

AMT DER  
VORARLBERGER LANDESREGIERUNG

PrsG-1785

Bregenz, am 4.10.1988

An das  
 Bundesministerium für öffentliche  
 Wirtschaft und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Betreff:	GESETZENTWURF
Zl.	6. GE/9. 88
Datum:	17. SEP. 1988
Verteilt:	18. 10. 88

*h Klausgratzer*

Betrifft: Hochleistungsstreckengesetz, Entwurf, Stellungnahme  
Bezug: Schreiben vom 29. Juli 1988, Zl. 210.779/6-II/2-1988

Die mit dem übermittelten Gesetzesentwurf verfolgte Absicht, im Zuge der Modernisierung der Eisenbahn bessere Voraussetzungen für den Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur zu schaffen, ist als verkehrspolitische Zielsetzung weitgehend unbestritten.

Bedenken bestehen jedoch gegen die im Gesetzentwurf vorgesehene Unterscheidung in eine Hochleistungs-Infrastruktur und in eine Nicht-Hochleistungs-Infrastruktur, die zu einer überflüssigen Hierarchisierung des Eisenbahn-Streckennetzes beitragen dürfte. Als zielführender wird eine entsprechende Anpassung der für alle Eisenbahnanlagen gleichermaßen geltenden Rechtsgrundlagen angesehen, zumal sich die Bemühungen um einen Ausbau der Leistungsfähigkeit nicht auf einzelne Hochleistungsstrecken beschränken sollten.

Nach den Erläuternden Bemerkungen orientiert sich der Entwurf am geltenden Bundesstraßenrecht. Dies trifft jedoch nur hinsichtlich einiger Bestimmungen des Entwurfs zu, nicht jedoch hinsichtlich des zunehmend wichtigen Umwelt- und Nachbarschaftsschutzes.

Im einzelnen ergeben sich folgende Bemerkungen:

Zu § 1:

Aus dem Aufbau des Gesetzentwurfes ist zu schließen, daß die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken durch Verordnung der Bundesregierung Voraussetzung für die Anwendung der im nachfolgenden Text vorgesehenen Sonderbestimmungen zum Eisenbahngesetz bildet.

Erst im Auflage- und Anhörungsverfahren zum Trassenverlauf ist die Einbindung der Länder und Gemeinden vorgesehen. Es besteht die Auffassung, daß dies bereits vor einer Erklärung der Bundesregierung gemäß § 1 des Entwurfes geschehen soll.

Zu § 3:

Zu Abs. 1:

Der Entwurf geht offenbar davon aus, daß Hochleistungsstrecken in erster Linie durch Ausbaumaßnahmen an bestehenden Eisenbahnanlagen eingerichtet werden sollen. Dies ist aus ökonomischen Überlegungen zu begründen.

Die Schaffung von Hochleistungsstrecken durch Ausbaumaßnahmen an bestehenden Eisenbahnanlagen wird jedoch eine mindestens gleichwertige Umweltbelastung mit sich bringen, zumal bestehende Eisenbahnen oft dicht besiedelte Gebiete durchqueren. Dabei fällt auf, daß gerade für solche Hochleistungsstrecken die Sonderbestimmungen über die Anhörung der betroffenen Länder und Gemeinden (§ 4), über die Bestimmung des Trassenverlaufes (§ 3), und über Schutzmaßnahmen für die Umwelt (§ 4 Abs. 3) nicht anwendbar sein sollen. Dies ist als Mangel anzusehen, weil schon aus Kostengründen vorwiegend der Ausbau bestehender Eisenbahnanlagen anzunehmen ist, das Eisenbahngesetz jedoch die Vorschreibung von Umweltschutzmaßnahmen nicht zuläßt. Die Umweltschutzbelaenge müssen sowohl beim Neubau von Hochleistungsstrecken wie auch im Falle des Ausbaus bestehender Strecken zu Hochleistungsstrecken gleichermaßen Berücksichtigung finden.

Gleiches ist auch hinsichtlich der Trassenänderungen bis zu 100 m von einer bestehenden Trasse zu fordern, die nach dem Entwurf nicht durch Verordnung festzusetzen sind (§ 3 Abs. 1 letzter Satz).

**Zu Abs. 2:**

Dieser Absatz gibt zu Mißverständnissen Anlaß. Die Erläuternden Bemerkungen hiezu stehen jedenfalls insoweit im Widerspruch zum Text, als es heißt, ein Bauverbotsbereich für Anrainer würde nur einmal ausgelöst, im Abs. 2 jedoch von "weiteren 150 m" die Rede ist.

**Zu § 4:****Zu Abs. 3:**

Die vorgesehene Regelung verpflichtet den Projektanten lediglich zur Bekanntgabe allfälliger Vorkehrungen, um wesentliche Auswirkungen durch den Bau und den Betrieb einer Hochleistungsstrecke auf die Umwelt zu verringern. Sie böte keinerlei rechtliche Möglichkeit, im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsbescheid entsprechende Auflagen zu erteilen oder die Genehmigung von Bedingungen abhängig zu machen. Eine solche Regelung kann ihren Zweck nicht erfüllen.

Auch dürfte sich eine Formulierung, die den Eintritt einer Verpflichtung von einem unbestimmten Begriff wie "wesentliche zusätzliche Umweltbelastungen" abhängig macht, nicht empfehlen. Die Frage der "Wesentlichkeit" von Umweltbelastungen wird wohl erst in einem eisenbahnrechtlichen Verfahren zu klären sein.

Insgesamt stehen diese beabsichtigten Regelungen den Bestimmungen des § 7a des Bundesstraßengesetzes bei weitem nach.

**Zu Abs. 4:**

Es ist dem Entwurf nicht zu entnehmen, welchen Zweck das Planauftragsverfahren erfüllen soll und welche Rechte dafür eingeräumt werden sollen (vgl. die detaillierten Regelungen im § 4 Abs. 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 i.d.F. BGBl.Nr. 63/1983)

**Zu § 5:****Zu Abs. 3:**

Es müßte konkretisiert werden, wer zuständige "Behörde" ist. Der § 2 des Entwurfs bringt keine ausreichende Klarheit.

**Zu Abs. 4:**

Als Ergänzung zum § 6 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 wird vorgeschlagen, einen Einlösungsanspruch auch für solche Grundstücks-Restflächen

zu schaffen, die infolge des Bauverbotes auf dem unmittelbar betroffenen Bereich nicht mehr zweckmäßig genutzt werden können.

Die Einlösungsfrist von fünf Jahren scheint unangemessen lang (3 Jahre im Bundesstraßengesetz 1971).

Zu § 6 Abs. 1:

Nach dieser Bestimmung hat der Landeshauptmann im Enteignungsverfahren u.a. auch die Höhe der Entschädigung zu bestimmen. Dies entspricht der derzeit geltenden Regelung im Bundesstraßengesetz.

Demgegenüber wird die geltende Regelung des Eisenbahnenteignungsgesetzes, derzufolge die Entschädigung durch ein Übereinkommen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem entsprechenden Grundeigentümer festgesetzt wird und erst für den Fall, daß eine solche Vereinbarung nicht zustandekommen sollte, der Gerichtsweg offen steht, für einfacher und zweckmäßiger angesehen. Dies deshalb, weil der Landeshauptmann mitunter in einem mühseligen Verfahren mit gerichtlich beeideten Sachverständigen die Entschädigungshöhe festsetzt und der Grundeigentümer durch die Anrufung des Gerichtes den Bescheid hinsichtlich der Entschädigung außer Kraft setzen kann. Der erhebliche Aufwand für das behördliche Entschädigungsverfahren wäre in solchen Fällen verloren. Die Übernahme der bestehenden Regelung im Eisenbahnenteignungsgesetz wäre daher wesentlich zweckmäßiger.

Zu § 13 Abs. 2:

Die nur hinsichtlich enteigneter Grundstücke vorgesehene Anbotspflicht zur Rückübereignung müßte auch für vertragliche Grundabtretungen zum Zweck des Baues von Hochleistungsstrecken vorgesehen werden, um eine gleichheitswidrige Regelung zu vermeiden.

Schließlich darf auch angeregt werden, hinsichtlich der Rückübereignung von Grundstücken Verfahrensvorschriften analog denen im Bundesstraßengesetz vorzusehen.

Für die Vorarlberger Landesregierung:

gez. Dr. Guntram Lins

L a n d e s r a t

a) Alle  
Vorarlberger National- und Bundesräte

b) An das  
Präsidium des Nationalrates

1017 Wien  
(22-fach)

im Sinne des Rundschreibens des Bundeskanzleramtes vom  
24. Mai 1967, Zl. 22.396-2/67

c) An das  
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst

1010 Wien

d) An alle  
Ämter der Landesregierungen  
zHd. d. Herrn Landesamtsdirektors

e) An die  
Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ. Landesregierung

1014 Wien

f) An das  
Institut für Föderalismusforschung

6020 Innsbruck

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Vorarlberger Landesregierung:  
Der Landesamtsdirektor:

Dr. Ender

F.d.R.d.A.

