

1732 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1644 der Beilagen): 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

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 Teilstrecken Neubauten. Im übrigen wurde versucht, Regelungen, die im geltenden Hochleistungsstreckengesetz und im 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.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 14. April 1999 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Gabriela **Moser**, Dipl.-Vw. Dr. Dieter **Lukesch**, Mag. Thomas **Barmüller**, Josef **Edler**, Reinhard **Gaugg** und Johann **Kurzbauer** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ein Antrag des Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, dem Nationalrat einen Entschließungsantrag betreffend die Schaffung einer einheitlichen Bahninfrastrukturgesellschaft vorzulegen, fand nicht die Mehrheit des Ausschusses.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (1644 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1999 04 14

Winfried Seidinger

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann