuten-Takt im Personenverkehr auf der Thermenbahn** zum neuen **Knoten Feldbach ÖBB / Steiermärkische Landesbahnen** unterstellt. Von dort können die Züge alternierend

- als **Regionalexpress (REX) nach Graz Hauptbahnhof** oder
- als **S-Bahn nach Bad Gleichenberg**

geführt werden.

In der Gegenrichtung sollen die Züge ab **Friedberg** umsteigefrei – im Rahmen eines Kilometerausgleichs – nach

- Wiener Neustadt
- Wien Meidling
- Wien Hauptbahnhof
- Flughafen Wien

weitergeführt werden. Dadurch entsteht für die genannten steirischen Bezirke ein maximaler wirtschaftlicher Entwicklungseffekt.

Elektrifizierung der Nebenstrecken

Die Elektrifizierung aller im Netzzusammenhang stehenden Strecken mit der Normspannung von **15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom** wird grundsätzlich begrüßt. Sollte seitens der Steiermärkischen Landesbahnen zwingende Gründe für eine Beibehaltung des Gleichstrombetriebes auf der Gleichenbergerbahn bestehen (insbesondere im Hinblick auf den Gefahrenbereich Bahnstrom gemäß § 43 EisbG), ist dies entsprechend zu berücksichtigen.

Für die langfristige Entwicklungsfähigkeit der Eisenbahnstrecken ist zudem das **Bauverbot gemäß § 42 EisbG** einzuhalten.

Seitens der obersten Eisenbahnbehörde ist sicherzustellen, dass den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (ÖBB und Steiermärkische Landesbahnen) auf Basis der gesetzlichen Grundlagen – insbesondere **Bundesbahngesetz (BBG)** und **Privatbahngesetz (PrivbG)** – parallel die erforderlichen Infrastrukturmittel zur Verfügung gestellt werden. Dies wird hiermit beantragt.: „**10.MIP-Periode 2027-2031!**“

2. Bahnhöfe und Ausweichstrecken im Streckenverlauf

Alle nicht genannten Haltepunkte entlang der steirischen Ostbahn bleiben unverändert. Für die nachfolgend angeführten Verkehrsstellen sind jedoch Anpassungen an Gleis-, Signal- und Fahrleitungsanlagen vorzusehen.

Sollten aus Gründen der Fahrplanstabilität sowie für Geschwindigkeiten bis zu **160 km/h** im Abschnitt zwischen **Mogersdorf und Gleisdorf** zusätzliche Kapazitäten erforderlich sein, ist ein **zweites Streckengleis** zu errichten, zu elektrifizieren und die Signalisierung entsprechend für **Gleiswechselbetrieb** auszurüsten.

2.1 Bahnhof Jennersdorf

Die drei Gleisachsen des Bahnhofes Jennersdorf sind in Fahrtrichtung Graz Hauptbahnhof auf eine Gleisnutzlänge von **740 m** zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.

Der Standort des Einfahrtsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert. Das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Graz ist entsprechend anzupassen.

2.2 Bahnhof Fehring

Die Gleisachsen des Bahnhofes Fehring sind nördlich des Inselbahnsteiges in Fahrtrichtung Graz Hauptbahnhof auf eine Gleisnutzlänge von **740 m** zu verlängern und vollständig zu elektrifizieren.

Dadurch verschiebt sich die Einfahrweiche aus Fahrtrichtung Graz nach Westen. Die zugehörigen Weichenanlagen sind entsprechend anzupassen.

Die Einfahrtsignale aus Fahrtrichtung Mogersdorf und Friedberg bleiben unverändert, das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Graz ist anzupassen.

2.3 Bahnhof Feldbach

Die Gleisachsen des Bahnhofes Feldbach sind nördlich des Inselbahnsteiges in Fahrtrichtung Graz auf eine Gleisnutzlänge von 740 m zu verlängern und vollständig zu elektrifizieren.

Für einen integrierten Taktknoten zwischen der Ostbahn und der Gleichenbergerbahn sollen Personenzüge von und nach Bad Gleichenberg künftig einen 200 m langen Hausbahnsteig (Gleis 304) nutzen. In der Gleismitte ist eine Weichenverbindung zum Mittelgleis (Gleis 302) vorzusehen, um eine gleichzeitige Kreuzungsmöglichkeit mit den Zügen der Ostbahn zu ermöglichen.

Der Standort des Einfahrsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert, das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz ist anzupassen.

Exkurs: Gleichstrombetrieb im Bahnhof Feldbach

Sollte eine Umstellung der Gleichenbergerbahn von 1.800 V Gleichstrom auf 15 kV / 16,7 Hz Wechselstrom nicht möglich sein, sind zur Sicherstellung des Weiterbetriebs folgende Maßnahmen vorzusehen:

1. Zwischen den Weichen 59 und 51 ist im Gleis 402 eine Systemtrennstelle (stromloses Streckenstück) vorzusehen.
 2. Die Weichen 4 und 5 sind im Rahmen der Gleisverlängerungen so anzupassen, dass dazwischen eine Systemtrennstelle samt ausreichender Rangierlänge eingerichtet werden kann.
 3. Dadurch erfolgt im Bahnhof Feldbach eine klare Trennung der beiden Stromsysteme. Der übergreifende Verschubbetrieb im Güterverkehr zwischen ÖBB und StLB erfolgt ohne Umsetzung des Pkt. 4 mit Diesellokomotiven.
 4. Die Gleise 302 und 304 wären zwischen beiden Stromsystemen umschaltbar auszugestalten (vergleichbar mit der Systemtrennung im Bahnhof Ebenfurth).
-

2.4 Bahnhof Studenzen-Fladnitz

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes Studenzen sind in Fahrtrichtung Graz Hbf. auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert. Das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz Hbf. wird angepaßt.

2.5 Bahnhof St. Margarethen/Takern

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes St. Margarethen/Takern sind in Fahrtrichtung Graz Hbf. auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrsignals aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt dabei unverändert. Das Einfahrsignal aus Fahrtrichtung Graz Hbf. wird angepaßt.

2.6 Bahnhof Gleisdorf

1. Die Gleisachsen südlich des Inselbahnsteiges sind auf eine gesamte Gleisnutzlänge von 740 m nach vorhandenen Freiflächen zu verlängern, die Weichenanlagen zum Hauptgleis in Richtung Graz Hbf. und aus Richtung der Landesbahnstrecke nach Weiz anzupassen und die Fahrleitungsanlage für die Gleisanlage zu ergänzen.
2. Das Einfahrtsignal in den Bf. Gleisdorf aus Fahrtrichtung Mogersdorf und Weiz bleibt unverändert und aus Fahrtrichtung Graz Hbf. ist anzupassen.

2.7 Bahnhof Lassnitzthal

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes Lassnitzthal sind in Fahrtrichtung Graz Hbf. auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrtsignales aus Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt dabei unverändert. Das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Graz Hbf. wird angepaßt.

2.8 Bahnhof Lassnitzhöhe

1. Die Gleisachsen des Bahnhofes Lassnitzhöhe sind in Fahrtrichtung Mogersdorf auf eine Gleisnutzlänge zwischen den jeweiligen Ausfahrtsignalen von 740 m zu verlängern und vollständig mit Fahrleitung zu überspannen.
2. Der Standort des Einfahrtsignales in Fahrtrichtung Mogersdorf bleibt unverändert.
3. Das Einfahrtsignal aus Fahrtrichtung Mogersdorf nach Graz Hbf. wird angepaßt.

2.9 Ausweichstrecke Autil ÖBB NEU

1. Die Ausweichstrecke Autil ist in Fahrtrichtung Mogersdorf (Autil Kirche) bis auf Höhe des Friedhofes, jedenfalls aber auf 740 m Gleisnutzlänge zu verlängern und die Elektrifizierung samt Signalisierung zu ergänzen.
2. bei den jeweiligen Eisenbahnkreuzungen (bei Friedhof/Kirche Autil) sind zwei Randbahnsteige und P+R Plätze anzulegen.

2.10 Bf. Raaba bis Bf. Graz-Messendorf-Gewerbegebiet ÖBB NEU

1. Der zweigleisige Bahnhof Raaba wird mit dem neu zu errichtenden Haltepunkt Graz Messendorf (in Fahrtrichtung Graz Hbf. vor dem Autobahnzubringer) zweigleisig durch den Bahnhof Graz-Messendorf verbunden und die gesamte Anlage elektrifiziert.
2. Alle Anschlussbahnen, von und zum Bahnhof Messendorf, inkl. Magna bleiben bestehen.
3. Der Haltepunkt Messendorf ist im zweigleisigen Abschnitt vor der Überbrückung des Autobahnzubringers mit 2 Randbahnsteigen zu versehen.

2.11 Bahnhof Graz-Ostbahnhof

1. Der Bahnhof bleibt baulich, aber jedenfalls funktional unverändert.
2. Jedenfalls zwei Gleise sollten über eine Gleisnutzlänge von 740 m verfügen.

2.12 Bahnhof Graz-Karlau (Abzweigung Schlepfbahn Graz) NEU

1. Aus Fahrtrichtung Bf. Graz-Don Bosco zweigt nach einem 200 m neu zu errichtenden Ausweichgleis die Schlepfbahn Graz (im Güterverkehr) und als mögliche S-Bahnlinie, z. B. aus Lieboch, ab. Für einen sich abzeichnenden stärkeren Verkehr aus der Schlepfbahn Graz ist die Maßnahme angezeigt.
2. Die Elektrifizierung samt Signalisierung ist zu ergänzen und eine Haltestelle mit Randbahnsteiglängen von 160 m für den S-Bahnverkehr jedenfalls auf der Ostbahn einzurichten.

2.13 Bahnhof Graz-Don Bosco - Trennungsbahnhof

Vom Bahnhof Don Bosco zweigt die steirische Ostbahn - vorerst bereits bis zum Bf. Graz-Ostbahnhof elektrifiziert – ab.

1. Um den Verkehr zu verflüssigen und eine höhere Fahrplanstabilität bei
2. einem ausgeweiteten Personen- und Güterverkehr auf der Schiene, auch zur Entlastung des Stadtgebietes von Graz zu erreichen, sind die Lücken gem. dieser Stellungnahme zwischen den Bahnhöfen Graz/Don Bosco und Bf. Raaba mit einem zweiten Streckengleis zu schließen und zu elektrifizieren.
3. Die Streckensignalisierung ist im dann zweigleisigen Abschnitt gem. Pkt. 2 um die Funktionalität zu einem Gleiswechselbetrieb zu ergänzen.

2.14 Graz Hbf./Köflacherbahnhof

1. Der dem Aufnahmegebäude äußerst abgewandte ÖBB-Inselbahnsteig in Graz Hbf. muss beidseitig über beide Gleisachsen vom Inselbahnsteig Graz/Köflacherbahnhof erreichbar sein, damit auch Verbindungen zwischen der steirischen Ost- und Westbahn über Graz Hbf. in einem durchgehenden Zuglauf ins Streckennetz der ÖBB (Süd-/Ostbahn) möglich sind.
2. Vom Inselbahnsteig ÖBB gem. Pkt. 1 ist auch in sinngemäß vorwärtsstrebender Richtung die Andritzer Schlepplbahn und nach einem Führerstandwechsel auch die Schlepplbahn Graz für einen späteren S-Bahnverkehr erreichbar zu machen.

EXKURS:

Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz

Damit die Verkehrsorganisation gem. Pkt. 3.2. umgesetzt werden kann, ist der ÖBB Bahnhof um eine Gleisverbindung von Gleis 401 zwischen der Weiche 57 und der Strecke 504 (StLB nach Übelbach) elektrifiziert zu ergänzen, sodass sich eine Fahrstraße über Weiche 56, 57 zur Landesbahnstrecke ergibt. An den Einfahrsignalen aus Fahrtrichtung Graz und Übelbach ändert sich nichts (siehe Anhang).

3. Netzbetrachtung und Zukunftsfähigkeit

3.1 Nahverkehr

Der Stellungnahme liegt ein Durchmesserlinienkonzept im Knoten Graz Hauptbahnhof zugrunde. Dieses ermöglicht eine höhere Produktivität der Eisenbahnachsen und verbessert gleichzeitig die Kundenfreundlichkeit.

3.2 Verkehrsorganisation

Die Bahnhöfe **Feldbach**, **Gleisdorf** sowie **Peggau-Deutschfeistritz** übernehmen im zukünftigen Betrieb die Funktion von Knotenbahnhöfen. Dadurch werden unter anderem **Doppeltraktionen im S-Bahn-Verkehr** sowie direkte Anschlussverbindungen zu den Landesbahnstrecken nach **Weiz** und **Übelbach** ermöglicht.

3.3 Fern-, überregionaler nationaler und europäischer Verkehr

Aufbauend auf die **Koralmbahn** entsteht eine internationale Verkehrsachse von Graz in Richtung Villach, Spielfeld, Bruck an der Mur und Mogersdorf

Dabei wird die seit **1. Jänner 2026 gültige EU-Strategie für 740-Meter-Güterzüge** berücksichtigt.

Dies ermöglicht eine Entlastung des Grenzüberganges **Nickelsdorf/Hegyeshalom** durch eine stärkere Nutzung der Verbindung **Mogersdorf/Szentgotthárd**. Gleichzeitig werden dadurch zusätzliche Kapazitäten entlang der Südbahn (**Semmeringachse**) geschaffen, die sich mit dem Semmering Pasistunnel weiter verbessern.

Sämtliche Sachverhalte dieser Stellungnahme, die weder im Antrag noch in der Umsetzung der ÖBB im Bereich der Ostbahn berücksichtigt sind, werden mit dem vorliegenden Schriftstück ergänzend beantragt. Das Ermittlungsverfahren ist daher entsprechend zu erweitern, da die Maßnahmen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit erforderlich sind und sich im späteren Fahrbetrieb rentabilitätssteigernd auswirken.

Antrag:

Die in dieser Stellungnahme dargestellten Sachverhalte sind im Gesamtkonzept des Großprojekts „**Elektrifizierung der steirischen Ostbahn der ÖBB**“ zu berücksichtigen und entsprechend einzuarbeiten.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus Gründen der **Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit** umzusetzen und damit zu einer langfristig **rentabilitätsverbessernden Betriebsführung** beizutragen.

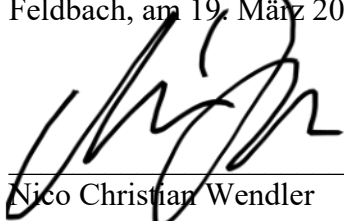
Abschließend

Insgesamt stellt das Projekt „Elektrifizierung der Ostbahn“ einschließlich Gleisneuanlagen, Bahnhofsumbauten etc. eine wesentliche Verbesserung für die Steiermark dar. Insbesondere profitieren davon die Regionen Graz, Graz-Umgebung sowie die Bezirke Weiz und Südoststeiermark, etwa durch eine Taktverdichtung im Personenverkehr sowie Verbesserungen im Güterverkehr. Das Vorhaben wird daher als äußerst positiv und in hohem Maße unterstützenswert beurteilt.

Beilagen

Gleisplan Bahnhof Feldbach
Gleisplan Bahnhof Gleisdorf
Gleisplan Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz

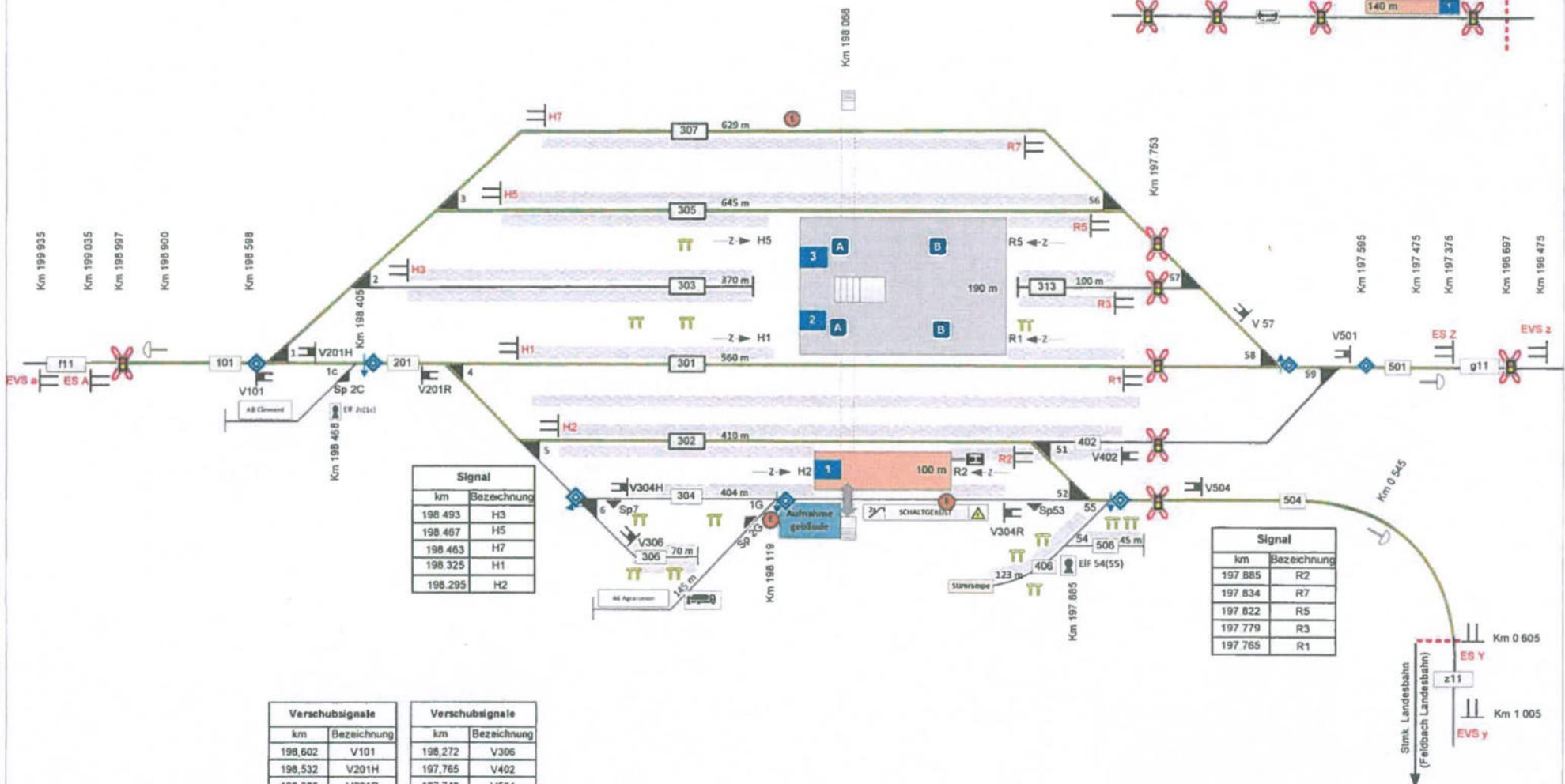
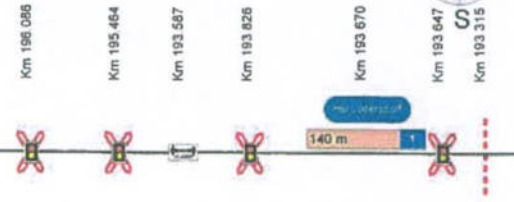
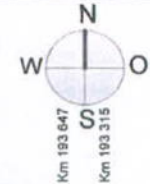
Feldbach, am 19. März 2026



Nico Christian Wendler

← Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Studenzen Fladnitz)

→ Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Fehring)



km	Bezeichnung
198 493	H3
198 467	H5
198 325	H1
198 295	H2

km	Bezeichnung
197 885	R2
197 834	R7
197 822	R5
197 779	R3
197 765	R1

km	Bezeichnung
198 602	V101
198 532	V201H
198 389	V201R
198 277	V304H
197 873	V304R

km	Bezeichnung
198 272	V306
197 765	V402
197 742	V504
197 713	V57
197 625	V501

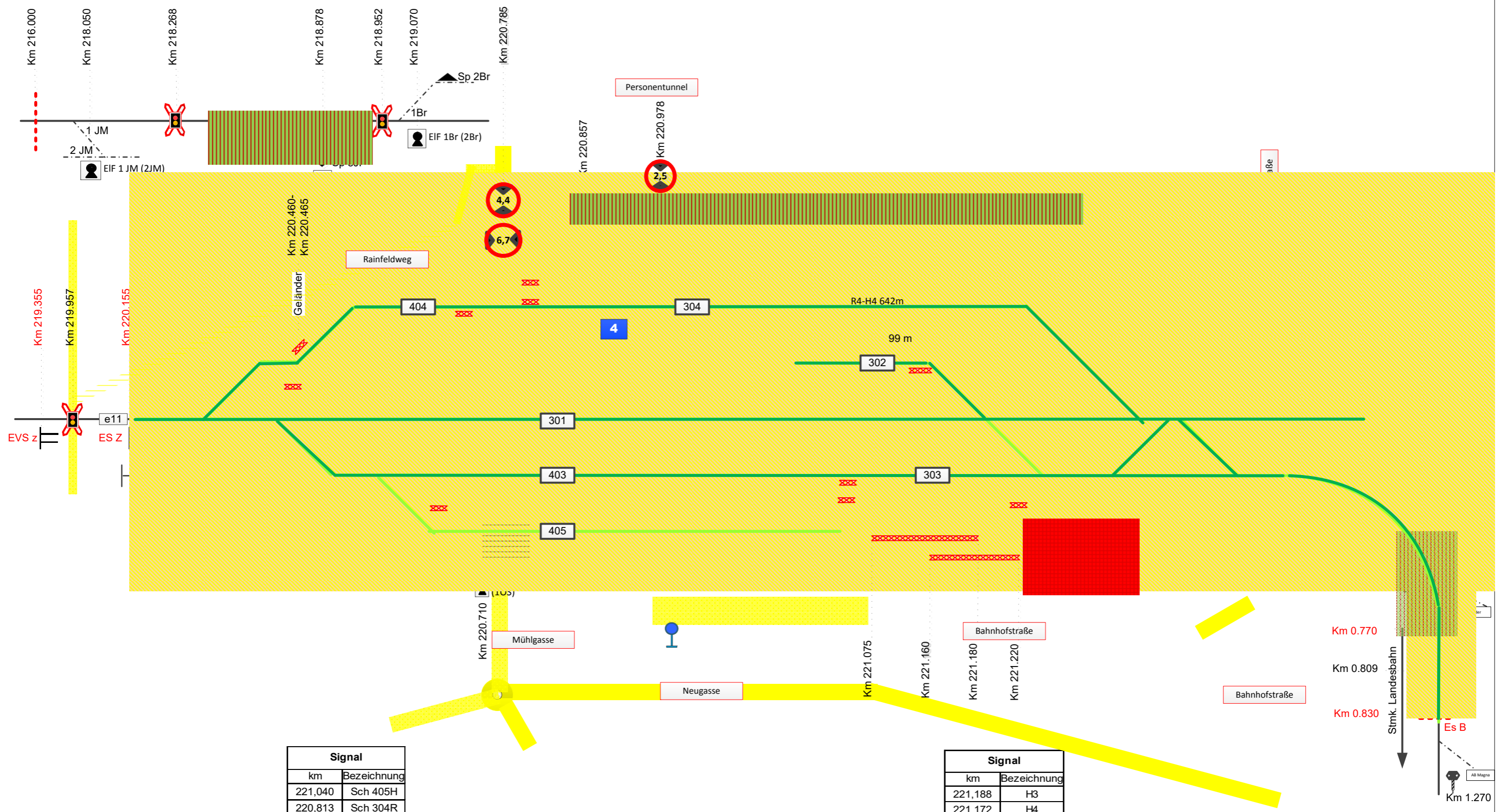
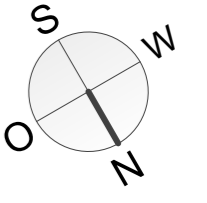
Eingeschaltene Ebene	02 Sonstige Signale	13 Winterdienst Stufe C
01 Grundskizze	03 Sonstige Infrastrukturanlagen	

Feldbach (Fb)
Lageskizze - keine maßstäbliche Darstellung!
Ersteller: Manfred Holzer, BE Region Süd, BM Graz Ost
Gültig ab 10.06.2018
Laufende Nummer 004



Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Takern St. Margarethen)

Strecke 414 Graz Hbf – Staatsgrenze n. Mogersdorf
(Laßnitzthal)



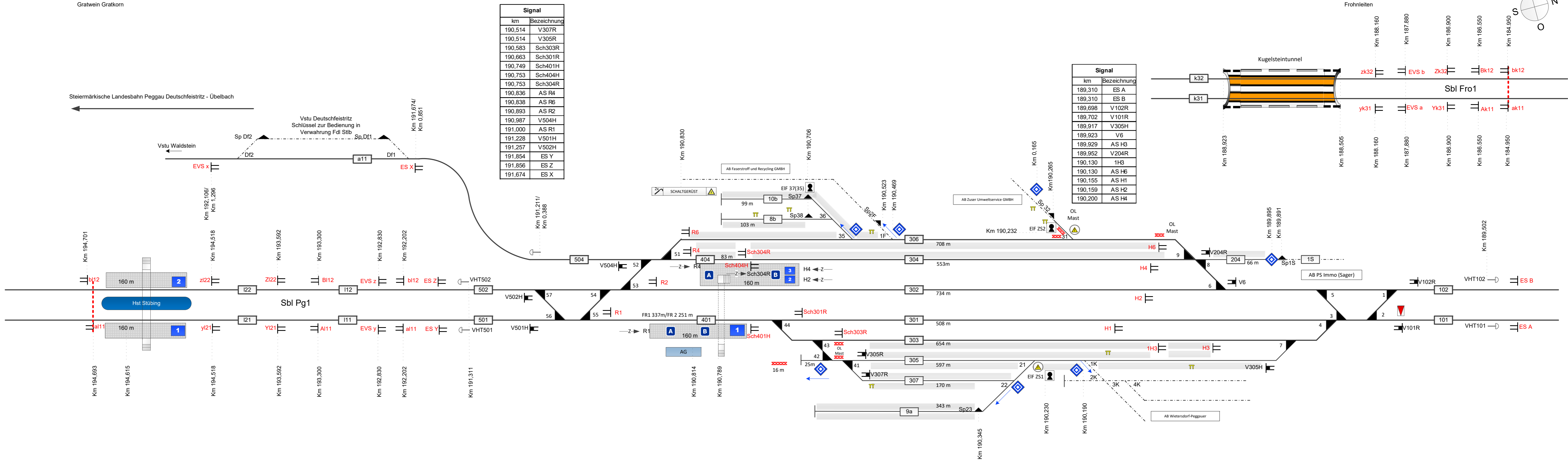
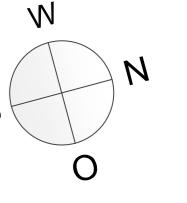
Signal	
km	Bezeichnung
221,040	Sch 405H
220,813	Sch 304R
220,626	R 5
220,622	R 3
220,530	R 1
220,530	R 4

Signal	
km	Bezeichnung
221,188	H3
221,172	H4
221,118	H1
221,114	H2
221,053	Sch 403H
221,040	Sch 405H

Gleisdorf (Gld)
 Lageskizze - keine maßstäbliche Darstellung!
 Ersteller: Manfred Holzer, NB Region Süd, BM Graz Ost
 Gültig ab 15.12.2013
 Laufende Nummer 002



Eingeschaltene Ebene	02 Sonstige Signale	09 Witterungsstufe B	08 WLF-EB-Regelwerke
01 Grundskizze	03 Sonstige Infrastrukturanlagen	05 Notfallmanagement	12 Gefahrenstellen



Signal	
km	Bezeichnung
190,514	V307R
190,514	V305R
190,583	Sch303R
190,663	Sch301R
190,749	Sch401H
190,753	Sch404H
190,753	Sch304R
190,836	AS R4
190,838	AS R6
190,893	AS R2
190,987	V504H
191,000	AS R1
191,228	V501H
191,257	V502H
191,854	ES Y
191,856	ES Z
191,674	ES X

Signal	
km	Bezeichnung
189,310	ES A
189,310	ES B
189,698	V102R
189,702	V101R
189,917	V305H
189,923	V6
189,929	AS H3
189,952	V204R
190,130	1H3
190,130	AS H6
190,155	AS H1
190,159	AS H2
190,200	AS H4

Eingeschaltene Ebenen:	02 Sonstige Signale		
01 Grundskizze	03 Sonstige Infrastrukturanlagen		

Peggau Deutschfeistritz
 Lageskizze - keine maßstäbliche Darstellung!
 Ersteller: Alfred Hanser, BE Region Süd, BM BFZ Villach
 Gültig ab: 13.12.2020
 Laufende Nummer: 010



Simetzberger Erich

Von: Markus Timischl <timischl@eichkoegl.gv.at>
Gesendet: Dienstag, 24. März 2026 09:59
An: e2
Cc: Heinz Konrad
Betreff: ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf / Geschäftszahl: 2026-0.047.072 / Gemeinde Eichkögl / Einwand
Anlagen: 20260324_094709.jpg

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Sehr geehrte Damen und Herren,

für das Vorhaben ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elektrifizierung (Geschäftszahl: 2026-0.047.072) führt die Bauverbotsgrenze zwischen km 208,6 und km 208,7 durch ein bestehendes Gebäude auf dem Grundstück 139/5 KG Erbersdorf.

Welche Auswirkungen hat diese Bauverbotsgrenze für bestehende Gebäude, warum ist in diesen Bereich die Bauverbotsgrenze von den Bahntrassen ausgehend erweitert worden.

Die Bauverbotsgrenze soll so verlegt werden, dass bestehende Gebäude nicht davon betroffen sind, und es darf auch kein Einfluss auf bestehende Gebäude geben.

Freundliche Grüße
Markus Timischl
Gemeinde Eichkögl
Zentrale Verwaltung

Bitte beachten Sie, dass elektronische **Rechnungen** nur per Mail an rechnung@eichkoegl.gv.at akzeptiert werden können.

8322 Eichkögl 30
Tel.: 03115/2590
Mobil: 0664/88700000
Mail: gde@eichkoegl.gv.at



Bitte denken Sie an die Umwelt und drucken Sie nur die notwendigsten Dokumente.

12x17m inkl. WHZ 1

208,5

KONSTRUKTIVER DURCHLASS
km 208,565

208,6

208,7



Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien
Per E-Mail: e2@bmimi.gv.at

Landeskammer für Land- und
Forstwirtschaft Steiermark
Hamerlinggasse 3
8010 Graz
Tel. +43 316/8050
Fax +43 316/8050-1506
www.stmk.lko.at
stmk.lko.at/datenschutz
recht@lk-stmk.at

Ing. Mag. Harald Posch
DW: 1296
harald_posch@lk-stmk.at
GZ: Re-331-HP-26

Graz, 23. März 2026

Betreff: Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf
GZ: 2026-0.047.072
Stellungnahme

Die Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft in Steiermark erlaubt sich zum o.a. Betreff folgende Stellungnahme abzugeben:

Grundsätzlich gilt es, die Interessen der betroffenen Grundeigentümer:innen zu berücksichtigen und alle vermögensrechtlichen Nachteile, welche diesen durch die geplante Elektrifizierung der ÖBB Infrastruktur AG sowie durch den Bau und Betrieb des gegenständlichen Projektes entstehen, in vollem Umfang abzugelten bzw. auszugleichen.

Damit eine möglichst geringe Inanspruchnahme von nachhaltig genutzten land- und forstwirtschaftlichen Flächen in einem für die Land- und Forstwirtschaft sehr bedeutungsvollen Gebiet gewährleistet werden kann, ist bei der Inanspruchnahme von Grundstücken sowie bei der Festlegung des Verlaufes der Oberleitungsanlage, bei der Errichtung des geplanten Frequenzumformers inkl. Herstellung einer Erdkabelspeiseleitung, bei der Errichtung von baulichen Anlagen, beim Abtrag bzw. der Adaptierung von Gleisanlagen und bei Gleisneuanlagen vom Grundsatz auszugehen, dass die Beanspruchung nur im unbedingt notwendigen Ausmaß zu erfolgen hat.

Laut den aufliegenden Projektunterlagen sind land- und forstwirtschaftliche Liegenschaften vom Projekt unmittelbar durch Grundstücksablösen, Servitutseinräumungen, besonders im Zusammenhang mit der Erdkabelleitung im Bereich des Bahnhofes Studenzen-Fladnitz, temporäre Inanspruchnahmen durch Lagerungen, Zuwegungen etc., besonders bei den geplanten Gleisneuanlagen und mittelbar durch die geplante Errichtung einer Oberleitungsanlage betroffen. Diesbezüglich gilt es folgende Aspekte zu beachten.



Eigentumsschutz

Im Falle der Realisierung des gegenständlichen Projektes kommt es durch die Oberleitungsanlage zu einer Überspannung entlang von wertvollen land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken. Dadurch entstehen für die betroffenen Grundeigentümer:innen zumindest Bewirtschaftungserschwer-nisse, welche vollkommen abzugelten sind. Um diese Erschwernisse möglichst gering zu halten, ist die Oberleitungsanlage in einer solchen Höhe anzubringen, die eine gefahrlose und uneingeschränkte Bewirtschaftung auch zukünftig ermöglicht. Zusätzlich ist durch eine Haftungsübernahme der Projektwerberin sicherzustellen, dass für den im Gefährdungsbereich der Oberleitungsanlage heute und zukünftig vorhandenen forstlichen Bewuchs, die betroffenen Grundeigentümer:innen für Auswirkungen auf die Bahntrasse und die Oberleitungsanlage nicht haftbar gemacht werden können.

Durch erforderliche Grundstücksablösen kann es zur Bildung von Restflächen kommen, die wegen ihrer geringen Fläche bzw. ihrer Unförmigkeit nur mehr mit unverhältnismäßig großem Aufwand bewirtschaftet werden können und eine nicht unwesentliche Verminderung des Wertes erfahren. Dieser Umstand ist jedenfalls bei der Abgeltung zu berücksichtigen. Grundsätzlich sind Restflächen, welche unter Berücksichtigung ihrer bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar sind bzw. deren Bewirtschaftung nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand bewerkstelligt werden kann, auf Verlangen der betroffenen Grundeigentümer:innen abzulösen.

Die über die bestehende Bahntrasse vorhandenen Querungsmöglichkeiten dürfen durch das gegenständliche Projekt unter keinen Umständen verschlechtert werden. Diese sind so auszugestalten, dass sie für Fahrzeuge aller Art und für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte – technischer Fortschritt ist zu berücksichtigen – insbesondere hinsichtlich der Höhe und des notwendigen Sicherheitsabstandes ausreichend dimensioniert sind.

Negative Auswirkungen des gegenständlichen Projekts sowie der dazugehörigen Anlagen auf Nachbargrundstücke (z.B. durch Beschattung, Verunkrautung, Staub, Abfluss usw.) sind hintanzuhalten. Sollte es trotzdem zu negativen Auswirkungen kommen, sind diese konkret darzustellen und entsprechend abzugelten.

Geländemodellierungen

Sollte es im Zuge der Errichtung der Oberleitungsanlage und der im Vorhaben genannten Anlagen, zu Geländemodellierungen auf angrenzenden Grundstücken kommen, dann ist die bestehende Humusabdeckung in einer entsprechenden Höhe abzutragen und seitlich zu lagern und nach Vornahme der Modellierung wieder auf die Fläche zu verbringen. Die modellierten Flächen sind grundsätzlich so zu rekultivieren, dass künftig eine ordentliche, gesetzes- und auflagenkonforme Bewirtschaftung dieser Flächen im bisherigen Umfang wieder möglich ist. Sollte trotzdem eine nachhaltige Bewirtschaftungserschwer-nis und damit einhergehend ein Ertragsentgang auftreten, dann ist dies entsprechend abzugelten. Zudem ist allgemein bei einer Geländemodellierung darauf Rücksicht zu nehmen, dass durch

diese die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung des betroffenen Grundstückes nicht negativ beeinträchtigt wird.

Beweissicherung

Die Projektwerberin hat auf eigene Kosten land- und forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke und Kulturen, Bauwerke, Drainagen, Quellen, Brunnen, Grenzen udgl. sofern diese vom Projekt direkt oder indirekt betroffen sind, einer Beweissicherung durch einen Sachverständigen vor Baubeginn des Projekts zu unterziehen. Diese Beweissicherungsgutachten sind den betroffenen Grundeigentümer:innen zur Verfügung zu stellen.

Aus Anlass der Errichtung des gegenständlichen Projektes etwa beschädigte Anlagen wie Brunnen, Drainagen, Wege, Brücken, Zäune, Gebäude, Grenzsteine udgl., sind von der Projektwerberin unverzüglich wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen bzw. ist deren Funktionalität im selben Umfang wie vor dem Bau auch weiterhin zu gewährleisten. Die betroffenen Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen sind diesbezüglich vollkommen schad- und klaglos zu halten. In diesem Zusammenhang sind der Projektwerberin angemessene Beobachtungszeiträume aufzutragen. Ist eine unverzügliche Herstellung des ursprünglichen Zustandes aufgrund der Erheblichkeit des Schadens nicht möglich, so ist zumindest vorerst eine Ersatzleitung bzw. -einrichtung sicherzustellen. Bei Wasserversorgungsanlagen ist eine Beweissicherung sowohl für die Wassermenge als auch für die Wasserqualität durchzuführen.

Hinsichtlich der Sicherstellung der oben genannten Rechte sowie der Gewährleistung der Funktionalität der oben angeführten Anlagen soll der Projektwerberin weiters aufgetragen werden, dass sie diesbezüglich schon vor Baubeginn die notwendigen servitutsrechtlichen Regelungen mit den jeweiligen Grundeigentümer:innen zu treffen hat.

Hochwasserabfluss

Durch die im Rahmen des Projekts geplanten Maßnahmen darf sich die bisherige Hochwasserabflusssituation für die angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen nicht verschlechtern. Diesbezüglich sollten der Projektwerberin bauliche Maßnahmen wie z.B. ausreichend dimensionierte Wasserdurchlässe vorgeschrieben werden.

Zufahrten/Querungen

Die für die Errichtung der Anlage notwendigen Zufahrten sind mit den Grundeigentümer:innen rechtzeitig vor Baubeginn einvernehmlich vertraglich festzulegen und deren Benützung entsprechend abzugelten. Privatwege, die im Zuge der Bauarbeiten benutzt werden, sind von der Projektwerberin während der Bauarbeiten in gut befahrbarem Zustand zu halten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der

ursprüngliche Zustand der Wege im Einvernehmen mit den Grundeigentümer:innen auf Kosten der Projektwerberin wiederherzustellen. Falls die Bauarbeiten während der Dauer von termingebundenen land- und forstwirtschaftlichen Arbeiten vorgenommen werden, sind Überfahrten in ausreichendem Maße herzustellen bzw. sicherzustellen und die eintretenden Wirtschafterschwernisse angemessen abzugelten.

Gesundheitsschutz/negative Auswirkungen

Da mit dem Bau eine entsprechende Lärm- und Staubentwicklung einhergeht, sind geeignete Lärmschutzmaßnahmen zumindest während der Bauphase durchzuführen. Somit sind für alle Siedlungsräume, Gehöfte und zeitintensiv zu bearbeitende Sonderkulturen, welche trassennah liegen, entsprechende Lärm- und Staubschutzvorkehrungen zu treffen. Diese sind auf Kosten der Projektwerberin zu errichten. Sämtliche vermögensrechtliche Nachteile daraus sind abzugelten. Für jene Wohn- und Betriebsobjekte, welche sich in der Nähe der bestehenden Bahntrasse befinden, sind entsprechende Lärmschutzbegleitmaßnahmen durchzuführen.

Ansprechperson

Vor Inangriffnahme der Bauarbeiten sind die betroffenen Grundeigentümer:innen jedenfalls rechtzeitig zu verständigen und ist diesen eine Ansprechperson seitens der Projektwerberin namhaft zu machen.

Wiederherstellung/Bodenschutz

Generell hat die Inanspruchnahme und Wiederherstellung land- und forstwirtschaftlicher Flächen insbesondere der Bodenoberfläche nach der ÖNORM L 1211 (Bodenschutz bei Bauvorhaben) und nach den Richtlinien für sachgerechte Bodenrekultivierung des Fachbeirates für Bodenfruchtbarkeit und Bodenschutz beim BMLFUW (Hrsg BMLFUW 2012, 2. Auflage) zu erfolgen.

Schad- und Klagloshaltung

Die Projektwerberin hat die Grundeigentümer:innen und die Bewirtschafter:innen für alle Schäden, welche durch den Bau, den Bestand, die Wartung und den Betrieb des gegenständlichen Projektes entstehen, schad- und klaglos zu halten. Des Weiteren hat sie den Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen gegenüber für alle Schäden zu haften, welche von Unternehmen, die in ihrem Auftrag tätig werden, verursacht werden.

Nachteile, die den Grundeigentümer:innen und Bewirtschafter:innen durch dieses Projekt im Zusammenhang mit flächenbezogenen Förderungen und/oder Tierprämien ohne ihr Verschulden entstehen, sind von der Projektwerberin abzugelten.

Vertragliche Regelungen

Der Projektwerberin soll aufgetragen werden, dass diese die zur Errichtung des gegenständlichen Projektes notwendigen Verträge und Entschädigungen für notwendige Ablösen, die Einräumung von Servituten und vorübergehende Grundinanspruchnahmen einvernehmlich mit den betroffenen Grundeigentümer:innen rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen bzw. festzulegen hat.

Der Präsident:

Steinegger

ÖR MMst. Andreas Steinegger



Der Kammerdirektor:

Dipl.-Ing. Werner Brugner

Katja Maurer
Fladnitz im Raabtal 84a
8322 Kirchberg an der Raab

24.03.2026, Kirchberg an der Raab

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien
7. Stock, Zimmer 7E27

STELLUNGNAHME

Betreff: Großverfahren: Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf

Vorhaben: Elektrifizierung Steirische Ostbahn; Abschnitt Staatsgrenze – Gleisdorf
(Schutzstrecke) **GZ:** 2026-0.047.072 **Rechtsgrundlage:** §§ 44a ff AVG

Sehr geehrte Damen und Herren,

als betroffene Anrainerin und Landwirtin (Bewirtschafterin von Eigen- und Pachtflächen im Projektgebiet) nehme ich zum oben genannten Vorhaben innerhalb der Offenlegungsfrist wie folgt Stellung:

Folgendes Grundstück von mir grenzt unmittelbare an die Bahntrasse:
377/3

Weiter Pachtflächen sind nur über die Bahnübergänge erreichbar.

1. Grundsätzliche Befürwortung des Projekts Ich begrüße das Vorhaben der Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn ausdrücklich. Die Modernisierung der Bahnstrecke ist ein wesentlicher Pfeiler für die notwendige Verkehrswende und schafft eine leistungsfähige Alternative zum Individualverkehr auf der Straße. Von einem Ausbau des öffentlichen Schienenverkehrs profitieren alle Alters- und Personengruppen der Region. Ich sehe in der Bahn zudem die zukunftsfähige Alternative zum Projekt „B68neu“.

2. Erhalt der Bahnübergänge zwischen Rohr an der Raab und Studenzen-Fladnitz Ein wesentlicher Punkt meiner Stellungnahme betrifft die Erhaltung der bestehenden Bahnübergänge im Abschnitt zwischen Rohr an der Raab und Studenzen-Fladnitz. Ich hebe positiv hervor, dass diese in der vorliegenden Planung erhalten bleiben sollen, und fordere deren dauerhaften Bestand ein.

Die Beibehaltung dieser drei Bahnübergänge ist aus folgenden Gründen zwingend erforderlich:

- **Landwirtschaftliche Bewirtschaftung:** Als Landwirtin bin ich darauf angewiesen, meine Feldstücke mit schweren landwirtschaftlichen Maschinen auf kurzem Weg zu erreichen. Da in diesem Bereich kein durchgehend befahrbarer Begleitweg existiert (fehlende Wegeverbindungen bzw. Brücken, die für das Gewicht moderner Landmaschinen nicht ausgelegt sind), würde eine Schließung der Übergänge die Bewirtschaftung massiv erschweren oder unmöglich machen.
- **Verkehrssicherheit auf der B68:** Eine Schließung der Bahngleisquerungen würde mich und andere Landwirte dazu zwingen, weite Umwege über die B68 zu nehmen. Dies

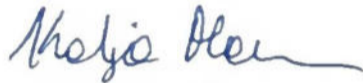
würde zu einer Zunahme von Langsamverkehr auf der Bundesstraße führen, was eine unnötige Verkehrsbehinderung sowie ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt.

- **Naherholung:** Die Bahnübergänge sichern der örtlichen Bevölkerung den Zugang zum Naherholungsraum an der Raab. Dieser Zugang muss für die Lebensqualität in der Region sicher und direkt erreichbar bleiben. Mit dem Verlust dieser Bahnübergänge würde sich die Zahl unerlaubter Querungen der Gleisanlagen erhöhen.

Abschließend halte ich fest, dass ein Großteil der Grundbesitzer in diesem Streckenabschnitt – mich eingeschlossen – nicht bereit ist, Grundflächen für den Bau der „B68neu“ abzutreten. Im Gegensatz dazu finden der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahn breite Zustimmung, sofern die für die Landwirtschaft essenzielle Infrastruktur (Bahnübergänge) erhalten bleibt.

Ich ersuche um Berücksichtigung dieser Punkte im weiteren Genehmigungsverfahren.

Mit freundlichen Grüßen,



Katja Maurer

Johann Lösch
Oedt 153
8330 Feldbach
johann.loesch@aon.at

Eingel. 25. MRZ. 2026

Feldbach-Oedt am 19. März 2026

Zahl: Blg.:

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Stellungnahme zum Elektrifizierungsprojekt – steirische Ostbahn Betroffener der Anrainergemeinde Feldbach

Diskriminierungsfreier Zugang gemäß EU-Recht gemäß den unionsrechtlichen Vorgaben (insbesondere Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) ist ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahn-Infrastruktur für alle Verkehrsarten sicherzustellen.

Daraus: ergibt sich für den Bf. Feldbach ÖBB.

1. Keine Bevorzugung einzelner Verkehrsarten oder Nutzergruppen.
Gleichbehandlung von Güterverkehr und Personenverkehr
Faire und transparente Trassenvergabe.
2. Keine Benachteiligung des Personenverkehrs. Es ist ausdrücklich sicherzustellen, dass durch die Elektrifizierung und die betriebliche Ausgestaltung im Bahnhof Feldbach: keine Einschränkung oder Verdrängung des bestehenden oder zukünftigen Personenverkehrs der Gleichendbergerbahn erfolgt, keine indirekte Benachteiligung der Fahrgäste entsteht (z. B. durch schlechtere Anschlüsse, reduzierte Fahrplanlagen auf Wochenenden und Feiertagen oder infrastrukturelle Einschränkungen).
3. Keine einseitige Bevorzugung des Güterverkehrs Insbesondere ist darauf zu achten, dass infrastrukturelle oder betriebliche Maßnahmen nicht primär auf die Bedürfnisse einzelner Anschlussbahnkunden (z. B. Industriebetriebe) ausgerichtet werden, wenn dies zu Lasten des öffentlichen Personenverkehrs geht.
Eine einseitige Priorisierung wirtschaftlicher Einzelinteressen widerspricht: dem Grundsatz des diskriminierungsfreien Netzzugangs des Bahnverkehrs, den verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen der öffentlichen Hand.
4. Öffentliche Interessenlage Der Personenverkehr erfüllt eine zentrale Funktion für: Pendlerinnen und Pendler Tourismus - und Thermenregion regionale Entwicklung und Daseinsvorsorge.
Diese Funktionen sind bei allen Planungs- und Betriebsentscheidungen gleichrangig zu berücksichtigen.
5. Forderung: Es wird daher gefordert, dass im weiteren Verfahren sowie in der konkreten Umsetzung: Die Gleichwertigkeit von Personen- und Güterverkehr verbindlich sichergestellt wird technische Lösungen im Bahnhof Feldbach langfristig absichern, jegliche Form der Diskriminierung einzelner Verkehrsarten ausgeschlossen wird.

EXKURS

Gleichstrombetrieb im Bf. Feldbach ÖBB

Sollte der Gleichenbergerbahn keine Angleichung des Stromsystems von 1.800 V= an die ÖBB-Spannung 15 kV/16,7 Hz Wechselstrom ermöglicht werden, dann sind nachstehende Maßnahmen erforderlich, um weiterhin mit Gleichstromzügen in den ÖBB-Bahnhof einzufahren.

1. Zwischen den Weiche 59 und 51 ist im Gleis 402 eine Systemtrennstelle (stromloses Streckenstück) vorzusehen.
2. Die Weichen 4 und 5 sind im Rahmen der oben genannten Weichenanpassungen so anzupassen, dass dazwischen eine Systemtrennstelle (stromlos Streckenstück) samt Umfahrunszuglänge noch in Gleichstrom vorgesehen werden kann.
3. Mit den Maßnahmen gem. Pkt.1 und 2. erfolgt damit im Bahnhof Feldbach eine Trennung zwischen beiden Stromsystem. Der übergreifende Verschubbetrieb im Güterverkehr zwischen ÖBB und StLB erfolgt ohne Umsetzung des Pkt. 4 mit fossilfreien Lokomotiven.
4. Die Gleise 302 und 304 sind zwischen beiden Stromsystemen umschaltbar auszugestalten (siehe dazu den Bahnhof Ebenfurth ÖBB 15 kV/16,7 Hz bzw. Raaberbahn 25/50Hz).

Unterschrift Johann Lösch



Johann Lösch
Oedt 153
8330 Feldbach

8041 Graz-Liebenau
R RO 96939942 3 AT
21.03.26-10:43
Premium
05
PREM

000910

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien



Stellungnahme der Austrian Power Grid AG

Bauwerber: ÖBB-Infrastruktur AG
Bauvorhaben: Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf, Abschnitt Staatsgrenze – Gleisdorf (Schutzstrecke) km 170,508 – km 223,600
Behörde: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Aktenzahl: GZ: 2026-0.047.072
Grundstück Nr: 627 KG: Wünschendorf (68161)
Leitung: 380kV Ltg. Kainachtal - Südburgenland
System: 476 / 477 Spannfeld: 3140 - 3141

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Leitung der APG um eine hochrangige Infrastruktur im öffentlichen Interesse handelt, die möglichst von Be- bzw. Unterbauung frei zu halten ist.

Unbeschadet dessen ist festzuhalten, dass die Frage der Bebaubarkeit von einzelnen Grundstücken im Bereich von Hochspannungsfreileitungen, sowie die damit im Zusammenhang stehende Prüfung der Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie Normen und Vorschriften von der zuständigen Behörde geklärt werden muss.

Seitens APG besteht kein Einwand gegen das Bauvorhaben, wenn die nachstehenden Forderungen vom Bauwerber erfüllt werden:

1. Durch das Bauvorhaben sind die derzeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen sowie Normen und Vorschriften (insbesondere OVE EN 50341, OVE EN 50110, sowie ÖVE-Richtlinie R 23-1) einzuhalten.
2. Der Bauwerber nimmt zur Kenntnis, dass die Hochspannungsleitung der APG in der Regel ständig unter Spannung steht, und verpflichtet sich, die Forderungen gemäß OVE EN 50110 einzuhalten. Die ausführende Baufirma ist deshalb vom Bauwerber auf die Gefahren, die durch eine Annäherung an die Leitung entstehen, aufmerksam zu machen. Das gilt besonders für Bagger, Ladegeräte, Mobilkräne, Betonpumpen, Gerüste usw., die im Leitungsbereich eingesetzt werden. Weiters ist der bei der APG erhältliche „Sicherheitsrevers für Arbeiten im Bereich von Hochspannungsfreileitungen der APG“ bei allen Arbeiten in der Nähe der Leitung verpflichtend zu berücksichtigen.
3. Der APG ist durch den Bauwerber ein Baustellenverantwortlicher zu nennen, der von der APG sicherheitstechnisch unterwiesen wird. Mindestens vier Wochen vor Baubeginn ist die APG zum Zwecke der sicherheitstechnischen Unterweisung und Abstimmung eventuell erforderlicher Maßnahmen zu verständigen.
4. Die Grundstücke im Servitutsbereich sind mit der Dienstbarkeit der Duldung und Erhaltung einer Hochspannungsleitungsanlage der APG grundbücherlich belastet. Die damit verbundenen Rechte der APG bleiben unberührt.

5. Durch das Bauvorhaben erforderliche Änderungen an der Leitungsanlage bedürfen der Zustimmung der APG.
6. Die Kosten für eventuelle Umbauarbeiten an der Leitungsanlage sowie für sonstige erforderliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sind vom Bauwerber zu tragen.
7. Wird während der Bauphase die Abschaltung der Leitung erforderlich, so ist dies bei der APG rechtzeitig (mindestens vier Wochen vor der beabsichtigten Abschaltung) zu beantragen. Seitens APG erfolgt eine Überprüfung der Abschaltungsmöglichkeit. Die Abschaltmöglichkeit und die Abschaltdauer richten sich nach der jeweiligen Netzsituation sowie den betrieblichen Möglichkeiten der APG. Durch die Nicht-Abschaltbarkeit der Leitung im gewünschten Zeitraum kann es zu Verzögerungen bei der Bauausführung kommen, die zu Lasten des Bauwerbers gehen. Allfällige aus der Abschaltung resultierende Kosten sind vom Bauwerber zu tragen.
8. Bei einer Lagerung von Aushub und Baustellenmaterial, sowie Anschüttungen und Planierungen sind die vorgegebenen Mindestabstände zur Hochspannungsleitung einzuhalten.
9. Im Falle einer Beeinträchtigung des Fernseh-, Rundfunk- oder Telekommunikationsempfangs, PC, Rechner- oder Steuerungsanlagen, oder aufgrund von optischen oder akustischen Beeinträchtigungen verzichtet der Bauwerber darauf, Ansprüche jeglicher Art an die APG zu stellen.
10. Bezugnehmend auf die uns übermittelten Unterlagen betreffend die geplante Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf (Elektrifizierung Steirische Ostbahn, Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf) der ÖBB-Infrastruktur AG und eventuell damit verbundene geplante Einbauten im unmittelbaren Nahbereich vom UW Oststeiermark bzw. von Mast Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO nehmen wir hinsichtlich der Beeinflussungsthematik folgendermaßen Stellung:

Grundsätzlich ist bei der Errichtung von Objekten und div. Einbauten im Nahbereich von Hochspannungserdungsanlagen (z.B. Umspannwerke, Maste) im Hinblick auf die im Fehlerfall (im 220/380-kV-Netz wegen der niederohmigen Sternpunktterdung bei einpoligen Erdkurzschlüssen) zu erwartende Potentialanhebung darauf zu achten, dass einerseits unzulässige Potentialverschleppungen vermieden werden und andererseits ist sicherzustellen, dass keine unzulässigen Berührungsspannungen und Spannungsbeanspruchungen auftreten können. Diesbezüglich sind daher nachfolgende Beeinflussungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Streckenelektrifizierung bzw. der eventuell damit verbundenen geplanten Verlegung von div. Einbauten im Nahbereich des UW Oststeiermark bzw. des Mastes Nr. 3140 der o.g. Hochspannungsleitung erforderlich bzw. zu beachten.

Entsprechend den uns zur Verfügung gestellten Unterlagen soll die vorhandene Bahnstrecke 2710 der ÖBB (Steirische Ostbahn) von Mogersdorf Staatsgrenze bis Graz Hbf im Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf (Schutzstrecke) elektrifiziert werden. Sofern in diesem Zusammenhang auch etwaige Kabellegungen im Nahbereich des UW Oststeiermark bzw. im Nahbereich von Mast Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO geplant sein sollten, so ist im Hinblick auf atmosphärische



Austrian Power Grid AG
Wagramerstraße 19, IZD-Tower
A-1220 Wien

Beeinflussung darauf zu achten, dass zwischen den geplanten Kabeln (sofern diese ungeschützt verlegt werden) und dem Anlagenerdungsnetz des UW Oststeiermark bzw. dem derzeit vorhandenen Erdungsnetz des zuvor genannten Mastes Nr. 3140 ein Abstand von zumindest 10 m (20 m für Koaxialkabel) eingehalten wird. Nähern sich eventuell geplante Kabel dem Anlagenerdungsnetz des UW Oststeiermark bzw. dem derzeit vorhandenen Masterdungsnetz auf weniger als 10 m (20 m für Koaxialkabel), so ist in diesem Bereich ein Überspannungsschutz (Verlegen der Kabel in einem geschlossenen, isolierenden Schutzrohr mit einer Stoßspannungsfestigkeit von mindestens 120 kV) vorzusehen.

Eventuelle Begleiterder od. sonstige leitfähige Bänder (z.B. Trassenortungsbänder) sind innerhalb des zuvor genannten 10 m Bereiches zum Anlagenerdungsnetz bzw. zum vorhandenen Masterdungsnetz ebenfalls in dem geschlossenen, isolierenden Schutzrohr mit einer Stoßspannungsfestigkeit von mindestens 120 kV zu verlegen. Es dürfen jedenfalls durch Begleiterder bzw. sonstige leitfähige Bänder keine Potentialverschleppungen auftreten.

Eventuelle Kabelverteiler, Steuerschränke, Beleuchtungsmaste u. dgl. sind so zu situieren, dass dabei ein Abstand von zumindest 10 m zum Anlagenerdungsnetz des UW Oststeiermark bzw. auch zum derzeit vorhandenen Masterdungsnetz des Mastes Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO eingehalten wird.

Weiters möchten wir betreffend die geplante Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze - Graz Hbf (Elektrifizierung Steirische Ostbahn, Abschnitt Staatsgrenze - Gleisdorf) im Hinblick auf eventuell geplante Signalanlagen bzw. sonstige Fernmeldeeinrichtungen in der näheren Umgebung des UW Oststeiermark bzw. der näheren Umgebung von Mast Nr. 3140 der 380-kV-Ltg. Kainachtal - Wien SO noch darauf hinweisen, dass die ohmsche u. atmosphärische Beeinflussung geeignet zu berücksichtigen ist.

Im Hinblick auf eine mögliche induktive Beeinflussung von FM-Anlagen im Bereich der Bahnstrecke möchten wir anmerken, dass dafür grundsätzlich die Österreichische Bestimmung für die Elektrotechnik ÖVE-B1/1976 zu berücksichtigen ist.

Abschließend möchten wir noch darauf hinweisen, dass Hochspannungsleitungen und deren Maste wie auch höhere Bäume oder hohe Gebäude als exponierte Objekte mit einer erhöhten Blitzeinschlagwahrscheinlichkeit zu betrachten sind und dass für etwaige Schäden infolge von Blitzeinschlägen in die o.g. Hochspannungsleitungen keine wie immer gearteten Ansprüche an APG gestellt werden können.

Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten für die Errichtung der erforderlichen Maßnahmen vom Bauwerber (ÖBB) getragen werden.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die von uns gegen unzulässige Beeinflussungen vorgeschlagenen Maßnahmen üblicherweise von der Baubehörde als Auflage zur Baubewilligung aufgenommen werden und somit wie auch alle sonstigen Auflagen zur Erlangung der Benützungsbewilligung einzuhalten sind. Eine Kontrolle bzw. Abnahmebestätigung für die geeignete Ausführung dieser Maßnahmen ist nicht Sache von APG.

Datum: 25.03.2026

Name/Unterschrift

i.V. Stangl

Austrian Power Grid AG


Austrian Power Grid AG
Umspannwerk Hesselberg
Hesselberg 11
8792 St. Peter-Freienstein



Eingel. 25. MRZ. 2026

Zahl: Blg:

St. Margarethen, 23.03.2026

STELLUNGNAHME von TAG GmbH

zum Bauvorhaben: Zahl: GZ.: 2026-0.047.072

Gegenstand: ÖBB-Strecke 2710 Mogersdorf Staatsgrenze – Graz Hbf Elektrifizierung
Bereich Takern-St. Margarethen; Lageplan Elektrifizierung Teil 14, km 213-215

Betroffene Leitungsanlagen von TAG GmbH: TAG I TAG II TAG LOOP II

Servitutstreifenbreite: TAG 1 (10m); TAG II u. TAG LOOP II (28m)

TAG GmbH (im Folgenden kurz TAG GmbH genannt) beantragt die Vorschreibung folgender Auflagen zum gegenständlichen Projekt und macht ihre Zustimmung von der strikten Einhaltung nachfolgender Auflagen - soweit zutreffend - abhängig:

1. TAG GmbH ist mindestens 7 Werktage vor Baubeginn unter nachstehender Adresse schriftlich oder telefonisch zu verständigen, damit die Rohrleitungsachse, sowie auch die genaue Lage des Begleitkabels ausgesteckt und die Richtigkeit von TAG GmbH anerkannt, sowie eine Bauaufsicht gestellt werden kann.

TAG GmbH
Operation & Maintenance
Competence Center Steiermark
St. Margarethen an der Raab 144, 8321
Tel. Nr.: +43 3115 2541 89300

Martin Zauper
Right of Way
Tel. Nr.: + 43 3115 2541 89303
+ 43 664 88643047
Mail: m.zauper@taggmbh.at

Ewald Bichler
Chief Operator Plant and Pipeline
Tel. Nr.: + 43 3115 2541 89302
+ 43 664 88643039
Mail: e.bichler@taggmbh.at

11. Windkraft- und Photovoltaikanlagen: Für die Errichtung von Windkraftanlagen ist bei der Verhandlung eine Stellungnahme eines maschinenbautechnischen Sachverständigen einzuholen.
Laut ÖVGW G B430 ist der Abstand zu erdverlegten Ferngasleitungen mit der Gesamthöhe der Windenergieanlage + 10 % definiert. Bei obertägigen Erdgasanlagen sind die Beeinflussungsabstände zwischen Gasleitungsanlagen und Windenergieanlagen gemäß Tabelle 2 und Tabelle 3 einzuhalten. Eine Unterschreitung dieser Abstände ist nicht möglich. Für die Errichtung von Photovoltaikanlagen im Nahbereich einer Erdgasleitungsanlage von TAG GmbH ist eine Stellungnahme eines unabhängigen elektrischen Sachverständigen einzuholen und vor Umsetzung des Projektes unaufgefordert an die TAG GmbH zu übermitteln. Innerhalb des Servitutsstreifen der Erdgasleitungen dürfen keine Anlagenteile einer Photovoltaikanlage installiert werden. Die Maßnahmen lt. ÖVGW G B430 sind mindestens einzuhalten. Im Bedarfsfall werden zusätzliche Maßnahmen durch die TAG GmbH vorgegeben.

12. Jedwede Gebäude, Überbauungen, auch unbefestigt, Zaunanlagen, Holz- und Gerätehütten, (Bau-) Container, durchgehende Fundamente, Carports, Schächte (auch Regenwassereinlaufschächte), Sicker- oder Sammelbecken, Erdwärmekollektoren und -leitungen, Steinschichtungen, Schwimmbecken, Erder, Kabelmuffen, usw. dürfen innerhalb des Servitutsstreifens nicht errichtet werden.
Werden außerhalb des Servitutsstreifens Gebäude errichtet, so dürfen auch die Dachtraufen keinesfalls in den Servitutsstreifen der Gasleitungen hineinragen. Temporäre (Weide-) Zäune für die Nutztierhaltung sind zulässig, wenn diese ohne Verwendung von Werkzeug aufgestellt und entfernt werden können. Eine Zustimmung dafür ist vorab schriftlich bei TAG einzuholen. Die Zaunanlage darf keinesfalls ein Hindernis für die Ausübung der TAG-Betriebsaktivitäten darstellen.
Befestigte Flächen im Bereich des Servitutsstreifens sind so auszuführen, dass Oberflächenwässer im genannten Servitutsstreifen nicht zur Versickerung gelangen können. Parkflächen dürfen im Servitutsbereich nicht errichtet werden.

13. Eine Parallelverlegung von geplanten Anlagen zu den Erdgasleitungen hat prinzipiell außerhalb des Servitutsstreifens zu erfolgen.

14. Bei Kreuzungen von Einbauten mit den Erdgasleitungen von TAG GmbH ist ein lichter Abstand von mind. 30 cm einzuhalten. Schleifende Schnitte mit weniger als 45° sind zu vermeiden. Die Rohrgrabenbreite ist im Kreuzungsbereich zu minimieren.

15. Im Servitutsbereich der Erdgasleitungen sind Kanäle in gasdichter Ausführung herzustellen (z.B.: Kunststoff). Freispiegelkanäle sind in selbsttragender Form über eine Breite von 5m (2,5m rechts/links der Rohrachse) auszuführen (z.B. Beton armiert, Stahlträger).

16. Der Betrieb und die Wartung der Erdgasleitungen, sowie der jederzeitige Zutritt zur Leitungstrasse darf weder während des Baues, noch durch den Bestand der gemeinsamen Anlagen oder Maßnahmen behindert werden. Insbesondere sind auch zeitweilige Ein- und Umzäunungen nur soweit zulässig, als dass der jederzeitige Zutritt der TAG GmbH dadurch nicht behindert wird, dementsprechende Vorkehrungen sind auf Kosten der Antragsteller vorzuschreiben. Der Servitutsbereich ist dauerhaft von Lagerungen freizuhalten. Auch hat der Antragsteller im Falle notwendiger Grabungs- und Wartungsarbeiten an den Gasleitungen sämtliche diese Arbeiten behindernden Anlagen, wie z.B. Zäune aber auch Gewächse auf seine Kosten zu entfernen und trifft TAG GmbH auch keine wie immer geartete Verpflichtung für Schäden oder Aufwendungen, welche dem Antragsteller durch solche Arbeiten entstehen, aufzukommen.



Bezüglich der Abstände der Rohrleitungen zu den Masten und ihrer Erdungsanlage ist die ÖVGW-Richtlinie G B430 (vormals G28) einzuhalten.

Ferner sind bezüglich Beeinflussung: unter anderem die Normen TKB - TE 30; ÖNORM EN ISO 18086; Ö-VE/ ÖNORM EN 50443; ÖVE/ ÖNORM EN 50162 und ÖNORM EN ISO 21857 (gilt für Gleichstromanlagen, inklusive Photovoltaikanlagen (PV)) und bzgl. der Abstände: ÖNORM B 2533; ÖVGW G B430, sowie die fach einschlägige Literatur und entsprechende Publikationen der ÖVGW heranzuziehen.

25. Die Querungen der Rohrleitung(en) sind im offenen Zustand vom Antragsteller koordinativ einzumessen. Die Vermessungsdaten sind in digitaler Form spätestens 1 Monat nach Durchführung der Querung an die TAG GmbH (Wegerecht im zuständigen Competence Center) zu übergeben.
26. Die vor Baubeginn oder während der Arbeiten entfernten Markierungen der Erdgasleitungen sind ordnungsgemäß wieder zu versetzen und einzumessen.
27. Innerhalb eines Abstandes von 5 m (Angabe der entsprechenden Entfernung) beidseits der Rohrleitungen TAG I, TAG II und TAG LOOP II dürfen keine stark- oder tief wurzelnden Gewächse gepflanzt werden.
28. Der Antragsteller hat allen Bauausführenden von den angeführten Auflagen und Vorschriften Mitteilung zu machen und für deren Einhaltung zu sorgen.
29. Bestandspläne sind spätestens 2 Monate nach Baufertigstellung/ Bauende dem Competence Center zu übergeben.

Zustelladresse für den Bescheid:

TAG GmbH
Operations & Maintenance
Wienerbergstraße 11
1100 Wien

TAG GmbH


..... am. 23.03.2026
(Unterschrift)