

II-6190 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

Antrag

No. 213/IA  
Prä.: 16. DEZ. 1988

der Abgeordneten Schmözl, Pischl  
und Genossen

**betreffend ein Hochleistungsstreckengesetz**

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz vom ... ... .... über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Abschnitt I**

**Erklärung zu und Bau von Hochleistungsstrecken**

§ 1. (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt und daß zur Optimierung der Verkehrsbedienung umfangreiche Baumaßnahmen geboten sind.

(2) Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können auch bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach Abs. 1 zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

- 2 -

§ 2. Für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken gelten die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 und des Eisenbahnentwidlungsgesetzes 1954, soweit dieses Bundesgesetz nicht abweichende Regelungen enthält.

§ 3. (1) Insoweit Hochleistungsstrecken nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendige Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach den Erfordernissen eines leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs sowie unter Bedachtnahme auf sonstige öffentliche Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) den Trassenverlauf durch Verordnung zu bestimmen. 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. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringeren Umfangs zu verstehen, wenn die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist.

(2) In einer Verordnung nach Abs. 1 ist der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hiefür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf insgesamt 150 m für den Bahnkörper, und zusätzlich insgesamt weitere 150 m für

- 3 -

Bahnhofsanlagen und sonstige für den Bau von und den Betrieb auf der Hochleistungsstrecke unbedingt erforderliche Eisenbahnanlagen nicht überschreiten; letztere zusätzliche Breite ist jeweils auf eine Länge von höchstens 1.500 m zu beschränken.

(3) Eine Verordnung nach Abs. 1 hat den Hinweis auf die Planunterlagen zu enthalten. Die Planunterlagen sind beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, bei dem Amt der Landesregierung des örtlich berührten Landes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen.

S 4. (1) Vor Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 sind die Länder und Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches.

(2) Zum Zweck der Anhörung ist den Gemeinden ein Projektentwurf über das Bauvorhaben, soweit es den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(3) In dem vom Eisenbahnunternehmen aufzustellenden Projektentwurf ist auf die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen und insbesondere auch auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiernach nicht begründet.

(4) Die Gemeinden haben den Projektentwurf 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 ortsumäßig kundzumachen. Die Gemeinden haben ihre Stellungnahmen unverzüglich

- 4 -

nach Ablauf der Einsichtsfrist dem Landeshauptmann zu übermitteln.

(5) Das Land ist bei der Übermittlung des Projektsentwurfes zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(6) Der Landeshauptmann hat mit dieser Stellungnahme des Landes die von den Gemeinden eingelangten Stellungnahmen gesammelt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu übermitteln.

§ 5. (1) Nach Bestimmung des Trassenverlaufes (§ 3) dürfen auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Wirksamwerden der Verordnung zur Bestimmung des Trassenverlaufes begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten alle jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch Verordnung für den Trassenverlauf festgelegten Geländestreifens liegen.

(3) Die Behörde hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(4) Nach Ablauf von fünf Jahren nach Wirksamwerden der Verordnung zur Bestimmung des Trassenverlaufes haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmebewilligung (Abs. 1)

- 5 -

verweigert wurde und sofern die Verordnung für den Grundstücksteil noch gilt.

(5) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat eine Verordnung nach § 3 Abs. 1 außer Kraft zu setzen, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig ist.

§ 6. (1) Der Landeshauptmann hat in einem Enteignungsbescheid (§§ 2 und 3 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954) für den Bau einer Hochleistungsstrecke zugleich mit Gegenstand und Umfang der Enteignung die Höhe der Entschädigung unter Setzung einer angemessenen Leistungsfrist festzusetzen. Die Höhe der Entschädigung ist auf Grund einer Sachverständigenabschätzung nach den Bestimmungen des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 zu ermitteln. Im Falle eines Übereinkommens über die Höhe der Entschädigung tritt im Enteignungsbescheid an die Stelle der Entscheidung über die Entschädigung die Beurkundung des Übereinkommens. Die Leistungsfrist beginnt mit der Rechtskraft des Enteignungsbescheides.

(2) Eine Berufung bezüglich der Höhe der nach Abs. 1 festgesetzten Entschädigung ist unzulässig. Doch steht es jedem der beiden Teile frei, binnen drei Monaten nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Auf das Recht zur Anrufung des Gerichtes sind die Parteien hinzuweisen. Mit der Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antraggegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt die im Enteignungsbescheid festgesetzte Entschädigung als vereinbart.

(3) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann jedoch nicht gehindert werden, sobald der vom

- 6 -

Landeshauptmann ermittelte Entschädigungsbetrag, soweit ihn das Eisenbahnunternehmen noch nicht geleistet hat, gerichtlich erlegt ist.

(4) Für die Rückübereignung sind die Regelungen nach § 20a des Bundesstraßengesetzes 1971 sinngemäß anzuwenden, wenn der für eine Hochleistungsstrecke enteignete Gegenstand ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet wird.

### Abschnitt II Planungs- und Baugesellschaft

§ 7. Für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken, deren Errichtung nicht von den Österreichischen Bundesbahnen vorgenommen wird, ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG) zu errichten, deren Anteile bei einem Grundkapital von 1.000.000 S dem Bund zu 100 % vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Dieser ist berechtigt, der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Bundesgesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Die Satzung hat die Organe zur Durchführung solcher Anweisungen und zur Auskunftserteilung zu verpflichten.

§ 8. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann unter Bedachtnahme auf die bei den Österreichischen Bundesbahnen verfügbaren Kapazitäten nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben übertragen, wenn dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt.

- 7 -

(2) Eine Verordnung nach Abs. 1 hat jedenfalls den Umfang der Planungs- und Baumaßnahmen, die der Gesellschaft übertragen werden, festzulegen und einen Bauzeit- und Kostenrahmen zu enthalten.

§ 9. Die Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an der Planung und dem Bau von Hochleistungsstrecken, soweit sie der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG nach § 8 übertragen wurden, ist in einem Kooperationsvertrag zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und der Gesellschaft zu regeln.

§ 10. Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG bedarf keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, soweit sie in Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben nach § 8 tätig ist. Für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken kommen ihr die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

§ 11. Der Bund hat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG jährlich die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 8 übertragenen Strecken(teile) sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand, soweit diese Kosten nicht von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß BGBI.Nr. .... zur Finanzierung zu übernehmen sind, nach einem von der Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen zu erstellenden jährlichen Finanzplan zu ersetzen.

§ 12. Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist soweit von der Körperschaftssteuer, der Gewerbesteuer nach dem Ertrag, von der Vermögenssteuer und von dem Erbschaftssteueräquivalent befreit, als sich ihre Tätigkeit auf die Durchführung der ihr gesetzlich zugewiesenen bzw. nach § 8 übertragenen Aufgaben beschränkt.

§ 13. (1) Die Österreichischen Bundesbahnen haben der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG einen ihr nach § 8 übertragenen

- 8 -

Streckenbau auf den hiefür benötigten Grundstücken, soweit sie sich im Eigentum des Bundes, Österreichische Bundesbahnen, befinden, zu gestatten. Sonstige benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum des Bundes befinden, sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG gegen Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zur Nutzung zu überlassen.

(2) Soweit die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für einen ihr nach § 8 übertragenen Streckenbau über den im Abs. 1 genannten Bundesgrund hinaus Grundflächen benötigt, hat sie diese auf ihre Kosten im Namen des Bundes (Österreichische Bundesbahnen) zu erwerben.

§ 14. Nach Abschluß des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG diese dem Bund, Österreichische Bundesbahnen, zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben.

### Abschnitt III

#### Vollziehung

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich § 1 die Bundesregierung, hinsichtlich § 12 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 8 und § 11 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im Übrigen der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Verkehrsausschuß zuzuweisen.

**V O R B L A T T**  
zu den Erläuterungen

**Problem:**

Das geltende Eisenbahnrecht ist - zum Unterschied von der Gesetzeslage für Straßenbauten - nicht auf Eisenbahnstrecken übergeordneter Verkehrsbedeutung und Leistungsfähigkeit abgestellt, wie sie im Zuge der Modernisierung der Infrastruktur erforderlich sind.

**Ziel:**

Schaffung einer derartigen Gesetzesgrundlage für den Bau von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, welche sich an grundsätzlichen Regelungen im Straßenbaurecht orientiert.

**Inhalt:**

- Definition der Hochleistungsstrecken
- Trassenfestlegung durch Verordnung für notwendige Neubauabschnitte
- vorheriges Anhörungsverfahren der Länder und Gemeinden mit öffentlicher Auflage der Unterlagen (samt Darstellung der Umweltaspekte)
- adaptierte Enteignungsregelung
- gesetzliche Grundlage für eine Planungs- und Baugesellschaft

**Alternativen:**

Bau mit dem bestehenden rechtlichen Instrumentarium. Wird angesichts des qualifizierten Ausbaubedarfes nicht angestrebt.

**Kosten:**

Unmittelbar aus der Vollziehung eines derartigen Gesetzes ergeben sich die Errichtungskosten der Gesellschaft (Grundkapital 1 Mio S).

## E R L Ä U T E R U N G E N

### Im allgemeinen:

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Arbeitsprogramm zur Modernisierung der Eisenbahn bekannt und dabei als wesentliche Voraussetzung eine zukunftsorientierte Ausgestaltung der Infrastruktur hervorgehoben. Das umfassende ÖBB-Planungskonzept "Die neue Bahn" soll die Grundlage bilden.

In einigen europäischen Staaten, und im besonderen in Nachbarstaaten Österreichs, gibt es bereits Aus- und Neubaumaßnahmen für einen hochleistungsfähigen Verkehr auf den europäischen Eisenbahnmagistralen.

Sowohl ein bedarfsgerecht verbessertes Reiseangebot mit integriertem Taktfahrplan in Österreich als auch ein Schritt halten mit der europäischen Entwicklung zu hochrangigen Verbindungen mit den Nachbarstaaten erfordern gezielte Aus- und Neubaumaßnahmen, die den Prioritäten und finanziellen Möglichkeiten entsprechend stappenweise zu realisieren sein werden.

Diesen verkehrspolitischen Aspekten, denen genauso ökonomisches und umweltpolitisches Gewicht zukommt, steht eine Gesetzeslage für den Eisenbahnbau gegenüber, die sich für die bisherigen Ausbauten bewährte, nicht aber auf die Errichtung von Eisenbahnstrecken von übergeordneter Verkehrsbedeutung und mit raumübergreifenden Planungskriterien abgestimmt ist.

Diese Voraussetzungen sollen legistisch mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben in Ergänzung zum bestehenden Eisenbahnrecht erreicht werden. Der Entwurf orientiert sich dabei an grundsätzlichen Regelungen, wie sie für den Bundesstraßenbau seit Jahren bestehen.

Der vorliegende Entwurf geht davon aus, daß das eisenbahnrechtliche Verfahren bzw. die Regelungen nach dem Eisenbahnenteignungsgesetz soweit wie möglich bzw. zweckmäßig auch für den Bau von Hochleistungsstrecken gelten sollen.

Spezielle Gesetzesbestimmungen nach dem vorliegenden Entwurf treten nur insofern hinzu, als

- die Konzeption und Projektierung von Hochleistungsstrecken erfordert, eine zusätzliche Überregionale Gesamtabstimmung unter Anhörung der berührten Gebietskörperschaften bzw. Bevölkerung vorzunehmen,
- und
- rechtliche Vorkehrungen notwendig sind, um eine möglichst wirtschaftliche und zügige Durchführung der Planungs- und Bauarbeiten mit einer auf die Dimension der Projekte abgestellten Ablauforganisation zu erzielen.

Den Katalog von Hochleistungsstrecken, die in einem Etappenprogramm realisiert werden sollen, wird die Bundesregierung nach Abwägung der Prioritäten festzulegen bzw. in der Folge zu modifizieren oder ergänzen zu haben.

Dabei werden auch die Ausbauprogramme der Nachbarstaaten von Einfluß sein und Österreichische Maßnahmen werden auf die für den Ausbau der Eisenbahnmagistralen bestehenden Regelungen auf europäischer Ebene Bedacht zu nehmen haben.

Die Beteiligung der Länder und Gemeinden bei der Entscheidungsfindung folgt der geltenden gesetzlichen Regelung im Bundesstraßengesetz. Eine Novellierung des im Entwurf vorliegenden Gesetzes könnte notwendig werden, sobald es zu einer neuen allgemeinen verfahrensgesetzlichen Regelung über die Bürgerbeteiligung kommt - die Beratungen darüber sind noch nicht abgeschlossen.

An Kosten wird das im Entwurf vorliegende Gesetz zunächst nur jene für die Errichtung der Planungs- und Baugesellschaft gemäß Abschnitt II., mit einem Grundkapital von 1 Million Schilling verursachen. Die mittelbaren weiteren Auswirkungen auf Projektierung und Verfahren bzw. die zu erwartenden Kosteneinsparungen aus der neu strukturierten Realisierungsphase werden vom jeweiligen konkreten Baubeschluß abhängen.

Was das Finanzierungskonzept für die Ausbau- und Baumaßnahmen zur Errichtung von Hochleistungsstrecken der "Neuen Bahn" anlangt, ist in dem Zusammenhang auf die in Aussicht genommene Schaffung einer gesonderten Rechtsgrundlage im Rahmen der einschlägigen finanzrechtlichen Regelungen (ASFINAG-Gesetz) zurückzuweisen. Der vorliegende Gesetzesentwurf zielt auf die verwaltungs-, verfahrens- und organisationsrechtlichen Aspekte ab.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich für die Hoheitsverwaltung aus Art. 10 Abs. 1 Z 4, 6 und 9 B-VG; im Übrigen ist auf Art. 17 B-VG zu verweisen.

Im besonderen:

Zu § 1:

Aus den bereits eingangs dargelegten Überlegungen ist die Festlegung von Hochleistungsstrecken im Wege einer Verordnungsermächtigung an die Bundesregierung vorgesehen. In der ersten Phase werden jene Eisenbahnverbindungen für eine Erklärung zur Hochleistungsstrecke in Betracht kommen, auf denen angesichts ihrer besonderen Verkehrsbedeutung Baumaßnahmen mit erster Priorität anstehen. In den folgenden Phasen wird es jeweils an der Bundesregierung liegen, weitere Erklärungen zu Hochleistungsstrecken im Rahmen der Voraussetzungen vorzunehmen. Aus den dargelegten Gründen wird auch eine Aufzählung aller Hochleistungsstrecken im Gesetz selbst für nicht zweckmäßig erachtet. Die Sonderregelungen dieses

Gesetzesvorhabens sollen nur auf die gebotenen Vorhaben für Streckenaus- bzw. neubauten - bezüglich derer eine Erklärung zur Hochleistungsstrecke erfolgt - beschränkt bleiben, was aber auch eine leichtere Anpassungsmöglichkeit an neue Entwicklungen und Prioritäten bedingt.

Die Bestimmung im Abs. 2 soll dazu dienen, bei der Erklärung nach Abs. 1 auch Streckenabschnitte einbeziehen zu können, die für sich allein nicht den Kriterien einer besonderen Verkehrsbedeutung entsprechen, aber aus betrieblichen Gründen für eine rationelle Abwicklung des Hochleistungsverkehrs benötigt werden.

Zu § 2:

Das vorliegende Gesetz soll als lex specialis zum bestehenden Eisenbahn- bzw. Eisenbahnenteignungsrecht hinzutreten und dieses nur insoweit ergänzen oder partiell ändern, als für Hochleistungsstrecken zusätzliche oder andere Regelungen erforderlich sind. Die materiellen Regelungen des Eisenbahngesetzes und Eisenbahnenteignungsgesetzes sind also im wesentlichen gleichermaßen für Hochleistungsstreckenvorhaben wie für andere Eisenbahnbauvorhaben anzuwenden.

Im Falle des Neubaues von Hochleistungsstrecken(abschnitten) bedeutet das, daß vor dem jeweiligen Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz eine Trassenfestlegung in Verordnungsform mit Anhörungsverfahren erfolgt. Nach Abwägen aller Aspekte soll der Verlauf der Strecke als Geländestreifen bekannt sein, ehe im eisenbahngesetzlichen Verfahren das Projekt im Detail, mit allen erforderlichen Auflagen, ausverhandelt wird.

Zu § 3:

Vorrangig sollen Hochleistungsstrecken durch Ausbaumaßnahmen von bestehenden Trassen realisiert werden. Der eingangs in dieser Bestimmung festgehaltene Grundsatz trägt sowohl den ökonomischen Überlegungen wie dem Gedanken einer möglichst geringen Inanspruchnahme von anderen Grundflächen Rechnung.

Die Definition der Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Strecken im Abs. 1 legt diese möglichst exakt fest, weil nur bei darüberhinausgehenden Maßnahmen eine zusätzliche Trassenfestlegung nach dem vorliegenden Gesetz geboten und vorgesehen ist. Dort, wo mit Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Trasse selbst oder mit geringfügigen Verschwenkungen das Auslangen gefunden werden kann, sind die Sonderregelungen über eine Trassenfestlegung im Verordnungswege entbehrlich und genügt das Verwaltungsverfahren nach den geltenden allgemeinen eisenbahnrechtlichen Bestimmungen.

Durch das Institut einer Trassenverordnung nach Abs. 2 soll eine abgestimmte raumordnerische Festlegung für den Trassenverlauf erzielt werden. Der Verlauf wird durch die Festlegung eines grundsätzlich maximal 150 m breiten Geländestreifens in Verordnungsform vorgegeben. Ausweitungen dieses Streifens sind nur insoweit und eingeschränkt vorgesehen, wo sie etwa für Bahnhofsanlagen oder Sicherungsanlagen unbedingt nötig sind. Die exakte Festlegung der Trassenlinie innerhalb des Geländestreifens wird im Rahmen des nachfolgenden Verwaltungsverfahrens, in dem die beteiligten Behörden und Parteien eingebunden sind, nach § 36 Abs. 1 Eisenbahngesetz zu finden sein.

Anzumerken ist, daß das Bundesstraßenrecht eine Planungsgebietverordnung mit höchstens 3-jähriger Bauverbotswirkung und eine Trassenverordnung mit neuerlicher Bauverbotswirkung (Einlösungsanspruch nach drei Jahren) enthält. Der vorliegende Gesetzesentwurf geht von nur einer Verordnungsmaßnahme mit Bauverbotswirkung (Einlösungsanspruch nach fünf Jahren) aus.

Zu § 4:

Das Anhörungsverfahren der Länder und Gemeinden ist dem Bundesstraßengesetz nachgebildet. Die Bürger in den betroffenen Gemeinden werden über die öffentliche Auflage der Projektsunterlagen informiert und im Wege der Gemeindestellungnahme gehört. Eine direkte Stellungnahme der einzelnen

Bürger ist in dem Stadium nicht vorgesehen, weil sie chnedies- zum Unterschied vom Bundesstraßenrecht - als Betroffene Parteistellung im eisenbahngesetzlichen Baugenehmigungsverfahren haben.

Im Übrigen ist an der Stelle nochmals auf die Vorlage zur allgemeinen Regelung einer Bürgerbeteiligung hinzuweisen.

Im Abs. 3 der gegenständlichen Bestimmung ist desweiteren zusätzlich vorgesehen, daß das Eisenbahnunternehmen von sich aus Maßnahmen zur Umweltverträglichkeit des Projekts einzuplanen und diese im Wege der Projektsunterlagen im Anhörungsverfahren vorzustellen hat.

Die Regelung im Abs. 5 geht von dem Umstand aus, daß für den Bau einer Hochleistungsstrecke auch gesonderte landesrechtliche Genehmigungen (wie beispielsweise des Natur- oder Landschaftsschutzes) erforderlich sein können. Die zusammenfassende Anhörung des Landes wurde vorgesehen, um möglichst frühzeitig solche Aspekte zu kennen, aber auch alle anderen, die sich - nach Kenntnis der Ergebnisse der Gemeindeanhörung - für das Land ergeben können und daher von diesem eingebracht werden.

Gemäß Abs. 6 sollen die Stellungnahmen beim Landeshauptmann zusammenlaufen und von diesem an den Bundesminister weitergeleitet werden.

#### Zu § 5:

Die Bauverbotswirkung der Trassenverordnung ist dadurch begrenzt, daß sie nach Abs. 5 außer Kraft zu setzen ist, wenn oder insoweit sie zur Sicherung des Trassenverlaufes nicht mehr benötigt wird. Davon abgesehen, werden nach den Kriterien des Abs. 1 Ausnahmsbewilligungen zu erteilen sein. Darüberhinaus wird den betroffenen Liegenschaftseigentümern nach fünf Jahren ein Einlösungsanspruch eingeräumt.

Zu § 6:

Für notwendige Enteignungsverfahren beim Bau von Hochleistungsstrecken – denen die Bundesregierung eine qualifizierte Verkehrsbedeutung und Priorität attestierte und deren Verlauf in den einlässlichen Verfahren festgelegt wird – ist eine verfahrensrechtliche Sonderbestimmung vorgesehen. Diese ist ebenfalls dem Bundesstraßenrecht nachgebildet. Der Landeshauptmann soll die Entschädigungshöhe im Bescheid festsetzen. Ein Gerichtsverfahren bleibt selbstverständlich unbenommen, doch soll der Vollzug der Enteignung nicht gehindert werden, wenn der vom Landeshauptmann festgesetzte Entschädigungsbeitrag geleistet bzw. erlegt ist.

Von dieser auf die dargelegten Besonderheiten gegründeten Sonderbestimmung abgesehen, gilt nach § 2 auch für Hochleistungsstrecken das Eisenbahnenteignungsgesetz.

Materiellrechtliche Änderungen dieses Gesetzes sind im vorliegenden Zusammenhang nicht notwendig und würden den spezifischen Rahmen dieses Vorhabens überschreiten. Das muß einer allgemeinen Beurteilung des Enteignungsrechtes bzw. des Außerstreitverfahrens vorbehalten bleiben.

Ohne einer solchen allgemeinen Beurteilung vorgreifen zu wollen, wurde in den vorliegenden Entwurf lediglich für den Rückübereignungsanspruch, wie er durch die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes auch bei Fehlen einer besonderen gesetzlichen Regelung oder über eine solche hinausgehend klargestellt wurde, eine ausdrückliche Feststellung durch sinngemäße Übernahme der im § 20a des Bundesstraßengesetzes eingebauten Regelungen getroffen.

Zu §§ 7 und 8:

Diese und die folgenden Bestimmungen des Abschnitt II. regeln die Errichtung einer Planungs- und Baugesellschaft des Bundes.

Diese Gesellschaft soll vor allem größere Neubauaufgaben- oder Teile davon - übernehmen, wenn die ÖBB-Kapazitäten hiefür nicht ausreichen würden. Das konkrete Arbeitsprogramm für die Gesellschaft in Abstimmung mit den ÖBB-Maßnahmen und der Finanzierung sollen die beiden zuständigen Bundesminister im Verordnungsweg festlegen.

Die Eigentümerrechte an der Gesellschaft für den Bund soll der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr verwalten. In dem Zusammenhang soll das Recht dieses Bundesministers, allgemeine Anweisungen zu erteilen und Auskünfte einzuholen - wie es im Übrigen auch dem zuständigen Bundesminister gegenüber Straßenbaugesellschaften eingeräumt ist - eine Steuerungsmöglichkeit im Sinne der Gesamtkonzeption sicherstellen.

Zu § 9:

Diese Bestimmung betrifft das Verhältnis der Gesellschaft zu den Österreichischen Bundesbahnen. Der Kooperationsvertrag zwischen der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und den Österreichischen Bundesbahnen soll ein ökonomisches und zweckmäßiges Ineinandergreifen der Tätigkeiten und eine weitestmögliche Abstimmung der Gesellschaftsmaßnahmen mit den Erfordernissen des Eisenbahnunternehmens, das den Betrieb führen wird, gewährleisten.

Zu § 10:

Diese Bestimmung stellt klar, daß der Gesellschaft ein Antragsrecht im Verfahren zukommt. Mit den Pflichten eines Eisenbahnunternehmens obliegt es ihr aber auch, Planungen und Bauten so zu konzipieren und auszuführen, daß sie den Erfordernissen eines sicheren und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes entsprechen.

Zu § 11:

Betrifft den grundsätzlichen Kostenersatz des Bundes an die Gesellschaft für die Durchführung ihrer Aufgaben. Bezuglich der geplanten Sonderfinanzierung über die ASFINAG ist eine gesonderte Gesetzesvorlage vorgesehen.

Zu §§ 13 und 14:

Die Gesellschaft soll benötigte Grundflächen, soweit nicht mit Bahngrund oder sonstigem Bundesgrund das Auslangen gefunden wird, für die Österreichischen Bundesbahnen durch Kauf oder nötigenfalls auch Enteignung erwerben.

Für sonstigen Bundesgrund ist eine entgeltliche Überlassung zum Schätzwert an die Gesellschaft für die Durchführung ihrer Aufgaben vorgesehen.

Diese Lösung eines Grunderwerbes für die Österreichischen Bundesbahnen vereinfacht den Übertragungsvorgang, wonach die Gesellschaft bereits auf Grund der ÖBB gebaute Hochleistungsstreckenabschnitte nach Fertigstellung den Österreichischen Bundesbahnen auch zur Betriebsführung und Erhaltung zu übergeben hat.