

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

LAD-VD-8859

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug	Bearbeiter	(0 22 2) 531 10	Durchwahl	Datum
210.779/6-II/2-1988	Dr. Grüner	2152	6. Sep. 1988	

Betreft

Die NÖ Landesregierung beeckt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz) wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Entwurf im allgemeinen:

Die Bundesregierung kann durch Verordnung Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken erklären (§ 1 Abs. 1). Hochleistungsstrecken können nach dem Gesetzesentwurf entweder auf bestehenden Eisenbahnen oder auf einer neuen Trasse eingerichtet werden (§ 3 Abs. 1).

Wird eine Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erklärt, so hat dies zur Folge, daß abweichend von den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 (§ 2), u.a. Enteignungsbescheide schneller vollziehbar sind (§ 6) und die Planung sowie der Bau durch Verordnung der Bundesregierung einer Kapitalgesellschaft übertragen werden können.

Eine zusätzliche Folge tritt noch für jene Hochleistungsstrecken ein, für die eine neue Trasse erforderlich ist. In einem solchen Fall hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr (nach Anhörung der betroffenen Gemeinden und Länder) den

- 2 -

Trassenverlauf durch Verordnung zu bestimmen. Dadurch entsteht für die betroffenen Grundstückseigentümer ein Bauverbot.

Ziel und Zweck einer solchen Trassenverordnung ist es offensichtlich, die Verbauung der vorgesehenen neuen Trasse zu verhindern, um nachteilige Auswirkungen der Hochleistungsstrecke auf die Umwelt möglichst gering zu halten.

Da das geltende Eisenbahngesetz der Eisenbahnbehörde keine Möglichkeit einräumt, im eisenbahnrechtlichen Baubescheid Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vorzuschreiben, ist der erstmalige Ansatz, bei Eisenbahnbauten auch auf die Umwelt Rücksicht zu nehmen, durchaus zu begrüßen.

Zunächst sollte jedoch der Auftrag des § 4 Abs. 3 des Entwurfes gemeinsam mit dem (ebenfalls vorzusehenden) Auftrag an den Projektwerber, einen Projektsentwurf zu erstellen und mit dessen näherer Bestimmung in einer gesonderten Gesetzesstelle zusammengefaßt werden.

Dazu kommt, daß Hochleistungsstrecken auch auf bestehenden Eisenbahnanlagen eingerichtet werden können. Für derartige Hochleistungsstrecken sind im vorliegenden Gesetzesentwurf jedoch überhaupt keine Schutzmaßnahmen für die Umwelt vorgesehen.

Die NÖ Landesregierung ist der Auffassung, daß Hochleistungsstrecken im besonderen Ausmaß die Umwelt belasten können. Die in den nächsten Jahren anfallenden eisenbahnrechtlichen Verfahren zur Genehmigung von Hochleistungsstrecken (die der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr voraussichtlich an den Landeshauptmann delegieren wird) wären wegen des Fehlens jeglicher Möglichkeiten im geltenden Eisenbahngesetz, dem Projektwerber Maßnahmen zum Schutz der Umwelt vorzuschreiben, nur mit besonderen Schwierigkeiten durchführbar. Andererseits sind vehementen Einwände gegen die eingereichten Projekte der von den Auswirkungen betroffenen Bevölkerung und der Gemeinden wegen

- 3 -

der zu erwartenden Lärmbelästigungen und sonstigen nachteiligen Eingriffe in die Umwelt zu erwarten. Wird die derzeitige Gesetzeslage nicht geändert, könnten derartige Einwände durch die Behörde nicht in der Art berücksichtigt werden, daß dem Projektwerber auf schlüssigen Sachverständigen-Gutachten beruhende Vorschreibungen zum Schutz gegen Lärmelästigungen und andere nachteilige Eingriffe in die Natur gemacht werden.

Daher ist es ungenügend, bloß so nebenbei im § 3 Abs. 3, und hier nur für solche Hochleistungsstrecken, die einen neuen Trassenverlauf bedingen, wenig verbindliche Umweltschutzmaßnahmen einzuführen. Vielmehr sollte zusätzlich dem Projektwerber aufgetragen werden, geeignete Maßnahmen zum Schutz der Umwelt in den endgültigen Bauentwurf aufzunehmen. Darüberhinaus sollte in einem eigenen, etwa dem § 6 folgenden Paragraph, der Eisenbahnbehörde die Möglichkeit eingeräumt werden, bei Hochleistungsstrecken dem Projektwerber im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheid (§§ 32 ff des Eisenbahngesetzes 1957) Umweltschutzmaßnahmen vorzuschreiben oder das Projekt zur Gänze abzuweisen, wenn selbst die Vorschreibung von Schutzmaßnahmen nicht ausreicht, die Umwelt vor tiefgreifender Beeinträchtigung zu bewahren.

Weiters fällt auf, daß der Entwurf wohl weitgehend das Modell des Bundesstraßengesetzes übernimmt, ohne jedoch ein Bürgeranhörungsrecht vorzusehen. Dies mit der Begründung, daß ein Bürgerbeteiligungsgesetz abgewartet werden soll. Sofern jedoch keine Gewähr gegeben ist, daß bis zur vorgesehenen Inangriffnahme des Hochleistungsstreckennetzes ein Bürgerbeteiligungsgesetz in Geltung stehen wird, sollte ein solcher Rechtsanspruch mit dem vorliegenden Gesetz eröffnet werden.

- 4 -

Zum Entwurf im besonderen:

Zu § 2:

Die hier vorgenommene generelle Verweisung auf andere Normen ist der Rechtsklarheit in hohem Maße abträglich. Es sollte zumindest in großen Umrissen dargestellt werden, welche Normen konkret angesprochen werden.

Zu § 3 Abs. 1:

Auch Trassenveränderungen bis 100 m können erhebliche Auswirkungen auf die bestehende Raumstruktur bewirken. Dies wird insbesondere dann der Fall sein, wenn bestehendes Bauland oder Erholungsgebiete betroffen werden. Wenn schon nicht, wie in den vorstehenden Bemerkungen zum Entwurf im allgemeinen angeregt, Umweltschutzmaßnahmen bei der Erklärung zu Hochleistungsstrecken generell vorgesehen werden, so sollte doch für sämtliche Trassenänderungen die Verordnungsform vorgesehen werden. Es sollten daher, wie in den vorstehenden Bemerkungen zum Entwurf im allgemeinen angeregt, Umweltschutzmaßnahmen bei der Erklärung zu Hochleistungsstrecken generell im Gesetz vorgesehen werden.

Zu § 3 Abs. 2:

Dieser Absatz ist unverständlich formuliert. Insbesondere ist unklar, ob der Trassenverlauf jeweils nur bis zu einer Trassenhöchstlänge von 1500 m bestimmt werden soll.

Zu § 3 Abs. 3:

Einerseits ist unklar, woher die hier erwähnten Planunterlagen kommen sollen. Diesbezüglich wäre, wie bereits zum Entwurf im allgemeinen angeregt, ein Auftrag an den Projektswerber nötig. Andererseits wäre klarzustellen, beim Amt welcher Landesregierung die Planunterlagen zur Einsicht aufzulegen sind. Schließlich

- 5 -

sollte für die Auflage der Planunterlagen eine angemessene Frist vorgesehen werden.

Zu § 4 Abs. 2:

Da in dieser Norm erstmals erwähnt, wird hier auf den "Projektsentwurf" eingegangen: Abgesehen davon, daß die Erstellung eines solchen vom Projektwerber zu verlangen wäre, sollte dessen Übermittlung an die Betroffenen Länder vorgesehen und die Regelung seines Inhaltes (allenfalls Hinweis auf das Eisenbahngesetz 1957) aufgenommen werden. Zu verlangen wäre überdies, daß der Projektsenwurf Auswirkungen des Projektes auf die Anrainer und die Umwelt (z.B. Lärm) darstellt.

Zu § 4 Abs. 3:

Bereits zum Entwurf im allgemeinen wurde das Verlangen deponiert, eine solche "Umweltverträglichkeitsprüfung" generell für Hochleistungsstrecken vorzusehen.

Zu § 4 Abs. 4:

Hier ist abweichend vom § 3 Abs. 3 von einem Entwurf (und nicht nur von Planunterlagen) die Rede. Diese unterschiedliche Formulierung gibt zu Unklarheiten Anlaß. Es sollten deshalb einheitliche Begriffe gebraucht werden. Überdies sollte vorgesehen werden, daß nicht nur die Gemeinden ihre Stellungnahmen, sondern auch die bei ihnen eingelangten Stellungnahmen dem Landeshauptmann zu übermitteln haben.

Zu § 4 Abs. 5:

Die NÖ Landesregierung geht davon aus, daß das den Ländern mit dieser Norm eingeräumte Recht zu den Angelgenheiten zählt, welche den Ländern im selbständigen Wirkungsbereich zu besorgen zukommen. Deshalb ist einerseits die eher eine Verpflichtung denn

- 6 -

ein Recht statuierende imperative Fassung unverständlich und andererseits die durch die Hervorhebung bestimmter Aspekte vorgenommene Gewichtung als Eingriff in die den Ländern zukommende Kompetenz abzulehnen.

Es sollte vielmehr vorgesehen werden, dem betroffenen Land Gelegenheit zu geben, innerhalb angemessener Frist Stellung zu nehmen. Welche Gesichtspunkte das Land aus bestimmten Überlegungen in den Vordergrund rückt, muß diesem überlassen bleiben und könnte allenfalls in den Erläuterungen als Hinweis angeführt werden.

Schließlich sollte der letzte Satz von dem den Ländern zukommenden Recht optisch abgehoben werden (z.B. eigener Absatz), da er offenbar einen Auftrag an den Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung zum Gegenstand hat.

Zu § 5 Abs. 1 und 2:

Nach dieser Norm sollen nicht bloß die 150 bzw. 300 m breite Trasse (§ 3 Abs. 2) vom Bauverbot betroffen sein, sondern das gesamte Grundstück, welches die künftige Trasse berührt. Dies erscheint jedoch sachlich nicht gerechtfertigt, sodaß das Bauverbot auf die von der Trasse betroffenen Grundstücksteile beschränkt werden sollte.

Zu § 12 Abs. 1:

Hier ist unklar, ob die im ersten Satz normierte Gestattung gegen angemessenes Entgelt erfolgen soll.

Zu § 13 Abs. 2:

Die Rückübereignungsverpflichtung nur auf durch Enteignung erworbane Grundstücke zu beschränken, erscheint in zweifacher Hinsicht zu eng gefaßt. Einerseits ist für Grundstücke mit

- 7 -

Zugehör (z.B. Bauwerken), und solche nicht auszuschließen erscheint nötig, der weitere Begriff "Liegenschaften" zutreffender. Andererseits erscheint es sachgerecht, den Anspruch auf Rückübereignung auch auf nach § 5 Abs. 4 eingelöste Liegenschaften zu erstrecken.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

- 8 -

LAD-VD-8859

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Ludwig
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

