



**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT**

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.764/3-V/5/88

An das
Präsidium des
Nationalrates

1017 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Z!	61 GE 9.88
Datum:	17. SEP. 1988
Verteilt	18. 10. 88 Jé

Kleingruber

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Rosenmayr	2822	210.779/1-II/2-1988
		29. Juli 1988

**Betrifft: Entwurf eines Hochleistungsstreckengesetzes;
Begutachtung**

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst übermittelt in der Anlage 25 Ausfertigungen einer Stellungnahme zum Entwurf eines Hochleistungsstreckengesetzes zur gefälligen Kenntnisnahme.

5. Oktober 1988
Für den Bundesminister für
Gesundheit und öffentlicher Dienst:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT**

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.764/3-V/5/88

Bundesministerium für
Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

1010 Wien

DRINGEND

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Rosenmayr	2822	210.779/1-II/2-1988
		29. Juli 1988

**Betrifft: Entwurf eines Hochleistungsstreckengesetzes;
Begutachtung**

Zu dem mit oz. Note übermittelten Entwurf eines
Hochleistungsstreckengesetzes teilt das
Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst folgendes mit:

Zu § 1:

Nach dieser Bestimmung können durch Verordnung "Eisenbahnen
(Strecken oder Streckenteile der notwendigen Eisenbahnanlagen)
zu Hochleistungsstrecken" erklärt werden. Aus dieser
Formulierung wird nicht ganz deutlich, ob sie sich nur auf
bestehende und nach dem Eisenbahngesetz genehmigte Eisenbahnen
und deren Ausbau beziehen soll, wie dies der Wortlaut nahelegt,
oder ob auch die Planung und Errichtung neuer Eisenbahnen davon
erfaßt werden soll. Wie sich aus §§ 3 bis 5 ergibt, ist
offensichtlich letzteres beabsichtigt.

§ 1 Abs. 1 erster Satz sollte daher wie folgt formuliert
werden: "Die Bundesregierung kann durch Verordnung bestehende
oder geplante Eisenbahnen ... zu Hochleistungsstrecken
erklären". Im zweiten Satz sollte das Wort "Eisenbahnen"

- 2 -

entfallen. Auch im Abs. 2 sollte vor dem Wort "Eisenbahnen" die Worte "bestehende oder geplante" gesetzt werden.

Zu § 3:

Bei dem, nach dem Vorbild des § 14 Abs. 1 Bundesstraßengesetz formulierten Abs. 1 fällt auf, daß darin eine dem zweiten Satz dieser Bestimmung entsprechende Formulierung nicht übernommen wurde. Dies erscheint jedoch im Hinblick auf das bundesverfassungsgesetzliche Gleichheitsgebot und im Hinblick darauf erforderlich, daß eine Trassenverordnung nach § 5 des Entwurfes Eigentumsbeschränkungen zur Folge hat, welche gemäß Art. 5 StGG und Art. 1 Abs. 2 erstes ZusProt MRK im "Allgemeininteresse" erforderlich und verhältnismäßig sein müssen (VfSlg. 9911/1983, 10354/1985).

Nach dem ersten Satz sollte daher folgender Satz eingefügt werden: "Eine solche Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Trassenverlaufes in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Bau der Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird".

Zu § 4:

Die in Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit der Einsicht in den Projektsentwurf sollte - in Anlehnung an entsprechende Bestimmungen in den Raumordnungsgesetzen der Länder - genauer ausgestaltet werden. Die in Abs. 4 vorgesehene Möglichkeit der öffentlichen Einsicht in den Projektsentwurf erscheint nämlich erst dann sinnvoll, wenn für interessierte bzw. betroffene Personen auch die Möglichkeit besteht, zum Entwurf Stellung zu nehmen. Dabei ist es nicht erforderlich, daß dadurch ein Verwaltungsverfahren ausgelöst wird.

- 3 -

Der Abs. 4 sollte daher wie folgt formuliert werden: "Die Gemeinden haben den Entwurf innerhalb einer vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu bestimmenden sechswöchigen Frist zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Davor ist die Auflegung vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und von den Gemeinden ortsüblich kundzumachen. Jedermann ist berechtigt, innerhalb der Auflegungsfrist zum Projektsentwurf schriftliche Stellungnahmen an die Gemeinden abzugeben. Auf diese Möglichkeit ist in der Kundmachung ausdrücklich hinzuweisen. Die Gemeinden haben ihre Stellungnahmen, sowie die bei ihnen eingelangten Stellungnahmen ehestens nach Ablauf der Einsichtsfrist dem Landeshauptmann zu übermitteln".

Im zweiten Satz des Abs. 5 sollte dementsprechend der zweite Satz lauten: "Mit dieser Stellungnahme sind auch die von und bei den Gemeinden eingelangten Stellungnahmen gesammelt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu übermitteln".

Im ersten Satz sollte es heißen: "Der Landeshauptmann hat ...".

Zu § 6:

In Abs. 1 sollte verdeutlicht werden, daß durch diese Bestimmung keine eigene Rechtsgrundlage zur Vornahme einer Enteignung verankert werde, sondern nur ein vom Eisenbahnenteignungsgesetz 1954 abweichendes Entschädigungsverfahren vorgesehen werden soll. Dies könnte durch die Einfügung des Klammerausdruckes "(§§ 2 und 3 EisenbahnenteignungsG 1954)" nach dem Wort "Enteignungsbescheid" im ersten Satz erfolgen.

Zu § 7:

Nach dieser Bestimmung soll einer privatrechtlich organisierten Kapitalgesellschaft durch Verordnung des Bundesministers für

- 4 -

öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die Planung und der Bau von Hochleistungsstrecken übertragen werden können. Aus den §§ 7 und 8 wird allerdings nicht deutlich, ob die Erlassung einer solchen - gemäß § 2 Abs. 1 lit.f des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1972 im Bundesgesetzblatt kundzumachenden - Verordnung Voraussetzung für den Gründungsakt dieser Aktiengesellschaft sein und ob der Inhalt dieser Verordnung den in der Satzung festgelegten Aufgabenbereich dieser Gesellschaft begrenzen oder umschreiben soll.

Auch in inhaltlicher Hinsicht sollte die in § 7 enthaltene Verordnungsermächtigung näher determiniert werden. Dies erscheint auch im Hinblick darauf erforderlich, daß durch die Erlassung einer Verordnung gemäß § 7 des Entwurfes der in § 2 des Bundesbahngesetzes den Österreichischen Bundesbahnen übertragene Aufgabenbereich eingeschränkt werden soll.

Aus dem Entwurf sollte auch klar hervorgehen, welche Rechtsfolge bei Nichteinhaltung des Bauzeit- und Kostenrahmens durch die betreffende Kapitalgesellschaft eintreten würde.

Zu § 9:

Der Rechtscharakter der in Abs. 1 vorgesehenen "allgemeinen Anweisungen" bleibt offen. Nach dem zweiten Satz des Abs. 1 könnten diese Anweisungen als Akte des Sonderprivatrechts qualifiziert werden. Auch in diesem Falle sollten sie inhaltlich jedoch genauer determiniert - etwa im Sinne der in § 7 vorgesehenen Verordnung - werden. Auch bleibt offen, ob die Durchsetzung dieser Anweisungen - über die Mittel des Gesellschaftsrechts hinaus - sanktioniert werden können.

Zu § 12:

Im ersten Satz des Abs. 1 sollte nach den Worten "einen ihr" die Worte "gemäß § 7" eingefügt werden.

- 5 -

Im zweiten Satz des Abs. 1 sollte normiert werden, von welchem Organ die dort vorgesehene Schätzung des Entgeltes vorzunehmen ist und ob die Gerichte oder aber eine festzulegende Verwaltungsbehörde im Streitfall entscheidet.

Abs. 2 ist insoferne unklar, als darin nicht normiert wird, zu welchem und nach welchen Richtlinien festgelegten Preis die Grundstücke zu erwerben sind und was zu geschehen hat, wenn die Eigentümer dieser Grundflächen nicht bereit sind, sie zu veräußern. Soll in einem solchen Fall eine Enteignung gemäß §§ 2 und 3 Eisenbahnenteignungsgesetz möglich sein?

Zu § 13:

Zu der in Abs. 2 vorgesehenen Verpflichtung der Rückübereignung von nicht mehr benötigten Grundstücken ist zunächst zu bemerken, daß die Enteignung nach dem vorliegenden Entwurf offensichtlich nach den Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes zu erfolgen hat, und daß dieses Gesetz selbst keine ausdrückliche Bestimmung über eine Rückübereignung enthält. Es wäre daher zweckmäßig, - ähnlich wie in § 20a des Bundesstraßengesetzes - die bereits verfassungsgesetzlich gebotene Rückübereignung im Eisenbahnenteignungsgesetz selbst, nicht aber bloß für jene Fälle zu normieren, in welchen eine für den Bau einer Hochleistungsstrecke erfolgte Enteignung ihren Zweck verfehlt hat.

In jedem Falle sollte aber die in Abs. 2 vorgesehene Rückübereignung gesetzlich näher determiniert werden. So sollte eine gesetzliche Präklusionsfrist (Äußerungsfrist) vorgesehen werden. Auch sollte normiert werden, wen (und für welchen Zeitraum) die Verpflichtung, eine Rückübereignung anzubieten, trifft und ob eine permanente Anbotsbereitschaft zu bekunden ist oder eine einmalige Erklärung der Bereitschaft zur Rückübereignung genügt. Es sollte ferner festgelegt werden, welche Behörde über die Frage der Rückübereignung und über die

- 6 -

Höhe des dabei zu bezahlenden Entgelts zu entscheiden hat. Weiters sollten Richtlinien für die Bestimmung der Höhe dieses Entgelts vorgesehen und es sollte normiert werden, was mit den Liegenschaften zu geschehen hat, wenn keine Rückübereignung zustande kommt.

Zu den Erläuterungen:

Auf Seite 3 sollte es im drittletzten Absatz heißen: "von Einfluß sein", und auf Seite 4 im 3. Absatz sollte der Zitierung des Art. 17 die Bezeichnung B-VG beigefügt werden. In den Ausführungen zu § 6 sollte deutlich zum Ausdruck gebracht werden, daß durch diese Bestimmung keine eigene Ermächtigung geschaffen werden soll, eine Enteignung vorzunehmen, sondern daß in dieser Hinsicht gem. § 2 des Entwurfes die entsprechenden Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes anzuwenden sind.

5. Oktober 1988
Für den Bundesminister für
Gesundheit und öffentlicher Dienst:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:
