

## 1644 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Ausgedruckt am 19. 3. 1999

# Regierungsvorlage

**Bundesgesetz, mit dem das Hochleistungsstreckengesetz und das Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft" geändert werden und Regelungen über die Einhebung und Festsetzung von Benützungsentgelt für bestimmte Hochleistungsstrecken festgelegt werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel I

Das Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 384/1996, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgenden Wortlaut:

**"Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG)"**

2. § 1 Abs. 1 lautet:

"(1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) 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."

3. § 3 lautet:

"§ 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 notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für Wissenschaft 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 (Trassenverordnung) zu bestimmen. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen 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. Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz durchzuführen ist, ist überdies der Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu bestimmen.

(2) In einer Verordnung nach Abs. 1 ist der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

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

4. § 4 Abs. 3 lautet:

“(3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.”

5. § 5 lautet:

“§ 5. (1) Nach Bestimmung des Trassenverlaufes (§ 3) dürfen auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-trasse betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstreckenbaugelände) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, 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 all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch Verordnung für den Trassenverlauf festgelegten Geländestreifens liegen.

(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 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. Abweichend davon sind Ausnahmen vom Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Vertauung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-trasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten anzuhören. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(6) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(7) 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. 4) verweigert wurde und sofern die Verordnung für den Grundstücksteil noch gilt.

(8) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat eine Verordnung nach § 3 Abs. 1 aufzuheben, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig ist.”

6. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

“§ 5a. (1) Ist bei Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens zu befürchten, daß durch Veränderung in dem vorgesehenen Gelände der geplante Bau einer Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird, und ist nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Trassenverlaufes in einer Trassenverordnung in absehbarer Zeit zu erwarten, so kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr einen Geländestreifen im Sinne des § 3 Abs. 2 für den geplanten Trassenverlauf vorläufig mit Verordnung bestimmen.

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

(3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem gesetzlichen Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme zu den Rechtswirkungen gemäß Abs. 5 innerhalb vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen.

(4) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu den Rechtswirkungen gemäß Abs. 5 zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(5) Nach Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 dürfen auf den im Geländestreifen (Abs. 1) liegenden Grundstücksteilen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Wirksamwerden der Verordnung nach Abs. 1 begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(6) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 5) einer Verordnung nach Abs. 1 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. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuern des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(7) Ausnahmen nach Abs. 6 hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstreckenstrecke betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(8) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten anzuhören. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(9) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 5 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(10) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat eine Verordnung nach Abs. 1 überhaupt oder insoweit aufzuheben, als

1. der in einer solchen Verordnung vorläufig bestimmte Trassenverlauf durch eine Verordnung nach § 3 Abs. 1 bestimmt wird, oder
2. die Verordnung nach Abs. 1 zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig ist.

(11) Insoweit nicht Abs. 10 anzuwenden ist, tritt eine Verordnung nach Abs. 1 drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten außer Kraft. Dieses Außerkrafttreten hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Bundesgesetzblatt kundzumachen.”

7. § 7 lautet:

“§ 7. (1) Für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken, deren Errichtung nicht von den Österreichischen Bundesbahnen, der Brenner Eisenbahn GmbH oder Dritten vorgenommen wird, ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG) zu errichten, deren Anteile bei einem Grundkapital von sechs Millionen Schilling dem Bund zu 100% vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft 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.

(2) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG kann sich als Mitglied an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung [Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV), ABl. Nr. L 199 vom 31. Juli 1985, S. 1] oder an sonstigen Gesellschaften als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen, wenn dies für die Planung oder den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben zweckmäßig ist.

(3) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektteile zu planen und zu bauen, sofern hierfür die Kostentragung sichergestellt ist.”

8. § 8 Abs. 1 und 2 lauten:

“(1) Der Bundesminister für Wissenschaft 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 durch Verordnung übertragen, wenn

1. deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen geboten ist, und
2. die Durchführung durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt.

(2) Vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben ist ein Beschluß der Bundesregierung über das gemeinwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen.”

9. Nach § 8 werden folgende §§ 8a und 8b eingefügt:

“§ 8a. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zur Planung und zum Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben für Dritte mit Verordnung ermächtigen, wenn

1. dies nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen zweckmäßig ist, und
2. die Durchführung für Dritte im Zusammenhang mit den nach § 8 Abs. 1 übertragenen Aufgaben der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zweckmäßig und wirtschaftlich ist, und im Falle der Ermächtigung zum Bau überdies
3. glaubhaft gemacht wird, daß für den Bau die Kostentragung auf rechtsgeschäftlicher Basis mit Dritten sichergestellt ist.

§ 8b. Vor Erlassung von Verordnungen nach § 8 oder § 8a hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen.”

10. § 11 lautet:

“§ 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 zu ersetzen, soweit diese Kosten nicht von Dritten getragen werden. Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die notwendigen Vorschüsse zu leisten.”

11. § 13 lautet:

“§ 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. Für diese Benützung ist jedoch von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ein Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zu entrichten, wenn die Hochleistungsstrecke oder Teile derselben nach Abschluß des Baues nicht den Österreichischen Bundesbahnen zur Erhaltung und zum Betrieb übergeben werden. Sonstige zur Planung oder zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben benötigten 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. In einer Verordnung nach § 8 kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr jedoch festlegen, daß diese Grundflächen auf Kosten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG im Namen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu erwerben sind, wenn dies zur Vorbereitung und zum Abschluß von Verträgen über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) von Hochleistungsstrecken geboten erscheint. Ist ein Erwerb dieser Grundflächen nur im Wege der Enteignung möglich, hat dieser im Namen und auf Kosten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zu erfolgen; diese Grundflächen sind der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH nach Verwirklichung des Enteignungszweckes von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG unentgeltlich ins Eigentum zu übertragen.

(3) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist – sofern der frühere Eigentümer nicht einen Rechtsanspruch auf Rücküberweisung hat – zur Veräußerung folgender Grundflächen berechtigt:

1. im Namen der Österreichischen Bundesbahnen für Grundflächen der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992, die durch den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG für den Eisenbahnbetrieb entbehrlich geworden sind;
2. im Namen des Eigentümers (Abs. 2) für Grundflächen, die gemäß Abs. 2 erworben wurden, jedoch für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben nicht oder nicht mehr benötigt werden.

Der Verkaufserlös aus Veräußerungen ist mit den Kosten nach § 11 zu verrechnen. Die Berechtigung zur Veräußerung durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist mittels Bestätigung durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr jeweils nachzuweisen; diese Bestätigungen gelten als öffentliche Urkunden. Vor Ausstellung der Bestätigung zur Berechtigung der Veräußerung von Grundflächen gemäß Z 1 sind die Österreichischen Bundesbahnen anzuhören.”

12. § 14 lautet:

“§ 14. (1) 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. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in der Verordnung nach § 8 festlegen, daß diese Strecken(teile) von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu übergeben sind, wenn dies für den Abschluß eines Vertrages über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) dieser Strecken(teile) geboten ist.

(2) Ist einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 zum Bau und zum Betrieb einer solchen Strecke (Streckenteiles) verliehen worden, sind diese Strecke (dieser Streckenteil) oder die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Planungsleistungen sowie erworbene Rechte und Pflichten dem Dritten nach Aufhebung der Verordnung nach § 8 zu übergeben, wenn der Dritte in die erworbenen Rechte und Pflichten eintritt, soweit sie rechtlich überbindbar sind, und wenn der Dritte die bisherigen Kosten ersetzt bzw. diesbezüglich in einem Vertrag über die Beteiligung des Dritten an der Kostentragung (Public-Private-Partnership-Modell) anderes bestimmt ist. § 13 Abs. 1 ist zugunsten des Dritten sinngemäß anzuwenden.“

13. § 15 lautet:

“§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 1 die Bundesregierung, hinsichtlich § 12 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 8, § 8a und § 11 der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im übrigen der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.“

14. Nach § 15 werden folgende §§ 16 und 17 samt Überschriften angefügt:

#### **“Übergangsbestimmung**

§ 16. § 5 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx ist auf die Errichtung oder Änderung von Anlagen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe und auf die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx, jedoch nach Wirksamkeit einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 in rechtlich zulässiger Weise begonnen wurden, nicht anzuwenden.

#### **Inkrafttreten**

§ 17. Der Titel, § 1 Abs. 1, § 3, § 4 Abs. 3, § 5, § 5a, § 7, § 8 Abs. 1 und 2, § 8a, § 8b, § 11, § 13, § 14, § 15, § 16 samt Überschrift und § 17 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx folgenden Monatsersten in Kraft.“

#### **Artikel II**

Das Bundesgesetz zur Errichtung einer “Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft”, BGBl. Nr. 502/1995, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgenden Wortlaut:

#### **“Bundesgesetz zur Errichtung einer “Brenner Eisenbahn GmbH”**

2. § 1 lautet:

“§ 1. (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von fünf Millionen Schilling, dem Firmenwortlaut “Brenner Eisenbahn GmbH” – im folgenden als Gesellschaft bezeichnet – und dem Sitz in Innsbruck zu errichten, deren Anteile dem Bund zu mindestens 51% vorbehalten sind.

(2) Die Gesellschaft kann sich als Mitglied an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung [Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV), ABl. Nr. L 199 vom 31. Juli 1985 S. 1] oder an sonstigen Gesellschaften als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen, wenn dies für die Planung oder den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zweckmäßig ist.

(3) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektteile zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung sichergestellt ist.“

3. § 2 lautet:

“§ 2. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr. Dieser ist berechtigt, der Gesellschaft allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Bundesgesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre

Tätigkeit zu verlangen. Der Gesellschaftsvertrag hat die Organe zur Durchführung solcher Anweisungen und zur Auskunftserteilung zu verpflichten."

4. § 3 lautet:

"§ 3. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen der Gesellschaft die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Verordnung zu übertragen, wenn

1. deren Durchführung nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen geboten ist, und
2. dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Durchführung liegt.

(2) Vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist ein Beschluß der Bundesregierung über das gemeinwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen.

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

(4) Liegen vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen 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 Wissenschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen festgesetzt werden. Von der Gesellschaft ist ein Bauzeit- und Kostenplan einzuholen."

5. Nach § 3 werden folgende §§ 3a und 3b eingefügt:

"§ 3a. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen die Gesellschaft zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben für Dritte mit Verordnung ermächtigen, wenn

1. dies nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen zweckmäßig ist, und
2. die Durchführung für Dritte im Zusammenhang mit den nach § 3 Abs. 1 übertragenen Aufgaben der Gesellschaft zweckmäßig und wirtschaftlich ist, und im Falle der Ermächtigung zum Bau überdies
3. glaubhaft gemacht wird, daß für den Bau die Kostentragung auf rechtsgeschäftlicher Basis mit Dritten sichergestellt ist.

§ 3b. Vor Erlassung von Verordnungen nach § 3 oder § 3a hat die Gesellschaft die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen."

6. § 4 lautet:

"§ 4. Der Bund hat der Gesellschaft die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 3 übertragene Strecke bzw. übertragenen Streckenteile sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 6 zu ersetzen, soweit diese Kosten nicht von Dritten getragen werden. Die Gesellschaft hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Gesellschaft die notwendigen Vorschüsse zu leisten."

7. § 5 Abs. 2 lautet:

"(2) Die Gesellschaft hat bei Erfüllung ihrer Aufgaben, unbeschadet der allgemeinen Anweisungen nach § 2, auch die Erfordernisse einer wirtschaftlichen und zügigen Baudurchführung sowie eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes zu beachten."

8. § 6 lautet:

"§ 6. (1) Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung oder zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 ohne Entrichtung eines Entgeltes zu benützen. Für diese Benützung ist jedoch von der Gesellschaft ein Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen

ist, zu entrichten, wenn die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder Teile derselben nach Abschluß des Baues nicht den Österreichischen Bundesbahnen zur Erhaltung und zum Betrieb übergeben werden. Sonstige zur Planung oder zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen oder des Bundes befinden, sind der Gesellschaft 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 Gesellschaft für die ihr nach § 3 übertragene Strecke bzw. übertragenen Streckenteile über die in Abs. 1 genannten hinaus weitere Grundflächen benötigt, hat sie diese in ihrem Namen und auf ihre Kosten zu erwerben."

9. § 7 lautet:

"§ 7. Insoweit eine Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an der der Gesellschaft übertragenen Planung und an dem der Gesellschaft übertragenen Bau erforderlich ist, ist diese Mitwirkung in einem Kooperationsvertrag zwischen der Gesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen zu regeln."

10. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

"§ 7a. (1) Nach Abschluß des Baues der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben hat die Brenner Eisenbahn GmbH für den Bund diese Strecken(teile) den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in der Verordnung nach § 3 festlegen, daß diese Strecke oder Teile derselben von der Brenner Eisenbahn GmbH der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu übergeben sind, wenn dies für den Abschluß eines Vertrages über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) dieser Strecke (Streckenteile) geboten ist.

(2) Ist einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 zum Bau und zum Betrieb einer solchen Strecke (Streckenteile) verliehen worden, sind diese Strecke (dieser Streckenteil) oder die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Planungsleistungen sowie erworbene Rechte und Pflichten dem Dritten nach Aufhebung der Verordnung nach § 3 zu übergeben, wenn der Dritte in die erworbenen Rechte und Pflichten eintritt, soweit sie rechtlich überbindbar sind, und wenn der Dritte die bisherigen Kosten ersetzt bzw. diesbezüglich in einem Vertrag über die Beteiligung des Dritten an der Kostentragung (Public-Private-Partnership-Modell) anderes bestimmt ist. § 6 Abs. 1 ist zugunsten des Dritten sinngemäß anzuwenden."

11. § 8 lautet:

"§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 3, § 3a und § 4 der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im übrigen der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut."

12. Dem § 8 wird folgender § 9 angefügt:

"§ 9. Der Titel, § 1, § 2, § 3, § 3a, § 3b, § 4, § 5 Abs. 2, § 6, § 7, § 7a, § 8 und § 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx folgenden Monatsersten in Kraft."

### Artikel III

Das Benützungsentgelt für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf solchen Hochleistungsstrecken oder Teilen derselben, die nach Abschluß des vom Bund übertragenen Baues von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG oder der Brenner Eisenbahn GmbH nicht den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben sind, ist von der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH insoweit und solange festzusetzen und einzuheben, als und bis diese ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung dieser Hochleistungsstrecken oder Teilen derselben nachgekommen ist, soweit nicht in einem Vertrag nach § 3 Z 4 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz anderes bestimmt ist. § 3 Z 2 Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz bleibt unberührt.



### Vorblatt

**Problem:**

- a) Vor Erlassung einer Trassenverordnung können Maßnahmen im angestrebten Geländestreifen Schwierigkeiten aufwerfen.
- b) Die derzeitigen gesetzlichen Regelungen beinhalten keine Bestimmungen für neue Formen von Drittbeteiligungen, insbesondere Public-Private-Partnership (PPP) Finanzierungsmodelle.

**Ziel:**

Darauf abgestellte Ergänzungen sowohl im Hochleistungsstreckengesetz (HLG), als auch im Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft" (BEG).

**Inhaltsschwerpunkte:**

- Möglichkeit zur Verhängung einer vorläufigen Sicherung (Bauverbot) im voraussichtlichen Geländestreifen ab Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens.
- Möglichkeit, daß sich HL-AG und BEG an einer EWIV beteiligen.
- Möglichkeit, per Verordnung die HL-AG und BEG zur Durchführung von Hochleistungsstrecken-vorhaben für Dritte zu ermächtigen.
- Klarstellung des Kostenersatzes an die BEG.
- (im Artikel III) Ergänzung der bestehenden Regelung, daß im Rahmen der SCHIG-Finanzierung dieser Gesellschaft das Benützungsentgelt für ÖBB-Strecken zukommt, hinsichtlich aller für den Bund von der HL-AG oder BEG zu bauender Strecken.

**Alternative:**

Keine.

**Kosten:**

Keine Mehrausgaben für den Bund;  
weitere Ausführungen im allgemeinen Teil der Erläuterungen.

**EU-Konformität:**

Gegeben.

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Schwerpunkt der Änderungen im Abschnitt I des Hochleistungsstreckengesetzes ist die Einfügung einer Möglichkeit zur vorläufigen Sicherung des Trassenstreifens. Bei der praktischen Vollziehung der gegenwärtigen Regelungen über das Trassenverordnungsverfahren bzw. auf Grund der Länge von UVP-Verfahren hat sich in manchen Fällen gezeigt, daß die rechtliche Wirkung einer Sicherung des Trassenstreifens per Bauverbot mit Erlassung der Trassenverordnung zu spät einsetzt. Es ist daher im Entwurf vorgesehen, daß unter gewissen Voraussetzungen und nach Durchführung einer Anhörung eine vorläufige Trassensicherung im öffentlichen Interesse mit Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens befristet verordnet werden kann.

Im übrigen soll die Definition des Trassenbereiches den praktischen Erfahrungen gemäß neu formuliert werden.

Schwerpunkt der Änderungen im Abschnitt II des Hochleistungsstreckengesetzes bzw. im Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft" sind Bestimmungen zur Ermöglichung von Modellen einer Drittbeteiligung. Mit diesen beiden Gesetzen wurden seinerzeit Gesellschaften zur Realisierung von Eisenbahnhochleistungsstreckenvorhaben des Bundes eingerichtet. Regelungen für eine Einbeziehung Dritter bei bestimmten in Frage kommenden Vorhaben oder Teilvorhaben – wie sie aktuell europäisch und in Österreich zur Diskussion stehen – sind bisher nicht enthalten. Insbesondere geht es um eine neue Form der Finanzierung von Hochleistungsstrecken durch Beteiligung Dritter an den Kosten (Public-Private-Partnership-Modelle). Derartige Regelungen sollen, sowohl für in Frage kommende derzeitige als auch für neue Vorhaben, eingefügt werden. Zu denken ist dabei beispielsweise an Projekte von Terminals an Hochleistungsstrecken, die im besonderen Interesse der Verladung auf die Schiene liegen, aber auch an spezielle Vorhaben für Strecken- oder Teilstreckenreubauten.

Im übrigen wurde versucht, Regelungen, die im geltenden Hochleistungsstreckengesetz und Bundesgesetz über die Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft" unterschiedlich formuliert sind, soweit dies sachlich geboten erscheint, zu vereinheitlichen und auch mit den Formulierungen im Bundesbahngesetz abzustimmen.

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

#### **Kosten:**

Durch dieses Bundesgesetz werden keine Mehrausgaben des Bundes verursacht.

#### **Zu § 5a:**

Im Jahr 1996 wurde keine, in den Jahren 1997 und 1998 je zwei Trassenverordnungen erlassen. Es ist in den nächsten drei Jahren ebenfalls jeweils mit einigen Trassenverordnungsverfahren zu rechnen, wobei jeweils eine § 5a-Verordnung in Betracht kommt.

#### **Zu § 8a:**

Bisher wurde kein Eisenbahnprojekt im Wege eines PPP-Finanzierungsmodelles finanziert. In den nächsten drei Jahren besteht die Aussicht auf die Realisierung einzelner solcher Finanzierungsprojekte.

Wenn es zur Realisierung eines PPP-Finanzierungsmodelles kommt, bedeutet dies keine Mehrausgaben für den Bund, sondern, daß durch die Einbeziehung finanzieller Mittel Dritter mit dem vorhandenen SCHIG-Finanzierungsrahmen mehr Hochleistungsstreckenvorhaben verwirklicht werden können.

#### **Zu § 5:**

Aus den bisherigen Erfahrungen ist abzuleiten, daß mit der Ausdehnung der Rechtswirkungen einer Trassenverordnung auf Anlagen, auf die Gewinnung mineralischer Rohstoffe und Deponien sowie der Möglichkeit, eine Trassensicherung durch eine Verordnung nach § 5a zu bewirken, eine Erschwerung und Verteuerung des Hochleistungsstreckenbaues vermieden werden kann und somit Ausgaben für diese Vorhaben eingegrenzt werden können. Konkret wären durch die vorzeitige Vermeidung von Betriebs- und Wohnansiedelungen im Bereich des geplanten Trassenverlaufes Kosten insbesondere für Absiedlungen, Lärmschutz- und Erschütterungsschutzmaßnahmen oder Umtrassierungen vermeidbar, deren Höhe nach den Erfahrungen aus bisherigen Vorhaben jeweils bei mehreren Millionen Schilling liegt.

**EU/EWR-Konformität:**

Diesem Gesetzesvorhaben stehen keine Normen der EU oder des EWR-Abkommens entgegen.

**Besonderer Teil****Zu Artikel I (Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes):****Zu Z 2 (§ 1 Abs. 1):**

Im § 1 Abs. 1 soll die neben den Voraussetzungen einer besonderen Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr enthaltene zusätzliche Passage über gebotene umfangreiche Baumaßnahmen entfallen. Zwecks Abstimmung des österreichischen höherrangigen Eisenbahnnetzes mit dem in der Entscheidung 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ausgewiesenen, das österreichische Staatsgebiet berührenden höherrangigen Eisenbahnnetz, sollen auch schon existierende Eisenbahnen, die bereits auf Hochleistungsstreckenniveau ausgebaut sind, mit Verordnung der Bundesregierung zu Hochleistungsstrecken erklärt werden können.

**Zu Z 3 (§ 3):**

In der Praxis hat sich gezeigt, daß die Regelung über die Breite des Geländestreifens von 150 m + 150 m bei Bahnhofsanlagen zu starr ist; deren notwendige Ausmaße können darunter, in einzelnen Fällen aber auch darüber liegen. Insbesondere für Bahnhofsanlagen wird der Meter-Wert durch den Passus ersetzt, daß der Geländestreifen das für Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen notwendige Ausmaß nicht überschreiten darf. Die geltende gesetzliche Regelung einer metermäßigen Begrenzung für die maximale Breite des Geländestreifens für den Bahnkörper, im Ausmaß von maximal 150 m, bleibt unberührt. Dies betrifft also praktisch die sogenannte freie Strecke, also Streckenteile zwischen Bahnhofsbereichen bzw. Terminals. Weiters wird klargestellt, daß der Verlauf aller Hochleistungsstrecken (insoweit sie nicht durch Ausbaumaßnahmen eingerichtet werden) im Wege einer Trassenverordnung zu bestimmen ist.

**Zu Z 4 (§ 4 Abs. 3):**

Es wird klargestellt, daß die Ausübung des Anhörungsrechtes durch die Gemeinde eine Aufgabe des eigenen, und nicht eine solche des übertragenen Wirkungsbereiches ist.

**Zu Z 5 (§ 5):**

Die bisherige Rechtslage hat zu dem unbefriedigenden Zustand geführt, daß in dem ausgewiesenen Hochleistungsstreckenbaugebiet zwar Neu-, Zu- und Umbauten grundsätzlich untersagt sind, jedoch nicht die Errichtung oder Änderung von Betriebsanlagen, wasserbautechnischen Anlagen, Anlagen anderer Art und Deponien sowie die Gewinnung mineralischer Rohstoffe. Dies soll durch die Eingliederung dieser Einrichtungen in die Rechtswirkungen einer Trassenverordnung vermieden werden. Desweiteren wird auf die Gewinnung mineralischer Rohstoffe bei den Regelungen über die Gewährung von Ausnahmen besonders Bedacht genommen (Interessensabwägung).

**Zu Z 6 (§ 5a):**

Die praktischen Erfahrungen haben gezeigt, daß die Trassensicherung gemäß § 5 Abs. 1 in vielen Fällen zu spät einsetzt. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr soll zur Vermeidung dieser Konsequenz die Möglichkeit erhalten, bereits nach Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens, wenn also die Projektunterlagen über den vorgesehenen Trassenverlauf (und für UVP-pflichtige Hochleistungsstreckenvorhaben auch die Umweltverträglichkeitserklärung) vorliegen, unter bestimmten Voraussetzungen im öffentlichen Interesse vorläufig eine Trassensicherung per Verordnung zu verfügen. Davor sind die Gebietskörperschaften und Interessenvertretungen zu der Trassensicherung bzw. der Rechtswirkung des vorläufigen Bauverbotes anzuhören (die umfassende Anhörung zur Trasse bzw. zum Vorhaben erfolgt im übrigen wie bisher im UVP-Verfahren bzw. im Trassenverordnungsverfahren).

Deren Rechtswirkung ist nur ein einstweiliges, auf maximal drei Jahre befristetes Bauverbot im Geländestreifen; sie greift dem materiellen Prüfungsverfahren nicht vor, es handelt sich also um keinerlei Genehmigung oder Bewilligung. Vielmehr ist – wie bisher – wenn nach Durchführung des vorgesehenen Anhörungsverfahrens nach Hochleistungsstreckengesetz bzw. des UVP-Verfahrens die Ergebnisse vorliegen, eine Trassenverordnung zu erlassen. Ist der Zweck der vorläufigen Verordnung erschöpft, ist diese aufzuheben. Kommt es aber binnen drei Jahren nicht dazu, soll die vorläufige Wirkung einer solchen Verordnung nach § 5a jedenfalls spätestens drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten

durch Außerkrafttreten der Verordnung enden. Im übrigen sind die Rechtswirkungen dieser Verordnung nach § 5a dem § 5 nachgebildet.

**Zu Z 7 (§ 7):**

Der gesetzliche Zweck und Aufgabenbereich der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG wird dahingehend erweitert, daß sich diese an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung als Mitglied oder an einer anderen Gesellschaft als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen darf und für Dritte Projekte oder Projektteile planen und bauen darf, wenn dies mit einem übertragenen Hochleistungsstreckenprojekt im Zusammenhang steht und wenn die Kostentragung sichergestellt ist.

**Zu Z 8 (§ 8 Abs. 1 und 2):**

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erlassung einer Übertragungsverordnung nach § 8 Abs. 1 werden terminologisch den entsprechenden Voraussetzungen im Bundesbahngesetz angepaßt.

**Zu Z 9 (§ 8a und § 8b):**

Um für allfällige Hochleistungsstreckenvorhaben Dritter (Konzessionäre) zu ermöglichen, daß die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG von diesem Dritten vertraglich mit Planung und Bau beauftragt wird, ist im neuen § 8a eine diesbezügliche Ermächtigung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG, die mit Verordnung zu erfolgen hat, vorgesehen. Insbesondere muß vor Erlassung einer solchen Verordnung glaubhaft sein, daß für den Bau die Kostentragung auf rechtsgeschäftlicher Basis mit dem Dritten sichergestellt ist.

Mit dem neuen § 8b wird die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG verpflichtet, vor Erlassung einer Verordnung nach § 8 oder § 8a dieselben Fakten und Unterlagen glaubhaft zu machen, wie sie nach dem Bundesbahngesetz für entsprechende Übertragungen an die ÖBB verlangt werden.

**Zu Z 10 (§ 11):**

§ 11 ist insoweit inhaltlich überholt, als die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) auf Grund der durch das Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997 geänderten Rechtslage die Kosten der Finanzierung von Hochleistungsstrecken für den Bund nicht mehr übernimmt und die Rückzahlung der durch diese Finanzierungstätigkeit erwachsenden Verbindlichkeiten der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH übertragen worden sind.

**Zu Z 11 (§ 13):**

Zur Erleichterung der Realisierung von Hochleistungsstrecken auf der Basis einer Finanzierung mit Beteiligung Dritter (PPP-Finanzierungsmodell) soll dann, wenn mit dem Zustandekommen einer derartigen Finanzierungsform gerechnet wird, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr in einer Verordnung nach § 8 bestimmen können, daß die für den Hochleistungsstreckenbau erforderlichen Grundflächen im Namen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH nach SCHIG, die diese Finanzierungsform als Vertragspartner des Dritten vorbereitet, zu erwerben sind. Da diese Gesellschaft kein Eisenbahnunternehmen mit Enteignungsrecht ist, ist es erforderlich, daß allenfalls notwendige Enteignungen im Namen der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zu erfolgen haben.

Der bisherige § 13 Abs. 3 wird in der Form erweitert, als nunmehr die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG berechtigt sein soll, Grundflächen, die sie für Zwecke des Hochleistungsstreckenbaues im Namen der Österreichischen Bundesbahnen oder der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH erworben hat, im Namen dieser Eigentümer zu veräußern, falls diese Grundflächen schlußendlich für den Hochleistungsstreckenbau nicht benötigt worden sind.

**Zu Z 12 (§ 14):**

Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr soll die Möglichkeit erhalten, festzulegen, daß von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (für den Bund) errichtete Hochleistungsstrecken der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu übergeben sind, wenn dies für das Zustandekommen eines PPP-Finanzierungsmodelles geboten ist. Diese Festlegung hat in Verordnungsform zu erfolgen.

Wird einem Dritten die Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Hochleistungsstrecke verliehen, die zu diesem Zeitpunkt auf Grund einer Verordnung nach § 8 von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG gebaut wird, so hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG diese diesem Dritten zu übergeben, falls dieser die aufgelaufenen Kosten ersetzt, bzw. den vertraglich im PPP-Finanzierungsmodell diesbezüglich vereinbarten Anteil.

**Zu Z 14 (§§ 16 und 17):**

Wegen der erweiterten Rechtswirkung einer Trassenverordnung ist es notwendig, daß § 5 Abs. 1 auf Anlagen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe und Deponien nicht anzuwenden ist, die nach der bisherigen Rechtslage nach Wirksamwerden einer Trassenverordnung, jedoch vor Inkrafttreten des neuen § 5 Abs. 1 in rechtlich zulässiger Weise begonnen wurden.

**Zu Artikel II (Änderung des Bundesgesetzes zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft"):****Zu Z 1 (Titel):**

Die Änderung des Titels dient der Vereinfachung der Schreibweise des Firmenwortlautes.

**Zu Z 2 (§ 1):**

Es soll bereits im Aufgabenbereich auch der Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zum Ausdruck kommen. Der gesetzliche Zweck und Aufgabenbereich der Brenner Eisenbahn GmbH wird dahingehend erweitert, daß sich diese an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung als Mitglied oder an einer anderen Gesellschaft als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen darf und für Dritte Projekte oder Projektsteile planen und bauen darf, wenn dies mit diesem Hochleistungsstreckenprojekt im Zusammenhang steht und wenn die Kostentragung sichergestellt ist.

**Zu Z 3 (§ 2):**

Hier erfolgt eine Anpassung an das Bundesministeriengesetz in der geltenden Fassung.

**Zu Z 4 (§ 3):**

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erlassung einer Verordnung nach § 3 (Übertragungsverordnung) werden den entsprechenden Voraussetzungen nach dem Bundesbahngesetz und dem Hochleistungsstreckengesetz gemäß Artikel I dieses Entwurfes angepaßt.

**Zu Z 5 (§§ 3a und 3b):**

Es soll hier die gleiche Möglichkeit, wie sie für das Hochleistungsstreckengesetz gemäß Artikel I Z 9 vorgesehen ist, eingeräumt werden (vgl. diesbezügliche vorige Erläuterungen).

**Zu Z 6 (§ 4):**

Die Kostentragungsregelung ist der im Hochleistungsstreckengesetz für die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG geltenden Kostentragungsregelung nachgebildet.

**Zu Z 7 (§ 5 Abs. 2):**

Da der Brenner-Eisenbahn-GmbH auch Bauaufgaben zufallen, wird der Ausdruck "Planungsaufgaben" durch den auch die Bauaufgaben umfassenden Überbegriff "Aufgaben" ersetzt.

**Zu Z 8 (§ 6):**

Es wird klargestellt, daß die für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundflächen im Namen und auf Kosten der Brenner Eisenbahn GmbH zu erwerben sind.

**Zu Z 9 (§ 7):**

Die Bestimmung über den Abschluß eines Kooperationsvertrages mit den ÖBB wird auf die Bauphase erweitert.

**Zu Z 10 (§ 7a):**

Im geltenden Gesetz ist, zum Unterschied vom Hochleistungsstreckengesetz, die Vorgangsweise nach Fertigstellung der Strecke oder von Teilen derselben noch nicht geregelt. Es wird festgelegt, daß die Brenner Eisenbahn GmbH die fertiggestellte Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder fertiggestellte Teile derselben für den Bund den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben hat. Im weiteren ist die gleiche Möglichkeit wie im Hochleistungsstreckengesetz vorgesehen, nämlich daß der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Möglichkeit erhält, festzulegen, daß diese Hochleistungsstrecke oder Teile derselben der

Schieneinfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu übergeben sind, wenn dies für das Zustandekommen eines PPP-Finanzierungsmodelles geboten ist. Eine solche Festlegung müßte auch in Verordnungsform erfolgen.

(Im übrigen vgl. Erläuterungen zu Artikel I Z 12).

**Zu Artikel III:**

Gemäß § 3 Abs. 2 Schieneinfrastrukturfinanzierungsgesetz obliegt der Schieneinfrastrukturfinanzierungs-GmbH die Benützungsentgeltfestsetzung und -einhebung für alle Strecken der Österreichischen Bundesbahnen.

Nach den Entwurfsregelungen im Artikel I und II ist vorgesehen, daß von der Schieneinfrastrukturfinanzierungs-GmbH finanzierte, von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und der Brenner Eisenbahn GmbH errichtete Hochleistungsstrecken nicht in allen Fällen den ÖBB, sondern allenfalls einer anderen Gesellschaft (zum Betrieb und zur Erhaltung) zu übergeben sind. In dem Zusammenhang soll mit der vorliegenden Bestimmung die Schieneinfrastrukturfinanzierungs-GmbH berechtigt werden, auch für solche Hochleistungsstrecken – gleich wie für ÖBB-Strecken – das Benützungsentgelt solange festzusetzen und einzuheben, bis sie ihren Finanzierungsverpflichtungen für diese Strecken nachgekommen ist, es sei denn, in einem Vertrag nach § 3 Z 4 SCHIG wird anderes bestimmt.

## Textgegenüberstellung

## Geltende Fassung:

## Vorgeschlagene Fassung:

## Artikel I

**Bundesgesetz vom 1. März 1989 über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz)**

**§ 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.

**§ 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 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 Hochleistungsstrecken 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.

(2) In einer Verordnung nach Abs. 1 ist der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hierfür ein Geländestreifen festzulegen und in

**Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG)**

**§ 1.** (1) Die Bundesregierung kann durch Verordnung (Hochleistungsstreckenverordnung) 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.

**§ 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 notwendiger Eisenbahnanlagen – auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden können, hat der Bundesminister für Wissenschaft 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 (Trassenverordnung) zu bestimmen. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen 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. Sofern für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz durchzuführen ist, ist überdies der Trassenverlauf durch Verordnung (Trassenverordnung) des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr zu bestimmen.

(2) In einer Verordnung nach Abs. 1 ist der Verlauf der Trasse insoweit zu bestimmen, als hierfür 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 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 1500 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.

**§ 4.** (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.

**§ 5.** (1) Nach Bestimmung des Trassenverlaufes (§ 3) dürfen auf den von der künftigen Hochleistungsstreckentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstreckenbaugebiet) 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 Hochleistungsstreckentrasse 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.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 gelten alle jene,

Planunterlagen darzustellen ist. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen festzulegen und darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist, wobei für den Bahnkörper die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten darf.

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

**§ 4.** (3) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu hören. Die Ausübung dieses Anhörungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

**§ 5.** (1) Nach Bestimmung des Trassenverlaufes (§ 3) dürfen auf den von der künftigen Hochleistungsstreckentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstreckenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, 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 all 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 Grundstückteile durch das Eisenbahnunternehmen, sofern eine Ausnahmebewilligung (Abs. 1) verweigert wurde und sofern die Verordnung für den Grundstückteil 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.

die nach den Planunterlagen im Bereich des durch Verordnung für den Trassenverlauf festgelegten Geländestreifens liegen.

(3) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 1) einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 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. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuern des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(4) Ausnahmen nach Abs. 3 hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstreckentrasse betroffenen Grundstückteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstückteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten anzuhören. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(6) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 1 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(7) 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. 4) verweigert wurde und sofern die Verordnung für den Grundstücksteil noch gilt.

(8) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat eine Verordnung nach § 3 Abs. 1 aufzuheben, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig ist.

**§ 5a.** (1) Ist bei Einleitung des Trassenverordnungsverfahrens zu befürchten, daß durch Veränderung in dem vorgesehenen Gelände der geplante Bau einer Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird, und ist nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Trassenverlaufes in einer Trassenverordnung in absehbarer Zeit zu erwarten, so kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr einen Geländestreifen im Sinne des § 3 Abs. 2 für den geplanten Trassenverlauf vorläufig mit Verordnung bestimmen.

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

(3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem gesetzlichen Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Zum Zwecke der Anhörung hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Bei der Übermittlung sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme zu den Rechtswirkungen gemäß Abs. 5 innerhalb vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr festzulegender angemessener Fristen zu ersuchen.

(4) Es sind auch die Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom

geplanten Trassenverlauf berührt wird, zu den Rechtswirkungen gemäß Abs. 5 zu hören. Die Ausübung dieses Anhöhrungsrechtes durch die Gemeinde ist eine Aufgabe des eigenen Wirkungsbereiches. Zum Zweck der Anhörung sind den Gemeinden die Planunterlagen über den Trassenverlauf, soweit er den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde berührt, zu übermitteln.

(5) Nach Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 dürfen auf den im Geländestreifen (Abs. 1) liegenden Grundstücksteilen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, keine Anlagen sonst errichtet oder geändert werden, keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Wirksamwerden der Verordnung nach Abs. 1 begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

(6) Ausnahmen von der Rechtswirkung (Abs. 5) einer Verordnung nach Abs. 1 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. Abweichend davon sind Ausnahmen von dem Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, auch dann zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuern des geplanten Trassenverlaufes überwiegt.

(7) Ausnahmen nach Abs. 6 hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen; die Zulassung von Ausnahmen durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ist jedoch nicht erforderlich, wenn es über die Vornahme der Neu-, Zu- und Umbauten, über die Errichtung oder Änderung von Anlagen, über die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder über die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien auf den von der künftigen Hochleistungsstreckentrasse betroffenen Grundstücksteilen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer dieser Grundstücksteile oder mit denjenigen, die zur Errichtung oder Änderung von

Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, zu einer zivilrechtlichen Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, gekommen ist.

(8) Vor Erlassung eines Bescheides, mit dem eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten anzuhören. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist berechtigt, gegen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe nicht zugelassen wird, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(9) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines dem Abs. 5 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(10) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat eine Verordnung nach Abs. 1 überhaupt oder insoweit aufzuheben, als

- 1.
- 2.

(11) Insoweit nicht Abs. 10 anzuwenden ist, tritt eine Verordnung nach Abs. 1 drei Jahre nach ihrem Inkrafttreten außer Kraft. Dieses Außerkrafttreten hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Bundesgesetzblatt kundzumachen.

§ 7. (1) Für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken, deren Errichtung nicht von den österreichischen Bundesbahnen, der Brenner-Eisenbahn-GmbH oder Dritten vorgenommen wird, ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG) zu errichten, deren Anteile bei einem Grundkapital von sechs Millionen Schilling dem Bund zu 100% vorbehalten sind. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft 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.

§ 7. Für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken, deren Errichtung nicht von den österreichischen Bundesbahnen oder Dritten vorgenommen wird, ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG) zu errichten, deren Anteile bei einem Grundkapital von 6 000 000 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.

(2) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG kann sich als Mitglied an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung [Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV), ABl. Nr. L 199 vom 31. Juli 1985, S. 1] oder an sonstigen Gesellschaften als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen, wenn dies für die Planung oder den Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben zweckmäßig ist.

(3) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektteile zu planen und zu bauen, sofern hiefür die Kostentragung sichergestellt ist.

**§ 8.** (1) Der Bundesminister für Wissenschaft 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 durch Verordnung übertragen, wenn

- 1.
- 2.

(2) Vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben ist ein Beschluß der Bundesregierung über das gemeinwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen.

**§ 8a.** Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zur Planung und zum Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben für Dritte mit Verordnung ermächtigen, wenn

- 1.
- 2.
- 3.

im Falle der Ermächtigung zum Bau überdies

**§ 8b.** Vor Erlassung von Verordnungen nach § 8 oder § 8a hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Art, den Umfang sowie die Kosten-

**§ 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.

(2) Vor Erlassung einer Verordnung zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder eines Teiles derselben ist ein Beschluß der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen.

und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen.

**§ 11.** Der Bund hat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 8 übertragene Strecken(teile) sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 13 zu ersetzen, soweit diese Kosten nicht von Dritten getragen werden. Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die notwendigen Vorschüsse zu leisten.

**§ 11.** Der Bund hat der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 8 übertragene 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 hierzu 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 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. Für 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 übertragene 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.

**§ 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. Für diese Benützung ist jedoch von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ein Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zu entrichten, wenn die Hochleistungsstrecke oder Teile derselben nach Abschluß des Baues nicht den Österreichischen Bundesbahnen zur Erhaltung und zum Betrieb übergeben werden. Sonstige zur Planung oder zum Bau einer Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben benötigten 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 übertragene 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. In einer Verordnung nach § 8 kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr jedoch festlegen, daß diese Grundflächen auf Kosten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG im

Namen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu erwerben sind, wenn dies zur Vorbereitung und zum Abschluß von Verträgen über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) von Hochleistungsstrecken geboten erscheint. Ist ein Erwerb dieser Grundflächen nur im Wege der Enteignung möglich, hat dieser im Namen und auf Kosten der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG zu erfolgen; diese Grundflächen sind der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH nach Verwirklichung des Enteignungszweckes von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG unentgeltlich ins Eigentum zu übertragen.

(3) Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist – sofern der frühere Eigentümer nicht einen Rechtsanspruch auf Rückübertragung hat – zur Veräußerung folgender Grundflächen berechtigt:

1.

entbehrlich geworden sind;

2.

Der Verkaufserlös aus Veräußerungen ist mit den Kosten nach § 11 zu verrechnen. Die Berechtigung zur Veräußerung durch die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG ist mittels Bestätigung durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr jeweils nachzuweisen; diese Bestätigungen gelten als öffentliche Urkunden. Vor Ausstellung der Bestätigung zur Berechtigung der Veräußerung von Grundflächen gemäß Z 1 sind die österreichischen Bundesbahnen anzuhören.

**§ 14.** (1) 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. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in der Verordnung nach § 8 festlegen, daß diese Strecken(teile) von der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu übergeben sind, wenn dies für den Abschluß eines Vertrages über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) dieser Strecken(teile) geboten ist.

(2) Ist einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 zum Bau und zum Betrieb einer solchen Strecke (Streckenteiles) verliehen

(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 Rückübertragung 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.

worden, sind diese Strecke (dieser Streckenteil) oder die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Planungsleistungen sowie erworbene Rechte und Pflichten dem Dritten nach Aufhebung der Verordnung nach § 8 zu übergeben, wenn der Dritte in die erworbenen Rechte und Pflichten eintritt, soweit sie rechtlich überbindbar sind, und wenn der Dritte die bisherigen Kosten ersetzt bzw. diesbezüglich in einem Vertrag über die Beteiligung des Dritten an der Kostentragung (Public-Private-Partnership-Modell) anderes bestimmt ist. § 13 Abs. 1 ist zugunsten des Dritten sinngemäß anzuwenden.

**§ 15.** Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 1 die Bundesregierung, hinsichtlich § 12 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich § 8, § 8a und § 11 der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im übrigen der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

#### **Übergangsbestimmung**

**§ 16.** § 5 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx ist auf die Errichtung oder Änderung solcher Anlagen und auf die Einrichtung oder Erweiterung solcher Bergbaugebiete, Materialgewinnungsstätten oder Deponien, die vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx, jedoch nach Wirksamkeit einer Verordnung nach § 3 Abs. 1 in rechtlich zulässiger Weise begonnen wurden, nicht anzuwenden.

#### **Inkrafttreten**

**§ 17.** Der Titel, § 1 Abs. 1, § 3, § 4 Abs. 3, § 5, § 5a, § 7, § 8 Abs. 1 und 2, § 8a, § 8b, § 11, § 13, § 14, § 15, § 16 samt Überschrift und § 17 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx treten mit dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/19xx folgenden Monatsersten in Kraft.

### **Artikel II**

#### **Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft**

**§ 1.** Für die umfassende Planung des Baues und die Planung der Erhaltung der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-

#### **Bundesgesetz zur Errichtung einer "Brenner Eisenbahn GmbH"**

**§ 1.** (1) Für die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner ist eine



Staatsgrenze am Brenner ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 5 Millionen Schilling, dem Firmenwortlaut "Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft mit beschränkter Haftung" – im folgenden als Gesellschaft bezeichnet – und dem Sitz in Innsbruck zu errichten, deren Anteile dem Bund zu mindestens 51% vorbehalten sind.

Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von fünf Millionen Schilling, dem Firmenwortlaut "Brenner Eisenbahn GmbH" – im folgenden als Gesellschaft bezeichnet – und dem Sitz in Innsbruck zu errichten, deren Anteile dem Bund zu mindestens 51% vorbehalten sind.

(2) Die Gesellschaft kann sich als Mitglied an einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung [Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV), ABl. Nr. L 199 vom 31. Juli 1985, S. 1] oder an sonstigen Gesellschaften als Gesellschafter oder Aktionär beteiligen, wenn dies für die Planung oder den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben zweckmäßig ist.

(3) Die Gesellschaft ist überdies berechtigt, im Zusammenhang mit durch Verordnung übertragenen Aufgaben ergänzende Projekte und Projektteile zu planen und zu bauen, sofern hierfür die Kostentragung sichergestellt ist.

§ 2. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Dieser ist berechtigt, der Gesellschaft allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Bundesgesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Der Gesellschaftsvertrag hat die Organe zur Durchführung solcher Anweisungen und zur Auskunftserteilung zu verpflichten.

§ 3. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat der Gesellschaft die umfassende Planung im Zusammenhang mit dem Bau und die Planung der Erhaltung der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Verordnung zu übertragen, wenn dies im Interesse insbesondere einer wirtschaftlichen und zügigen Abwicklung liegt. Mit dieser Übertragung ist jedenfalls der Umfang der Planungsmaßnahmen bis zur Baureife sowie ein Planungszeit- und -kostenrahmen festzulegen.

§ 2. Die Verwaltung der Anteilsrechte namens des Bundes obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr. Dieser ist berechtigt, der Gesellschaft allgemeine Anweisungen über die Durchführung ihrer Aufgaben im Sinne dieses Bundesgesetzes zu erteilen und Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Der Gesellschaftsvertrag hat die Organe zur Durchführung solcher Anweisungen und zur Auskunftserteilung zu verpflichten.

§ 3. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen der Gesellschaft die Planung und den Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben durch Verordnung zu übertragen, wenn

- 1.
- 2.

- (2) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen der Gesellschaft weiterführende Tätigkeiten durch Verordnung übertragen, wobei vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der in § 1 bezeichneten Hochleistungsstrecke oder von Teilen derselben ein Beschluß der Bundesregierung über das gemeinwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen ist.
- (2) Vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben ist ein Beschluß der Bundesregierung über das gemeinwirtschaftliche Interesse an der vorgesehenen Übertragung zum Bau einzuholen.
- (3) Eine Verordnung nach Abs. 1 bzw. Abs. 2 hat jedenfalls den Umfang der Planungs- bzw. Baumaßnahmen, die der Gesellschaft übertragen werden, festzulegen. Eine Verordnung nach Abs. 2 hat überdies einen Bauzeit- und Kostenrahmen zu enthalten.
- (4) Liegen vor Erlassung einer Verordnung zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen 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 Wissenschaft und Verkehr nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen festgesetzt werden. Von der Gesellschaft ist ein Bauzeit- und Kostenplan einzuholen.
- § 3a.** Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann nach Herstellung des Einvernehmens mit dem Bundesminister für Finanzen die Gesellschaft zur Planung und zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben für Dritte mit Verordnung ermächtigen, wenn
- 1.
  - 2.
  - 3.
- im Falle der Ermächtigung zum Bau überdies
- § 3b.** Vor Erlassung von Verordnungen nach § 3 oder § 3a hat die Gesellschaft die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen.
- § 4.** Der Bund hat der Gesellschaft die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 3 übertragene Strecke bzw. übertragenen
- § 4.** Der Bund hat der Gesellschaft die Kosten der Planung und des Baues für die ihr nach § 3 übertragene einschließlich Kosten für daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlic

die Nutzung und den allenfalls notwendigen Erwerb von Grundflächen nach einem von der Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie dem Bundesminister für Finanzen zu erstellenden jährlichen Finanzplan zu ersetzen. Auf die Kosten sind der Gesellschaft die notwendigen Vorschüsse zu leisten. Die Verwendung des Geldes ist gegenüber dem Bund nachzuweisen und periodisch abzurechnen.

**§ 5.** (2) Die Gesellschaft hat bei der Erfüllung ihrer Planungsaufgaben, unbeschadet der allgemeinen Anweisungen nach § 2, auch die Erfordernisse einer wirtschaftlichen und zügigen Baudurchführung sowie eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes zu beachten.

**§ 6.** Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigten Grundstücke der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 ohne Entrichtung eines Entgeltes zu benützen. Sonstige zur Planung benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen oder des Bundes befinden, sind der Gesellschaft gegen Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zur Benützung zu überlassen, es sei denn, dem stehen andere vorrangige Zwecke der betroffenen Bundesstelle entgegen.

**§ 7.** Insoweit eine Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an

Streckenteile sowie den daraus erwachsenden Personal- und Sachaufwand einschließlich Kosten für die Nutzung und den Erwerb von Grundflächen nach § 6 zu ersetzen, soweit diese Kosten nicht von Dritten getragen werden. Die Gesellschaft hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen. Auf die Kosten sind der Gesellschaft die notwendigen Vorschüsse zu leisten.

**§ 5.** (2) Die Gesellschaft hat bei Erfüllung ihrer Aufgaben, unbeschadet der allgemeinen Anweisungen nach § 2, auch die Erfordernisse einer wirtschaftlichen und zügigen Baudurchführung sowie eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahnbetriebes zu beachten.

**§ 6.** (1) Die Gesellschaft ist berechtigt, die zur Planung oder zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigte Grundstücke der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 2 Bundesbahngesetz 1992 ohne Entrichtung eines Entgeltes zu benützen. Für diese Benützung ist jedoch von der Gesellschaft ein Entgelt, das mittels Schätzung nach den Grundsätzen der §§ 4 und 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954 zu bemessen ist, zu entrichten, wenn die Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder Teile derselben nach Abschluß des Baues nicht den Österreichischen Bundesbahnen zur Erhaltung und zum Betrieb übergeben werden. Sonstige zur Planung oder zum Bau der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben benötigte Grundflächen, die sich im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen oder des Bundes befinden, sind der Gesellschaft 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 Gesellschaft für die ihr nach § 3 übertragene Strecke bzw. übertragene Streckenteile über die in Abs. 1 genannten hinaus weitere Grundflächen benötigt, hat sie diese in ihrem Namen und auf ihre Kosten zu erwerben.

**§ 7.** Insoweit eine Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen an

der der Gesellschaft übertragenen Planung erforderlich ist, ist diese Mitwirkung in einem Kooperationsvertrag zwischen der Gesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen zu regeln.

der der Gesellschaft übertragenen Planung und an dem der Gesellschaft übertragenen Bau erforderlich ist, ist diese Mitwirkung in einem Kooperationsvertrag zwischen der Gesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen zu regeln.

**§ 7a.** (1) Nach Abschluß des Baues der Hochleistungsstrecke Staatsgrenze bei Kufstein-Innsbruck-Staatsgrenze am Brenner oder von Teilen derselben hat die Brenner Eisenbahn GmbH für den Bund diese Strecken(teile) den Österreichischen Bundesbahnen zum Betrieb und zur Erhaltung zu übergeben. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in der Verordnung nach § 3 festlegen, daß diese Strecke oder Teile derselben von der Brenner Eisenbahn GmbH der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH zu übergeben sind, wenn dies für den Abschluß eines Vertrages über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung (Public-Private-Partnership-Modell) dieser Strecke (Strecken-teile) geboten ist.

(2) Ist einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 zum Bau und zum Betrieb einer solchen Strecke (Streckenteiles) verliehen worden, sind diese Strecke (dieser Streckenteil) oder die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Planungsleistungen sowie erworbene Rechte und Pflichten dem Dritten nach Aufhebung der Verordnung nach § 3 zu übergeben, wenn der Dritte in die erworbenen Rechte und Pflichten eintritt, soweit sie rechtlich überbindbar sind, und wenn der Dritte die bisherigen Kosten ersetzt bzw. diesbezüglich in einem Vertrag über die Beteiligung des Dritten an der Kostentragung (Public-Private-Partnership-Modell) anderes bestimmt ist. § 6 Abs. 1 ist zugunsten des Dritten sinngemäß anzuwenden.

**§ 8.** Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich des § 4 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im übrigen der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

**§ 8.** Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind hinsichtlich § 3, § 3a und § 4 der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, im übrigen der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

**§ 9.** Der Titel, § 1, § 2, § 3, § 3a, § 3b, und § 9 in der Fassung des Bundesgesetzes dem der Kundmachung des Bundesgesetzes Monatsersten in Kraft.