

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1865-1 bis 3/88

Wien, 12. September 1988

Entwurf eines Bundesgesetzes
über Eisenbahn-Hochleistungs-
strecken (Hochleistungs-
streckengesetz);
Stellungnahme

An das
Präsidium des Nationalrates

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	61. GE 9 88
Datum:	14. SEP. 1988
Verteilt	16.9.1988 Rosner

L. Kainzgraber

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Bei-
lage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Be-
treff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage
(25fach)



Dr. Reischl
Magistratsvizedirektor

5



Dienststelle MD-Büro des Magistratsdirektors
Adresse 1082 Wien, Rathaus
Telefonnummer 42800-2139

MD-1865-1 bis 3/88

Wien, 12. September 1988

Entwurf eines Bundesgesetzes
über Eisenbahn-Hochleistungs-
strecken (Hochleistungs-
streckengesetz);
Stellungnahme

zu Zl. 210.779/6-II/2-1988

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 29. Juli 1988 beehrt sich das Amt der Wiener Landesregierung bekanntzugeben, daß gegen den im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Bedenken bestehen:

Das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnteilungsgesetz 1954 sind infolge der Entwicklung der letzten Jahrzehnte, insbesondere was die Bereiche des Umweltschutzes und der Bürgerbeteiligung betrifft, nicht mehr voll den Anforderungen der heutigen Zeit gewachsen. Es sollte daher das gesamte Eisenbahnrecht einer gründlichen Novellierung unterzogen werden, wobei die für die Errichtung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken erforderlichen Bestimmungen miteinbezogen werden könnten. Bei der Erlassung eines gesonderten Hochleistungsstreckengesetzes ist zu befürchten, daß es zu einer gewissen Unübersichtlichkeit der Materie und damit verbundenen Auslegungsschwierigkeiten kommen wird.

Da die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 auch beim Bau von Hochleistungsstrecken anwendbar sein würden, tritt als zusätzliches Erfordernis das im Entwurf vorgesehene

- 2 -

Verfahren über die Bestimmung des Trassenverlaufs durch Verordnung der Bundesregierung hinzu, das die rasche Realisierung solcher Projekte sichern soll. Es darf bezweifelt werden, ob ein solches Instrument - wenn die in den letzten Jahren erhobene Kritik an der im Wasserrechtsgesetz 1959 enthaltenen Rechtsfigur des "bevorzugten Wasserbaues" ins Kalkül gezogen wird - den von der ratio legis angestrebten Erfolg bringen kann.

Wenn in den Erläuterungen davon gesprochen wird, daß sich der Entwurf an grundsätzlichen Regelungen orientiert, wie sie für den Bundesstraßenbau seit Jahren bestehen, ist dem entgegenzuhalten, daß den Ländern durch die Besorgung des Bundesstraßenbaus in Auftragsverwaltung ein hohes Maß an Gestaltungsmöglichkeiten und Mitsprache bei der Trassenfestlegung zukommt, was im Eisenbahnbereich völlig fehlen würde.

Abgesehen von den im besonderen Teil noch aufzuzeigenden mangelnden Beteiligungsrechten erschiene es daher praxisgerechter, das zusätzliche Verfahren dadurch zu vermeiden, daß der Trassenverlauf im Rahmen eines nach dem Eisenbahngesetz 1957 durchzuführenden Verfahrens, etwa bei der Konzessionserteilung, rechtzeitig im voraus festgelegt wird.

Davon unabhängig könnte die beabsichtigte Beschleunigung von Enteignungen im Sinne des § 6 Abs. 3 realisiert werden, wonach der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides nicht gehindert werden kann, sobald der Entschädigungsbetrag gerichtlich hinterlegt ist. Es darf daran erinnert werden, daß im Entwurf über ein Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahnteilungsgesetz 1954 geändert werden sollte, bereits vor einigen Jahren ähnliche Zielsetzungen enthalten waren. Diese Novelle könnte nunmehr reaktiviert werden.

- 3 -

Massive Bedenken bestehen gegen die Übertragung von Planung und Bau von Hochleistungsstrecken an eine Kapitalgesellschaft durch Verordnung. Hier handelt es sich eindeutig um einen Akt der Privatwirtschaftsverwaltung, weshalb die Wahl der Rechtsform der Verordnung als verfehlt angesehen werden muß. Eine derartige Übertragung hätte mit den Mitteln des Privatrechtes, also durch Vertrag zu erfolgen.

Einzelne Bestimmungen des Entwurfs geben noch zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Zu den §§ 1 Abs. 1 und 3 Abs. 1:

Beide Verordnungsermächtigungen erscheinen im Lichte des Legalitätsprinzips nicht hinlänglich determiniert. Die Formulierungen "besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr" und "nach den Erfordernissen eines leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs" enthalten keine spezifischen Kriterien für die Erklärung zu Hochleistungsstrecken, da das Vorliegen der genannten Umstände wohl beim Neu- oder Umbau jeder Eisenbahnstrecke angenommen werden kann.

Im übrigen ist auch nicht klar, ob von dieser Definition nicht auch innerstädtische Eisenbahnlinien (z.B. U-Bahn) erfaßt werden.

Zu § 4:

Gemäß Abs. 1 sind die Länder und Gemeinden zu hören, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird. Der Projektsentwurf über das Bauvorhaben ist den Gemeinden gemäß Abs. 2 nur insoweit zu übermitteln, als es den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt.

Dieses eingeschränkte Anhörungsrecht erscheint für eine effiziente Mitwirkung der Länder und Gemeinden unzureichend. Auf die Ergebnisse der Anhörung ist gemäß § 3 Abs. 1 bloß

- 4 -

Bedacht zu nehmen. Es werden keinerlei Rechte der Gebietskörperschaften oder der vom Projekt unmittelbar Betroffenen, etwa im Sinne eines Bürgerbeteiligungsverfahrens, begründet. Diesbezüglich bedürfte es einer grundlegenden Überarbeitung und Anpassung des Entwurfs an die geänderten gesellschaftlichen Umfeldbedingungen. Jedenfalls müßte aber den Ländern und Gemeinden das Gesamtprojekt zugänglich gemacht werden.

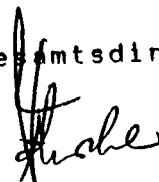
Gemäß Abs. 3 sind die "Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering" zu halten. Diese unverbindliche Regelung müßte in Richtung einer zwingenden Bedachtnahme auf die Umwelt, etwa in Form einer - in der österreichischen Rechtsordnung bisher noch nicht verankerten - Umweltverträglichkeitsprüfung, verschärft werden.

Im übrigen erscheinen die in den Abs. 4 und 5 genannten Fristen für die Ausarbeitung von fundierten Stellungnahmen, allenfalls auf Grundlage von Expertengutachten, zu kurz bemessen.

Abschließend wird vom Amt der Wiener Landesregierung nochmals die Meinung vertreten, daß die Regelung der Errichtung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken zum Anlaß genommen werden sollte, eine umfassende Modernisierung des Eisenbahnrechtes in Angriff zu nehmen.

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Pelschl
Magistratsvizeedirektor