



Abteilung 13

GZ: ABT13-207144/2020-10

Ggst.: Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB
UVP-Feststellungsverfahren

→ **Umwelt und
Raumordnung**

Umweltverträglichkeitsprüfung

Bearbeiterin: Dr. Katharina Kanz
Tel.: (0316) 877-2716
Fax: (0316) 877-3490
E-Mail: abteilung13@stmk.gv.at

Graz, am 23. November 2020

**Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB**

Umweltverträglichkeitsprüfung

Feststellungsbescheid

Bescheid

Spruch

Auf Grund des Antrages vom 17. Juli 2020 der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH mit dem Sitz in Graz (FN 45372 z des Landesgerichtes für ZRS Graz), vertreten durch die Held Berdnik Astner & Partner Rechtsanwälte GmbH, Karmeliterplatz 4, 8010 Graz, wird festgestellt, dass für das Vorhaben der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH „Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 80/2018:

- § 2 Abs. 2
- § 3 Abs. 1 und 7
- § 3a Abs. 1 Z 2 und Abs. 6
- Anhang 1 Z 10 lit. a) Spalte 1, lit. b) Spalte 1, lit. c) Spalte 1, lit. d) Spalte 2, lit. e) Spalte 3, lit. f) Spalte 3, lit g) Spalte 3 und lit. h) Spalte 3
- Anhang 1 Z 46 lit. b) Spalte 2, lit. d) Spalte 2, lit. h) Spalte 3 und lit. j) Spalte 3

Kosten

Gemäß §§ 76 bis 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F., hat die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH mit dem Sitz in Graz (FN 45372 z des Landesgerichtes für ZRS Graz) folgende Kosten zu tragen:

Landesverwaltungsabgaben gemäß der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2016, LGBl. 73/2016 i.d.F. LGBl. 76/2018:

a) für diesen Bescheid nach Tarifpost A 2	€	13,50
b) für den Sichtvermerk auf den eingereichten 20 Unterlagen nach Tarifpost A 7 (je € 6,20)	€	<u>124,00</u>
Gesamtsumme:	€	<u>137,50</u>

Dieser Betrag ist mittels beiliegender Gebührenvorschreibung binnen 2 Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides zu entrichten.

Gebühren nach dem Gebührengesetz, BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.:

Gebühren:	1 x € 14,30	€ 14,30	für den Antrag vom 17. Juli 2020
	16 x € 3,90	€ 62,40	für die Beilagen 1, 4, 5, 6, 8 und 10
	<u>8 x € 21,80</u>	<u>€ 174,40</u>	für die Beilagen 2, 3, 7 und 9

Gesamtsumme: **€ 251,10**

Diese Gebühren sind bereits in der ausgewiesenen Gesamtsumme berücksichtigt.

Begründung

A) Verfahrensgang

I. Mit der Eingabe vom 17. Juli 2020 hat die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH mit dem Sitz in Graz (FN 45372 z des Landesgerichtes für ZRS Graz), vertreten durch die Held Berdnik Astner & Partner Rechtsanwälte GmbH, Karmeliterplatz 4, 8010 Graz, bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 eingebracht, ob für das Vorhaben der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH „Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Von der Antragstellerin wurden folgende Projektunterlagen vorgelegt:

- Schematische Darstellung der Streckenabschnitte (Beilage 1)
- Plan des Streckenverlaufes mit Ersichtlichmachung der berührten Siedlungsgebiete auf dem Nutzungsplan (Beilage 2)
- Plan des Streckenverlaufes mit Ersichtlichmachung der berührten Siedlungsgebiete auf dem Luftbild (Beilage 3)
- Übersicht Kapazitätsberechnung, insbesondere betreffend den Abschnitt Graz Köflacherbahnhof – Lieboch (Beilage 4)
- Leistungsanforderungen SPNV Weststeiermark 2021-2024 und 2025-2030 (Beilage 5)
- Lage des Objektschutzwaldes „Teigitschgraben“ und des Landschaftsschutzgebietes Nr. 29 (Beilage 6)
- Plan des Streckenverlaufes mit Ersichtlichmachung des von Bewuchs freizuhaltenden Bereiches um die Gleisachse (Beilage 7)

II. Am 24. Juli 2020 wurde der Amtssachverständige für Verkehrstechnik um Stellungnahme zu folgenden Fragen ersucht:

1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
2. Beträgt das Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) mindestens 60.000 Züge/Jahr?
3. Kommt es durch das gegenständliche Vorhaben zu einer Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%?

III. Mit Schreiben vom 24. Juli 2020 wurde von der Forstbehörde mitgeteilt, dass „*das genannte Gebiet ein ausgewiesener Objektschutzwald des Bezirksrahmenplanes Voitsberg ist. Es handelt sich um das Projektgebiet 5 (Teigitschgraben – Kremserlei). Für diese Waldflächen liegt kein Bannlegungsbescheid vor.*“

IV. Der Amtssachverständige für Naturschutz teilte am 27. Juli 2020 mit, dass die projektgegenständliche Eisenbahnstrecke außerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Westliches Berg- und Hügelland von Graz“ gemäß der Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 29. Juni 1981 über die Erklärung von Gebieten des westlichen Berg- und Hügellandes von Graz zum Landschaftsschutzgebiet, LGBl. Nr. 80/1981, liegt.

V. Am 14. August 2020 wurde von der Eisenbahnbehörde bekannt gegeben, dass vom Vorliegen der erforderlichen materienrechtlichen Bewilligungen für das gegenständliche Vorhaben ausgegangen werden kann.

VI. Mit Schreiben vom 18. September 2020 teilte der verkehrstechnische Amtssachverständige mit, für eine Beurteilung folgende ergänzende Projektunterlagen zu benötigen:

- Vorlage der für die derzeitigen Zugzahlen durchgeführten Ermittlungen und herangezogenen Fahrpläne
- Nachweis der hinkünftigen Zahlen durch Fahrplanentwürfe
- näherungsweise Angabe der theoretisch maximal möglichen Zugfrequenzen auf dem derzeit eingleisigen und hinkünftig zweigleisigen Streckenabschnitt zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße

- Bericht, inwieweit allenfalls neu vorgesehene Streckensicherungen bei der Ermittlung maximaler Zugzahlen bzw. den Fahrplanplanungen für das Prognosejahr bereits berücksichtigt wurden

VII. Am 7. Oktober 2020 hat die Projektwerberin folgende ergänzende Projektunterlagen vorgelegt:

- Angaben zur Zugfrequenz samt Fahrplan 2019/2020 und Fahrplan 2025+ (Beilage 8)
- Angaben zu der von Bewuchs freizuhaltenden Fläche (Beilage 9)

VIII. Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik hat auf Basis der vorgelegten ergänzenden Projektunterlagen (Beilage 8) am 28. Oktober 2020 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Da durch das Vorhaben der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB), das gesamte Streckennetz der Eisenbahn mit einer Fahrleitung auszustatten und den Streckenabschnitt zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße im Grazer Stadtgebiet zweigleisig auszubauen, ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird, hat die GKB beantragt festzustellen, ob im gegenständlichen Fall die Durchführung eines UVP-Verfahrens erforderlich ist. Als schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E wird gemäß den vorliegenden Unterlagen das Siedlungsgebiet entlang der Eisenbahnstrecken angesehen.

Dazu wurde aus fachlicher Sicht in einer ersten Stellungnahme festgestellt, dass wesentliche Angaben aus dem Genehmigungsantrag entnommen werden können. Um jedoch die Plausibilität der Angaben abschätzen zu können, wurde die Vorlage weiterer Unterlagen als erforderlich erachtet. Im Einzelnen gefordert wurde eine Beschreibung über die für die derzeitigen Zugzahlen durchgeführten Ermittlungen und die Vorlage der herangezogenen Fahrpläne sowie der Nachweis der hinkünftigen Zugzahlen durch Fahrplanentwürfe und die näherungsweise Angabe der theoretisch maximal möglichen Zugfrequenzen auf dem derzeit eingleisigen und hinkünftig zweigleisigen Streckenabschnitt zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße. Weiters gefordert wurde ein Bericht, inwieweit allenfalls neu vorgesehene Streckensicherungen bei der Ermittlung maximaler Zugzahlen bzw. den Fahrplanplanungen für das Prognosejahr bereits berücksichtigt wurden.

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2020 wurden neben den derzeit gültigen Fahrplänen und den Fahrplänen ab Inbetriebnahme der Koralmbahn eine Stellungnahme zu den o.g. Ergänzungen übermittelt. Daraus kann entnommen werden, dass nach der Fertigstellung des zweigleisigen Abschnitts zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße unter Berücksichtigung einer neuen Streckensicherung die maximale theoretische Zugfrequenz hier 20,7 Züge pro Stunde beträgt. Derzeit wird als maximale stündliche Frequenz in diesem Abschnitt für den Fall, dass alle Züge bis zum Bahnhof Straßgang durchfahren, 17,1 Züge pro Stunde angegeben. Wenn alle dazwischen befindlichen Haltestellen bedient werden, beträgt diese maximale Zugfrequenz 8,8 Züge.

Diese Zugzahlen stellen allerdings einen betriebstechnisch maximal möglichen theoretischen Wert dar.

Tatsächlich ergeben sich die derzeit vorhandenen und hinkünftig geplanten Fahrpläne primär aus dem Bedarf.

Im gegenständlichen Fall wurden die Fahrpläne aus den Leistungsanforderungen für den Schienenpersonennahverkehr für die Weststeiermark für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der Koralmbahn und Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB und für den Zeitraum danach erstellt.

Maßgeblich für die Beurteilung im UVP-Feststellungsverfahren ist der Streckenabschnitt zwischen Graz und Seiersberg mit dem höchsten Aufkommen an Zugfahrten. Gemäß dem nach der Inbetriebnahme der Koralmbahn für das Prognosejahr 2025 vorgelegten Fahrplan sind nach dem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße jährlich 45.430 Zugfahrten hier geplant.

Gemäß den Regelungen des UVP-G 2000 besteht UVP-Pflicht bei Änderungen von Eisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen vor oder nach der Kapazitätserhöhung von mindestens 60 000 Zügen pro

Jahr, bei einer Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25 %, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird.

Es wird davon ausgegangen, dass die für das Jahr 2025 angegebenen Zugzahlen, welche sich aus konkreten Fahrplanentwürfen ergeben, die auf Grund verkehrlicher und betrieblicher Erfordernisse erstellt wurden, als Projektinhalt zu verstehen sind. Somit ist, selbst wenn sich bis zum Prognosejahr oder danach ein etwas größerer Verkehrsbedarf ergibt, nicht mit einem Erreichen des Grenzwertes von 60.000 Zugfahrten jährlich zu rechnen.

Zusammenfassend kann auf Grund der nunmehr für die Beurteilung der Fragestellung im Wesentlichen ausreichend vorliegenden Unterlagen festgestellt werden, dass durch das Vorhaben der GKB, welches den zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße im Grazer Stadtgebiet und die Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes umfasst, das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Streckenabschnitten weder vor der Kapazitätserhöhung noch danach auch nicht annähernd das Ausmaß von 60.000 Zügen pro Jahr erreicht. Eine Erhöhung der Zugzahlen von mehr als 25 % ist allerdings auf mehreren Streckenabschnitten gegeben.“

IX. Mit Schreiben vom 29. Oktober 2020 wurden die Verfahrensparteien sowie – im Rahmen des Anhörungsrechtes – die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Gegenstand des Verfahrens und dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

X. Die Umweltschützerin hat am 6. November 2020 wie folgt Stellung genommen:

„Mit Schreiben vom 29. Oktober 2020 wurde ich über das Ergebnis der Beweisaufnahme zum Vorhaben der Graz-Köflacher Bahn und Busbetriebs GmbH informiert, das Streckennetz der GKB zu elektrifizieren. Gleichzeitig erhielt ich die Möglichkeit, dazu innerhalb von 2 Wochen eine Stellungnahme abzugeben. Nach Durchsicht der Unterlagen darf innerhalb offener Frist Nachstehendes mitgeteilt werden:

Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetriebs GmbH beabsichtigt das Streckennetz der GKB zu elektrifizieren. In diesem Zusammenhang erfolgt auch ein zweigleisiger Ausbau im Bereich zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße; weiters sind Rodungen im Gesamtausmaß von max. 4,4 ha geplant. Die Elektrifizierung wird zu einer Kapazitätserhöhung im Streckennetz der GKB führen. Das Vorhaben berührt in mehreren Bereichen schutzwürdige Gebiete der Kategorie E, weshalb die Erfüllung des Tatbestandes der Z 10 h des Anhanges 1 zum UVP-G zu prüfen ist. Seitens der Behörde wurde dazu eine Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV eingeholt, der nachvollziehbar zu dem Schluss kommt, dass weder vor noch nach der Kapazitätserhöhung, auch nicht annähernd das Ausmaß von 60.000 Zügen pro Jahr‘ erreicht wird. Der Tatbestand der Z 10 h des Anhanges 1 zum UVP-G wird daher nicht erfüllt.

Hinsichtlich der erforderlichen Rodungen im Ausmaß von 4,4 ha ist darauf hinzuweisen, dass die Strecke der GKB im Ortsgebiet von Windorf (Gemeinde Seiersberg-Pirka) laut GIS-Darstellung auf einer Länge von etwa 300 m das LSG Nr. 29, Westliches Berg- und Hügelland von Graz, berührt. Aus diesem Grund wäre auch der Tatbestand der Z 46 h des Anhanges 1 zum UVP-G zu prüfen. Aus dem der Verordnung zugrundeliegenden Plan ist zwar ersichtlich, dass das LSG Nr. 29 tatsächlich erst westlich des Gst. Nr. 1053/1 KG Pirka-Eggenberg beginnt, aus meiner Sicht ist dennoch nicht eindeutig, dass die Fällungen in diesem Bereich das LSG Nr. 29 nicht beanspruchen. In einem Abstand von etwa 12 m um die Gleisachse kann durch Fällungen von Bäumen durchaus eine Beanspruchung des LSG Nr. 29 erfolgen.

Um das Verfahren durch die Einholung naturschutzfachlicher bzw. forstlicher Gutachten nicht unnötig zu verzögern darf höflich angeregt werden,

- die Antragstellerin zu befragen, ob Fällungen außerhalb des Eigengrundes der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (und damit im LSG Nr. 29) ausgeschlossen werden können bzw.*
- zu prüfen, ob es sich bei den Fällungen um Trassenaufhiebe (Z 46 j Anh. 1 zum UVP-G) handelt.*

XI. Die Gemeinde Krottendorf-Gaisfeld als Standortgemeinde hat am 13. November 2020 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Zur Elektrifizierung der Bahntrasse der GKB haben wir als Gemeinde intern eine kleine Umfrage gestartet und sind zu folgendem Ergebnis gekommen: Das Abstellen der mit Diesel betriebenen Schienenfahrzeuge wird allgemein begrüßt. Die beabsichtigte Elektrifizierung ist natürlich eine Möglichkeit umweltschonend transportieren zu können. Jedoch befürchten die befragten Gemeindebürger eine empfindliche Störung des Orts- und Landschaftsbildes der Tourismusregion Lipizzanerheimat. Nachdem bei dieser Befragung auch technisch versierte Menschen kontaktiert wurden, und dieser Meinung bin auch ich, sollte man über Schienenfahrzeuge nachdenken, welche Wasserstoff als Energiequelle zum Betrieb eines Traktionsmotors, des Hilfstriebwerkes oder beides nutzen. Die Funktionalität über Wasserstoffverbrennungsmotoren ist über Google zu erfahren. Außerdem werden solche Schienenfahrzeuge mit Wasserstoffbetrieb im Personen- als auch im Güterverkehr verwendet. In Niedersachsen hat der französische Alstom-Konzern 14 Schienenfahrzeuge im Einsatz. Ein Wasserstoff betriebenes Schienenfahrzeug wird die Emissionen im Regionalverkehr gegen Null bringen. Nachdem es für die Entscheidung der Änderung der Antriebstechnik noch eine gewisse Zeit bedarf, sollte man unbedingt, bevor man sich endgültig für die Elektrifizierung entscheidet, über wasserstoffbetriebene Schienenfahrzeuge nachdenken. Als Alternative, wenn es um die Elektrifizierung gehen soll, würden wir noch auf das oberleitungsfreie Verkehrssystem der Stadt Bordeaux verweisen, welches eine gute optische Lösung für den öffentlichen Verkehr darstellt. Mit dieser Variante gibt es keine Oberleitung und dadurch stellt diese auch keine Gefahr dar. Wenn die GKB als innovatives Verkehrsunternehmen sich dazu entschließt, ein klimafreundliches Antriebssystem zu errichten, dann sollte man nicht auf halben Wege stehen bleiben und die Etablierung von neuen Technologien, die teilweise in anderen Ländern bereits vorgelebt wird, auch bei uns zur Umsetzung zu bringen und damit auch den Wirtschaftsstandort Steiermark als innovatives Vorreiterland weiter zu stärken.“

XII. Die Forstbehörde teilte am 16. November 2020 Folgendes mit: *„Sollte das UVP-Feststellungsverfahren ergeben, dass keine UVP-Pflicht besteht, ist die Antragstellerin darauf hinzuweisen, dass ein Rodungsantrag bei der Bezirkshauptmannschaft Voitsberg einzubringen ist.“*

XIII. Die Projektwerberin hat am 20. November 2020 folgende Stellungnahme samt planlicher Darstellung (vgl. Beilage 10) abgegeben:

„1. Zur Frage der Beanspruchung des LSG 29

Teile der Rodungsfläche im gegenständlichen Bereich kommen auf Flächen außerhalb des Bahngrundes zu liegen. Dabei handelt es sich aber um wenige hundert Quadratmeter. Die genaue Begrenzung des LSG 29 ist der zu Grunde liegenden Verordnung auf Grund des groben Maßstabes nicht mit Sicherheit zu entnehmen. Unter der Annahme, dass das LSG 29 an der Grenze des Bahngrundes endet, werden im gegenständlichen Bereich für die Rodung in etwa 820 m² Fläche in Anspruch genommen. In Beilage ./J wird die so umschriebene Fläche in roter Umrandung dargestellt.

2. Zur Frage des Trassenaufhiebs

Nach Ansicht der Antragstellerin wäre es auch denkbar gewesen, die gegenständliche Rodung in Form eines Trassenaufhiebes abzuwickeln. Zur Hintanhaltung rechtlicher wie tatsächlicher Unsicherheiten wird, da die Flächeninanspruchnahme für die Rodung insgesamt unter 5 ha liegt, das Vorhaben als Rodung durchgeführt.“

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

I. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH mit dem Sitz Graz (FN 45372 z des Landesgerichtes für ZRS Graz) ist Betreiberin der Eisenbahnstrecken Graz Köflacherbahnhof – Köflach und Lieboch – Wies-Eibiswald.

Das Streckennetz der Projektwerberin ist zur Gänze eine vernetzte Nebenbahn im Sinne des § 4 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG. Gemäß dieser Bestimmung sind Nebenbahnen für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind. Auf dem Netz der Projektwerberin verkehren weder im Güter- noch im Personenverkehr Fernzüge. Das Netz dient somit ausschließlich Regionalverkehrszwecken.

Das Streckennetz ist - mit Ausnahme von Bahnhofsbereichen - eingleisig ausgeführt. Derzeit ist es nicht elektrifiziert.

Die Eisenbahnstrecken gliedern sich in folgende vier Streckenabschnitte (vgl. Beilage 1):

- Graz Köflacherbahnhof – Lieboch (ca. 16 km)
- Lieboch – Köflach (ca. 24 km)
- Lieboch – Wettmannstätten (ca. 18 km)
- Wettmannstätten – Wies-Eibiswald (ca. 33 km)

Das Verkehrsaufkommen auf den Streckenabschnitten stellt sich wie folgt dar:

<u>Streckenabschnitt</u>	<u>Züge/Jahr</u>
Graz Köflacherbahnhof – Lieboch	26.095
Lieboch – Köflach	14.909
Lieboch – Wettmannstätten	12.966
Wettmannstätten – Wies-Eibiswald	13.919

Das Streckennetz knüpft an den Bahnhöfen „Weststeiermark“ und „Wettmannstätten“ an die von der ÖBB betriebene Koralmbahn an, die im Dezember 2025 in Betrieb genommen und ebenfalls elektrisch betrieben werden soll (vgl. Beilage 1).

II. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben soll in den Jahren 2025 bis 2028 abschnittsweise umgesetzt werden und umfasst folgende Maßnahmen:

1. Umstellung des Betriebes von Dieseltraktion auf elektrischen Betrieb auf allen Streckenabschnitten

Diese Umstellung erfordert die Errichtung von Oberleitungsmasten unmittelbar am Gleiskörper sowie einzelne damit verbundene bauliche Anpassungen. Der für den Betrieb erforderliche elektrische Strom wird von bereits behördlich genehmigten Unterwerken der ÖBB Infrastruktur AG bezogen (konkret im Bereich Graz Hauptbahnhof und dem Bahnhof Weststeiermark). Die Projektwerberin errichtet keine eigenen Übertragungsleitungen. Das Unterwerk Weststeiermark der ÖBB Infrastruktur AG wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen und durch das BMVIT mit Bescheid vom 30. Dezember 2016, GZ: BMVIT-820.388/0024-IV/IVVS4/2016, genehmigt. Der Anschluss des Vorhabens an dieses Unterwerk stellt keine erhebliche Änderung des Vorhabens „Bahnstromversorgung Koralmbahn“ dar und kann gemäß der Stellungnahme des BMKUEMIT vom 14. Mai 2020, GZ: 2020-0.282.833, ohne Änderung der für das Vorhaben erteilten Genehmigung erfolgen.

2. Zweigleisiger Ausbau im Bereich zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße

Im Streckenabschnitt Graz Hauptbahnhof – Lieboch wird im Bereich zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße auf einer Länge von etwa 1,3 km die derzeit eingleisige Bahnstrecke zweigleisig ausgebaut. Die Gleiszulegung erfolgt unmittelbar im Bereich des bestehenden Gleiskörpers und in engem zeitlichen Zusammenhang mit der Elektrifizierung. Die von der Projektwerberin betriebene Strecke Graz – Köflach beginnt mit Streckenkilometer 0,000 am Grazer Hauptbahnhof. Die Infrastrukturgrenze zwischen ÖBB-Infrastruktur AG und GKB liegt in Bahnkilometer 0,111. Der Abschnitt vor Bahnkilometer 0,111 steht im Eigentum der ÖBB-Infrastruktur AG und wird von dieser betrieben. Dieser Abschnitt soll im Zuge der Elektrifizierung der GKB ebenso elektrifiziert werden und ist Bestandteil des gegenständlichen Projektes.

III. Im Zuge der Elektrifizierung kann es notwendig sein, entlang der Bahntrasse - dies betrifft einen Abstand von etwa 12 m um die Gleisachse - Bäume zu fällen, um sicherzustellen, dass keine Bäume in

die Oberleitungen fallen. Da der Trassenverlauf auch bisher in beinahe diesem Umfang von Bewuchs freigehalten worden ist, besteht Schägerungsbedarf oftmals nur lokal und in verhältnismäßig geringem Gesamtumfang (vgl. Beilagen 7 und 9). Die von Bewuchs freizuhaltende Fläche beträgt maximal 4,4 ha (vgl. Beilage 9).

IV. Das Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 zur Ausführung. Die Streckenführung verläuft in weiten Teilen der Strecke in der Nähe von Siedlungsgebieten, da der Abstand weniger als 300 m beträgt, wobei dies insbesondere für den Abschnitt Graz Köflacherbahnhof – Lieboch gilt (vgl. die Beilagen 2 und 3).

V. Die Eisenbahnstrecke liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 (vgl. Punkt A) III. und IV.).

Die Baumschlägerungen im Gesamtausmaß von maximal 4,4 ha erfolgen im Ausmaß von 820 m² (vgl. Beilage 10) im Landschaftsschutzgebiet Nr. 29 - Westliches Berg- und Hügelland von Graz (vgl. die Verordnung der Steiermärkischen Landesregierung vom 29. Juni 1981 über die Erklärung von Gebieten des westlichen Berg- und Hügellandes von Graz zum Landschaftsschutzgebiet, LGBl. Nr. 80/1981).

VI. Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt.

C) Rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung

I. Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutz und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören.

II. Gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

III. Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

IV. § 3a UVP-G 2000 lautet:

(1) Änderungen von Vorhaben,

1.

2. für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

(2)

(3)

(4) Bei der Feststellung im Einzelfall hat die Behörde die in § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 angeführten Kriterien zu berücksichtigen. § 3 Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung gemäß Abs. 1 Z 2, Abs. 2, 3 und 6 entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Soweit nicht eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes gemäß Abs. 1 Z 2 sowie Abs. 2 und 3 die Summe der Kapazitäten,

die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25% des Schwellenwertes oder, wenn kein Schwellenwert festgelegt ist, der bisher genehmigten Kapazität erreichen muss.

(6) Bei Änderungen von Vorhaben des Anhanges 1, die die in Abs. 1 bis 5 angeführten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert oder das Kriterium des Anhanges 1 erreichen oder erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Änderung durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Änderungsvorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, § 3 Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

(7)

V. Anhang 1 Z 10 UVP-G 2000 lautet:

Z 10	<p>a) Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte;</p> <p>b) Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>c) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sofern die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist;</p>	<p>d) Vorhaben der lit. b und c, wenn das Längenkriterium nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Teilstücke mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist;</p>	<p>e) Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird;</p> <p>f) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse mehr als 100 m entfernt ist und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird;</p> <p>g) Änderung von Eisenbahnstrecken durch Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mindestens 2,5 km, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B oder C berührt wird;</p> <p>h) Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60 000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der</p>
------	---	---	---

			<p>Zugkapazität um mindestens 25%, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird.</p> <p>Ausgenommen von lit. e bis h sind Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, sowie Anschlussbahnen; ausgenommen ist auch die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen.</p> <p>Bei lit. c, f, g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 10 sind Hochleistungsstrecken (§ 23b) nicht erfasst.</p>
--	--	--	---

VI. Das gegenständliche Vorhaben ist als Änderungsvorhaben zu qualifizieren (vgl. Punkt B) I. und II.).

Vom Vorhandensein der erforderlichen materienrechtlichen Genehmigungen ist auszugehen (vgl. Punkt A) V.).

VII. Das gegenständliche Vorhaben umfasst nicht den Neubau einer Eisenbahnstrecke im Sinne der Z 10 lit. a) Spalte 1, lit. b) Spalte 1 und lit. e) Spalte 3 UVP-G 2000, sodass diese Tatbestände nicht verwirklicht werden.

Die Zulegung des zweiten Gleises im Streckenabschnitt Graz Hauptbahnhof – Lieboch im Bereich zwischen der Wetzelsdorfer Straße und der Grottenhofstraße auf einer Länge von etwa 1,3 km erfolgt weniger als 100 m vom bisherigen Gleis entfernt, sodass auch die Tatbestände der Z 10 lit. c) Spalte 1, lit. d) Spalte 2, lit. f) Spalte 3 und lit g) Spalte 3 UVP-G 2000 nicht verwirklicht werden.

Gemäß Z 10 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 sind Änderung von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25 % einer Einzelfallprüfung zu unterziehen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird.

Das gegenständliche Vorhaben verwirklicht das Tatbestandsmerkmal „Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E“ (vgl. Punkt B) IV.), sodass zu prüfen ist, ob auch das Tatbestandsmerkmal „Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr durch Erhöhung der Zugkapazität um mindestens 25%“ erfüllt wird.

Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik kommt in seiner Stellungnahme (vgl. Punkt A) VIII.) zum Ergebnis, dass *„das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Streckenabschnitten weder vor der Kapazitätserhöhung noch danach auch nicht annähernd das Ausmaß von 60.000 Zügen pro Jahr erreicht. Eine Erhöhung der Zugzahlen von mehr als 25 % ist allerdings auf mehreren Streckenabschnitten gegeben.“*

Da das Tatbestandsmerkmal „Verkehrsaufkommen (vor oder nach der Kapazitätserhöhung) von mindestens 60.000 Zügen/Jahr“ nicht erfüllt ist, wird der Tatbestand des Anhanges 1 Z 10 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 somit nicht verwirklicht.

VIII. Anhang 1 Z 46 UVP-G 2000 lautet:

Z 46		<p>a) Rodungen ^{14a)} auf einer Fläche von mindestens 20 ha;</p> <p>b) Erweiterungen von Rodungen ^{14a)}, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen ¹⁵⁾ und der beantragten Erweiterung mindestens 20 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 5 ha beträgt;</p> <p>c) Trassenaufhiebe^{14b)} auf einer Fläche von mindestens 50 ha;</p> <p>d) Erweiterungen von Trassenaufhieben^{14b)}, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 50 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 12,5 ha beträgt;</p>	<p>e)</p> <p>f)</p> <p>g) Rodungen ^{14a)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 10 ha;</p> <p>h) Erweiterungen von Rodungen ^{14a)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen ¹⁵⁾ und der beantragten Erweiterung mindestens 10 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 2,5 ha beträgt;</p> <p>i) Trassenaufhiebe^{14b)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 25 ha;</p> <p>j) Erweiterungen von Trassenaufhieben^{14b)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 25 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 6,25 ha beträgt;</p> <p>sofern für Vorhaben dieser Ziffer nicht das Flurverfassungs-Grundsatzgesetz 1951 oder das Grundsatzgesetz 1951 über die Behandlung der Wald- und Weidenutzungsrechte gilt. Ausgenommen von Z 46 sind Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer (Renaturierungen) sowie alle Maßnahmen, die zur Herstellung der Durchgängigkeit vorgenommen werden. Bei Z 46 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die</p>
------	--	--	--

			Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 10 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist. Flächen für Rodungen und Flächen für Trassenaufhiebe sind gesondert zu ermitteln und nicht zusammenzurechnen.
--	--	--	--

^{14a)} Rodung ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur gemäß § 17 Abs. 1 Forstgesetz 1975.

^{14b)} Trassenaufhiebe sind gemäß § 81 Abs. 1 lit. b des Forstgesetzes 1975 Fällungen hiebsunreifen Hochwaldes, die zum Zweck der Errichtung und für die Dauer des rechtmäßigen Bestandes einer energiewirtschaftlichen Leitungsanlage erforderlich sind.

Unter „energiewirtschaftlichen Leitungsanlagen“ im Sinne des Forstgesetzes 1975 „sind elektrische Leitungsanlagen sowie Leitungsanlagen für Rohöl, Erdölprodukte, Gas und Fernwärme zu verstehen“ (Brawenz/Kind/Wieser, ForstG, 4. Auflage, S 114). Leitungsanlagen, die dem Betrieb von Eisenbahnen dienen, sind elektrische Leitungsanlagen (vgl. §§ 1f Starkstromwegegesetz 1968, BGBl. Nr. 1968/70 i.d.g.F.).

¹⁵⁾ Flächen, auf denen zum Antragszeitpunkt eine Rodungsanmeldung nach § 17a Abs. 3 Forstgesetz 1975 oder eine Rodungsbewilligung nach § 18 Abs. 1 Z 1 Forstgesetz 1975 erloschen ist, eine Rodungsanmeldung nach § 17a Abs. 4 Forstgesetz 1975 oder Rodungsbewilligung nach § 18 Abs. 4 Forstgesetz 1975 abgelaufen ist sowie Flächen, für die Ersatzleistungen gemäß § 18 Abs. 2 Forstgesetz 1975 vorgeschrieben wurden, sind nicht einzurechnen.

Da die projektgegenständlichen Baumfällungen eine Begleitmaßnahme darstellen - Haupttatbestand ist Anhang 1 Z 10 UVP-G 2000 – und das gegenständliche Vorhaben als Änderungsvorhaben zu qualifizieren ist, sind auch die Baumschlägerungen nach § 3a UVP-G 2000 zu beurteilen (vgl. BVwG 24.7.2018, GZ: W270 2188379-1).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 29.5.2015, 2012/05/0073.) sind bei einem Linienvorhaben sämtliche Rodungsflächen zu addieren, auch wenn sie sich in ihren Wirkungen nicht überlagern.

Ob es sich bei den projektgegenständlichen Baumfällungen um Rodungen oder um Trassenaufhiebe im Sinne der Z 46 des Anhanges 1 UVP-G 2000 handelt, kann dahingestellt bleiben, da die Tatbestände des Anhanges 1 Z 46 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 3a Abs. 1 Z 2 und Abs. 6 UVP-G 2000 aus folgenden Gründen nicht verwirklicht werden:

Die Baumfällungen mit einem Gesamtausmaß von 4,4 ha überschreiten die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 46 lit b) Spalte 2 UVP-G 2000 von 5 ha bzw. gemäß Anhang 1 Z 46 lit d) Spalte 2 UVP-G 2000 von 12,5 ha nicht. Diese Tatbestände werden weder in Verbindung mit § 3a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 noch in Verbindung mit § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 verwirklicht.

Von den projektgegenständlichen 4,4 ha liegen 820 m² in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 (vgl. Punkt B) V.), sodass zu prüfen ist, ob die Tatbestände des Anhanges 1 Z 46 lit. h) und lit. j) Spalte 3 UVP-G 2000 verwirklicht werden.

Der Schwellenwert von 6,25 ha gemäß Anhang 1 Z 46 lit. j) Spalte 3 UVP-G 2000 wird nicht überschritten, sodass dieser Tatbestand weder in Verbindung mit § 3a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 noch in Verbindung mit § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 verwirklicht wird.

Die projektgegenständliche Fläche von 4,4 ha überschreitet den Schwellenwert gemäß Anhang 1 Z 46 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000, sodass – sofern das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 10 ha beträgt - gemäß § 3a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 zu prüfen ist, ob durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu rechnen ist, wobei die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich ist. Da die im schutzwürdigen Gebiet liegende Fläche im Ausmaß von 820 m² lediglich ca. 0,00142 %! der Fläche des gesamten Landschaftsschutzgebietes Nr. 29 (diese beträgt 5792 ha) ausmacht und die Schlägerungen an der äußersten Randlage des Landschaftsschutzgebietes erfolgen, kann ohne Einholung einer fachlichen Stellungnahme eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des Landschaftsschutzgebietes Nr. 29 ausgeschlossen werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Lage der Grenzfläche des Landschaftsschutzgebietes auf der Grundlage der ÖK 50 erstellt wurde und diese Grenzlinie nicht katasterscharf ist und daher nicht zwingend davon ausgegangen werden kann, dass das Landschaftsschutzgebiet von den gegenständlichen Baumfällungen auch tatsächlich betroffen ist. Somit wird auch dieser Tatbestand nicht verwirklicht.

IX. Das gegenständliche Vorhaben ist daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

X. Zur Eingabe der Gemeinde Krottendorf-Gaisfeld ist auszuführen, dass die Behörde das eingereichte Projekt zu beurteilen hat. Die Vorschreibung der gewünschten Projektänderungen ist rechtlich nicht möglich.

XI. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die genannten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich bei uns** einzubringen.

Sie haben auch die Möglichkeit, die Beschwerde über das **Internet** mit Hilfe eines Web-Formulars einzubringen (<https://egov.stmk.gv.at/rmbe>). Bitte beachten Sie: Dies ist derzeit die einzige Form, mit der Sie eine beweiskräftige Zustellbestätigung erhalten.

Weitere technische Einbringungsmöglichkeiten für die Beschwerde (z.B. Telefax, E-Mail) können Sie dem Briefkopf entnehmen. Der Absender trägt dabei die mit diesen Übermittlungsarten verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes).

Bitte beachten Sie, dass für elektronische Anbringen die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen im Internet kundgemacht sind: <http://egov.stmk.gv.at/tvob>

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die belangte Behörde zu **bezeichnen**. Weiters hat die Beschwerde zu enthalten:

- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**.

Für die Beschwerde ist eine Pauschalgebühr von € 30,- zu entrichten. Die Gebührenschuld entsteht im Zeitpunkt der Einbringung der Beschwerde und ist sofort fällig. Sie müssen daher bereits bei der Eingabe der Beschwerde die Zahlung nachweisen; Sie können dazu einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung der Eingabe anschließen.

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) unter Angabe des jeweiligen Verfahrens (Geschäftszahl – GZ: von der ersten Seite) als Verwendungszweck zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung mittels „Finanzamtzahlung“ sind neben dem genannten Empfänger die Abgabekontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“ sowie das Datum des Bescheides (als Zeitraum) anzugeben.

Hinweis:

*Wenn Sie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung wünschen, müssen Sie diese gleichzeitig mit der Erhebung der Beschwerde beantragen. **Bitte beachten Sie**, dass Sie, falls die Behörde von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absieht, auf Ihr Recht auf Durchführung einer Verhandlung verzichten, wenn Sie in der Beschwerde keinen solchen Antrag stellen.*

Für die Steiermärkische Landesregierung:
Die Abteilungsleiterin:
i.V. Dr. Katharina Kanz