

1670 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Nachdruck vom 15. 6. 1994

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Hochleistungsstreckengesetz geändert wird (HLG-Novelle 1994)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes

Das Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 576/1989 wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Insoweit Hochleistungsstrecken nicht durch Ausbaumaßnahmen — wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen — auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) den Trassenverlauf durch Verordnung zu bestimmen.“

2. § 4 lautet:

„(1) Vor Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegender angemessener

Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes 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 hiedurch nicht begründet.

(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(4) Die Anhörung ist im übrigen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz jeweils nach dessen Bestimmungen durchzuführen.

3. § 5 Abs. 1 lautet:

„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. Ausnahmen sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Ausnahmen hat die Behörde nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch die Behörde ist jedoch nicht erforderlich,

wenn es über die Vornahme dieser Neu-, Zu- und Umbauten auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Wirksamwerden der Verordnung zur Bestimmung des Trassenverlaufes begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.“

4. Dem § 8 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Liegen vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben die zum Bau erforderlichen behördlichen Genehmigungen noch nicht vor, so kann der Bauzeit- und Kostenrahmen nach Vorliegen dieser Genehmigungen in einer gesonderten Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen festgesetzt werden. Von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist ein Bauzeit- und Kostenplan einzuholen.“

5. § 11 lautet:

„Der Bund hat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 8 übertragenen Strecken(teile) sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 13, soweit all diese Kosten nicht von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß BGBl. Nr. 136/1989 zur Finanzierung für den Bund zu übernehmen sind, zu ersetzen. Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG hat hiezu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die notwendigen Vorstüsse zu leisten.“

6. § 13 lautet:

„(1) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist berechtigt, die zur Planung oder zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Eisenbahninfrastruktur gemäß 2 Bundesbahngesetz 1992 ohne Entrichtung eines Entgeltes zu benützen. Sonstige zur Planung oder zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum der

Österreichischen Bundesbahnen oder des Bundes befinden, sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG gegen Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zur Nutzung zu überlassen, es sei denn, sie werden für andere vorrangige Zwecke der abgebenden Bundesstelle benötigt.“

(2) Soweit die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für die ihr nach 8 übertragenen Strecken(teile) über die in Abs. 1 genannten hinaus weitere Grundflächen benötigt, hat sie diese auf ihre Kosten im Namen der Österreichischen Bundesbahnen zu erwerben.

(3) Werden durch den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben, die von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG errichtet wurden, Grundflächen der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich, ist die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zu deren Veräußerung im Namen der Österreichischen Bundesbahnen berechtigt, sofern nicht der frühere Eigentümer einen Rechtsanspruch auf Rücküberweisung hat. Die Berechtigung zur Veräußerung durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist mittels Bestätigung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen jeweils nachzuweisen; diese Bestätigungen gelten als öffentliche Urkunden. Der Verkaufserlös aus einer derartigen Veräußerung ist mit den Kosten nach § 11 zu verrechnen.“

7. § 14 lautet:

„Nach Abschluß des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für den Bund diese Strecken(teile) den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben.“

Artikel II

Übergangsbestimmung

Nach den bisher geltenden Bestimmungen sind Anhörungen (§ 4), die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes eingeleitet sind, fortzusetzen und auf deren Grundlage ergehende Verordnungen (§ 3) zu erlassen.

Artikel III

Inkrafttreten

Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Juli 1994 in Kraft.

1670 der Beilagen

3

VORBLATT**Problem:**

1. Am 1. Juli 1994 tritt das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) für Hochleistungsstrecken in Kraft. Damit ergibt sich zu den Umweltaspekten ein Anhörungsverfahren nach anderen Bestimmungen, als es nach dem Hochleistungsstreckengesetz 1989 daneben noch weiterhin bestehen würde.
2. Nach dem mit 1. Jänner 1994 voll in Kraft getretenen neuen Bundesbahngesetz ist eine Trennung für den Bereich Infrastruktur vorgesehen; darauf sind die Bestimmungen im zweiten Abschnitt des Hochleistungsstreckengesetzes nicht abgestellt.

Ziel:

Anpassungen an aktuelle Gesetzeslage.

Inhalt:

- Neuregelung der Anhörung
- Subsidiäre Genehmigungspflicht für Neu-, Zu- und Umbauten im Hochleistungsstrecken-Baugebiet
- Präzisierung für die Erlassung einer Verordnung nach § 8 Abs. 2 des Hochleistungsstreckengesetzes
- Neuregelung des Kostenersatzes des Bundes für die Tätigkeiten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG
- Neuregelung für die Inanspruchnahme von ÖBB-Grundflächen und bundeseigene Grundflächen durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG
- Präzisierung für die Übergabe von Hochleistungsstrecken

Alternative:

Kurzfristig keine, da unmittelbare Anpassungsnotwendigkeiten.

Kosten:

Durch diese Novellierung des HLG keine Vollzugskosten und keine budgetäre Mehrbelastung.

EG/EWR-Konformität:

Gegeben.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Gemäß § 4 des Hochleistungsstreckengesetzes sind vor Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 leg. cit. die Länder, die Gemeinden und die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Ab 1. Juli 1994 ist vor Erlassung einer solchen Trassenverordnung eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder eine Bürgerbeteiligung nach §§ 24 bzw. 30 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes durchzuführen. Die Modalitäten der dabei vorgesehenen Anhörung sind nicht deckungsgleich mit jenen nach dem Hochleistungsstreckengesetz. Es ist daher zur Vermeidung verwirrender Doppelgleisigkeiten zweckmäßig, das Hochleistungsstreckengesetz gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des UVP-G an dieses anzupassen.

Dabei sollen auch andere aktuelle Anpassungsnotwendigkeiten berücksichtigt werden.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 4 und 9 B-VG bzw. Art. 17 B-VG.

Kostenauswirkungen sind durch die vorliegende Anpassung des Hochleistungsstreckengesetzes nicht gegeben. Die angestrebte Entflechtung im Bereich der Anhörungen läßt die Vermeidung zusätzlichen administrativen Aufwandes erwarten. Im Bereich des Erwerbes bzw. der Benutzung von Grundflächen ergibt sich eine bessere Transparenz der Kostenzuscheidungen.

Die EU-Konformität ergibt sich zum einen daraus, daß auf die Regelungen über die Umweltverträglichkeit bzw. des Bundesbahngesetzes abgestellt wird, die ihrerseits EU-konform sind; ein spezifisches EU-Recht über Hochleistungsstrecken liegt nicht vor.

Besonderer Teil

Zu Art. I

Zu Z 1 (§ 3 Abs. 1 erster Satz):

Bei der Formulierung der vor Erlassung einer Trassenverordnung zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen wird ausdrücklich klargestellt, daß dies auch die Ergebnisse einer Umweltverträglich-

keitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem UVP-G sowie die Erfordernisse einer wirtschaftlichen Eisenbahn (Anlehnung an das Bundesstraßengesetz) sind.

Zu Z 2 (§ 4)

Zu Abs. 1:

In dieser Bestimmung ist die — schon bisher nach dem HLG vorgesehene — umfassende Anhörung zu allen gemäß § 3 Abs. 1 HLG zu berücksichtigenden öffentlichen Interessen, und dabei die Anhörung der Länder und Interessenvertretungen, verankert.

Der präzisierte Ausdruck „ausreichende Planunterlagen“ korrespondiert mit dem Ausdruck im Bundesstraßengesetz. Im vorliegenden Zusammenhang sind damit für den Eisenbahntrassenverlauf die Lagepläne einschließlich erforderlicher Ausführungen erfaßt.

Zu Abs. 2:

Der auch schon bisher im HLG enthaltene Grundsatz für die Berücksichtigung der Umweltauswirkungen in den vom Eisenbahnunternehmen zu erstellenden Unterlagen wird im UVP-G weiter spezifiziert.

Zu Abs. 3:

Die bisher in § 4 Abs. 2 ff. HLG enthaltenen Ausführungen über die Anhörungsmodalitäten der Gemeinden bzw. der öffentlichen Auflage sind nun in den Regelungen des UVP-G erfaßt, sodaß sie im HLG entfallen können. Es erfolgt im vorliegenden Zusammenhang eine Präzisierung für die Gemeinden dahingehend, daß Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln sind (der Ausdruck „Standortgemeinde“ des UVP-G ist für die vorliegenden Zwecke so zu verstehen).

Zu Abs. 4:

Aus den im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargelegten Motiven wird hier die generelle Regelung getroffen, daß die Anhörung nach den

Verfahrensbestimmungen und Modalitäten des UVP-G abgewickelt wird, wobei dieses Anhörungsverfahren vor Trassenverordnungen nach dem HLG sämtliche Aspekte gemäß § 3 Abs. 1 HLG beinhaltet.

Zu Z 3 (§ 5 Abs. 1):

Zur Vermeidung unnötigen Behördenaufwandes soll die im derzeit geltenden § 5 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz vorgesehene behördliche Genehmigung für Baumaßnahmen im Hochleistungsstrecken-Baugebiet dann nicht mehr notwendig sein, wenn es zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem bauwerbenden Eigentümer zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist. Dies ist eine Anpassung an die Regelung nach § 38 Abs. 4 des Eisenbahngesetzes 1957 in der nunmehrigen Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 899/1993.

Zur Klarstellung sei angemerkt, daß eine zivilrechtliche Einigung über eine Ausnahme vom Bauverbot nach dem Hochleistungsstreckengesetz selbstverständlich die baurechtlichen Bewilligungsregelungen der Länder unberührt läßt.

Zu Z 4 (§ 8 Abs. 4):

Ausgelöst durch die Erfahrungen der Praxis ist vorgesehen, bei den Übertragungsverordnungen nach § 8 Abs. 2 eine Differenzierung für die Festlegung des jeweiligen Bauzeit- und Kostenrahmens vorzunehmen. Auf Grund der mehrstufigen Verfahren für Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Trassenverordnung, eisenbahngesetzliche Genehmigungsverfahren) ist es zweckmäßig, den Zeitpunkt der Festlegung des Bauzeit- und Kostenrahmens an diese Gegebenheiten anpassen zu können.

Zu Z 5 (§ 11):

Präzisierung auf Grund Bundesbahngesetz und Erfahrungen der Praxis (so erfolgt eine ausdrück-

liche Klarstellung, daß Vorschüsse auf den Kostenersatz erfolgen).

Zu Z 6 (§ 13):

Enthält ebenfalls Klarstellungen auf Grund des Bundesbahngesetzes (Zitierung der Eisenbahninfrastruktur nach § 2 Bundesbahngesetz).

Darüberhinaus ist auf den neu eingefügten Abs. 3 hinzuweisen, wonach es der HL-AG im Zuge der Betreuung eines ihr übertragenen Projektes ermöglicht werden soll, auch eine zweckmäßige Verwertung entbehrlich gewordener Grundflächen der Eisenbahninfrastruktur durchzuführen, wobei Veräußerungserlöse vom Kostenersatz des Bundes an die HL-AG abzuziehen sind.

Zur zivilrechtlichen Nachweisbarkeit der Verfügungsberechtigung der HL-AG in derartigen Fällen ist die Ausstellung einer Bestätigung des BMöWuV nach Anhörung der ÖBB vorgesehen.

Zu Z 7 (§ 14):

Klarstellung, daß die Übergabe der von der HL-AG für und im Auftrag des Bundes errichtete Strecken(teile) nach Fertigstellung an die ÖBB zum Betrieb und zur Erhaltung erfolgt.

Zu Art. II:

Übergangsbestimmung für laufende Anhörungen bzw. Trassenverordnungen.

Zu Art. III:

Inkrafttreten gleichzeitig mit den diesbezüglichen Bestimmungen des UVP-G.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

§ 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 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 Umfanges 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.

§ 4. (1) Vor Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 sind die Länder und Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihren Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen 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.

Vorgeschlagene Fassung:

§ 3. (1) Insoweit Hochleistungsstrecken nicht durch Ausbaumaßnahmen — wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen — auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf das Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz sowie die sonstigen öffentlichen 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 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 Umfanges 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.

§ 4. (1) Vor Erlassung einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen. Die Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf auch unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

(2) In den Planunterlagen über den Trassenverlauf ist auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufes 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

Geltende Fassung:

(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 hiedurch 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 ortsüblich kundzumachen. Die Gemeinden haben ihre Stellungnahmen unverzüglich nach Ablauf der Einsichtsfrist dem Landeshauptmann zu übermitteln.

(5) Das Land ist bei der Übermittlung des Projektentwurfes 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 Bestimmungen 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.

Vorgeschlagene Fassung:

zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(4) Die Anhörung ist im übrigen für eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Bürgerbeteiligung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz jeweils nach dessen Bestimmungen durchzuführen.

§ 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. Ausnahmen sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Ausnahmen hat die Behörde nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch die Behörde ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme dieser Neu-, Zu- und Umbauten auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile

Geltende Fassung:

§ 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 BGBl. Nr. 136/1989 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.

§ 13. (1) Die Österreichischen Bundesbahnen haben der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG einer ihr nach § 8 übertragenen Streckenbau auf den hierfür 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 Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zur Nutzung zu überlassen.

Vorgeschlagene Fassung:

zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Wirksamwerden der Verordnung zur Bestimmung des Trassenverlaufes begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

§ 8. (4) Liegen vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben die zum Bau erforderlichen behördlichen Genehmigungen noch nicht vor, so kann der Bauzeit- und Kostenrahmen nach Vorliegen dieser Genehmigungen in einer gesonderten Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen festgesetzt werden. Von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist ein Bauzeit- und Kostenplan einzuholen.

§ 11. Der Bund hat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 8 übertragenen Strecken(teile) sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 13, soweit all diese Kosten nicht von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß BGBl. Nr. 136/1989 zur Finanzierung für den Bund zu übernehmen sind, zu ersetzen. Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG hat hiezu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die notwendigen Vorschüsse zu leisten.

§ 13. (1) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist berechtigt, die zur Planung oder zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 ohne Entrichtung eines Entgeltes zu benützen. Sonstige zur Planung oder zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen oder des Bundes befinden, sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG gegen Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zur Nutzung zu überlassen, es sei denn, sie werden für andere vorrangige Zwecke der abgebenden Bundesstelle benötigt.

Geltende Fassung:

(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.

Vorgeschlagene Fassung:

(2) Soweit die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für die ihr nach § 8 übertragenen Strecken(teile) über die in Abs. 1 genannten hinaus weitere Grundflächen benötigt, hat sie diese auf ihre Kosten im Namen der Österreichische Bundesbahnen zu erwerben.

(3) Werden durch den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben, die von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG errichtet wurden, Grundflächen der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich, ist die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zu deren Veräußerung im Namen der Österreichische Bundesbahnen berechtigt, sofern nicht der frühere Eigentümer einen Rechtsanspruch auf Rückübereignung hat. Die Berechtigung zur Veräußerung durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist mittels Bestätigung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen jeweils nachzuweisen; diese Bestätigungen gelten als öffentliche Urkunden. Der Verkaufserlös aus einer derartigen Veräußerung ist mit den Kosten nach § 11 zu verrechnen.

§ 14. Nach Abschluß des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für den Bund diese Strecken(teile) den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben.