

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Die österreichische Bundesregierung kann gemäß § 1 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG), BGBl. Nr. 135/1989, bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) durch Verordnung zu Hochleistungsstrecken erklären. Ebenso können bestehende oder geplante Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken erklärt werden, die „in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden“. Hochleistungsstrecken kommt „eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr“ zu.

Die Gesamtheit der mit den bis heute in Geltung stehenden Hochleistungsstreckenverordnungen zu Hochleistungsstrecken erklärten Eisenbahnen bildet das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz im Bereich der Eisenbahn. Hochleistungsstreckenverordnungen sind knapp formuliert und umfassen einzig die relevanten Knoten (Knoten-Kanten-Modell).

Seit dem Jahr 1989 wurden insgesamt sechs Hochleistungsstreckenverordnungen erlassen. Diese dienten historisch verschiedenen Zwecken und divergieren in der Art und Genauigkeit der definierten Strecken und Knoten auch dort, wo sie einerseits bestehende Strecken bezeichnen oder wo sie die Grundlage für Aus- oder Neubauvorhaben – in der Regel lange vor Festlegung einer Trasse – bilden sollten. Dies führte – neben der Wortwahl für (teils als „Raum“ angesprochene) Knoten und der mangelnden Bestimmbarkeit der diese verbindenden Strecken – in der Vollziehungspraxis zu Schwierigkeiten dergestalt, dass oftmals fraglich war und ist, ob eine konkrete Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erklärt ist oder nicht.

Die „Verbesserung der Rechtssicherheit im Genehmigungsverfahren: punktuelle Anpassungen und Klarstellungen im Hochleistungsstreckengesetz bzw. in der -verordnung (z. B. einheitliche Methodik zur Definition von Bahnstrecken, Knotendefinitionen etc.)“ ist als eine Maßnahme zur Verwaltungsvereinfachung und zur Anpassung im Regierungsprogramm für die Jahre 2025 bis 2029 festgeschrieben. Dem soll mit der vorliegenden Änderung des Hochleistungsstreckengesetzes nachgekommen werden.

Insbesondere ist vorgesehen:

- Strecken oder Streckenteile, die Hochleistungsstrecken innerhalb eines Knotens funktional miteinander verbinden oder in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen, sowie bestimmte Umfahrungsstrecken müssen nicht gesondert zu Hochleistungsstrecken erklärt werden;
- In den Hochleistungsstreckenverordnungen muss festgelegt sein, in welchen Gemeindegebieten der Anfangs-, Zwischen- und Endpunkt von Hochleistungsstrecken liegt; und
- Es wird ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, dass eine Hochleistungsstreckenverordnung eine Plandarstellung der zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn unter Berücksichtigung des Bestandnetzes enthalten kann.

Mit diesen gesetzlichen Vorgaben soll sichergestellt werden, dass in Zukunft Hochleistungsstreckenverordnungen so gestaltet sind, dass bei Verwaltungsverfahren eindeutig bestimmt werden kann, ob eine den Gegenstand eines Verwaltungsverfahrens bildende Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erklärt ist oder nicht.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage liegt im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 3 bis 5):

Der neu eingefügte Abs. 3 dient der Klarstellung, dass bestehende Eisenbahnstrecken und Streckenabschnitte öffentlicher Eisenbahnen in durch Hochleistungsstrecken-Verordnungen bezeichneten Knoten des Hochleistungsnetzes dann Teil des Hochleistungsstreckennetzes sind, wenn sie der funktionalen Verbindung zwischen in diese Knoten mündenden oder passierenden Hochleistungsstrecken

dienen, mit diesen in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen und damit netzbildenden bzw. netzschließenden Charakter haben. Des Weiteren sollen auch Umfahrungen von Knoten und Bahnhöfen, die sich im Hochleistungsstreckennetz befinden, und in einem funktionalen und verkehrlichen Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen, nicht zu Hochleistungsstrecken erklärt werden müssen.

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 6):

Um in Hinkunft eindeutig feststellen zu können, wo der Anfangs-, Zwischen- oder Endpunkt einer zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn liegt, müssen bei künftigen Hochleistungsstreckenverordnungen die Gemeindegebiete angeführt werden, in denen der Anfangs-, der Zwischen- und der Endpunkt einer zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn liegen. Da es bei geplanten Eisenbahnen, die grenzüberschreitend sind, oft sehr schwierig werden kann, schon zum Zeitpunkt der Hochleistungsstreckenerklärung genau die Gemeinde oder Gemeinden festzulegen, in deren Gebiet sich der Grenzübergangspunkt befindet, ist es zulässig, den nächstgelegenen Knoten im Ausland als Endpunkt festzulegen, wobei dieser nächstgelegene Knoten in Klammern gesetzt werden muss; dies, um zu erkennen, dass es sich um einen ausländischen Knoten handelt.

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 7):

Ergänzend zu den Vorgaben des § 1 Abs. 6 wird weiters ausdrücklich die Möglichkeit eröffnet, dass eine Hochleistungsstreckenverordnung eine Plandarstellung der zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn unter Berücksichtigung des Bestandnetzes enthalten kann. Da eine Hochleistungsstreckenverordnung insbesondere ein verkehrspolitisches Rechtsinstrumentarium ist, muss in dieser Plandarstellung der Trassenverlauf einer zur Hochleistungsstrecke erklärten Eisenbahn nur grob ersichtlich sein und muss insbesondere nicht in einer Genauigkeit festlegt sein, wie dies in einem Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung notwendig wäre.

Zu Z 2 und 3 (§§ 5 Abs. 5 und 5a Abs. 8):

Hier erfolgt eine Anpassung an Artikel 1 der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, wonach gegen Bescheide einer Verwaltungsbehörde grundsätzlich eine Beschwerde erhoben werden kann, die von einem Verwaltungsgericht – hier vom Bundesverwaltungsgericht – zu behandeln ist. Wie schon bisher vorgesehen war, soll auch eine Befassung des Verwaltungsgerichtshofes mittels Revision weiterhin möglich sein.

Zu Z 4 (§ 5a Abs. 11):

Durch die gestiegene Komplexität der Verfahren (insbesondere der Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren) hat sich die Dauer der Genehmigungsverfahren in den letzten Jahrzehnten deutlich verlängert. Mit der Verlängerung der Frist für die Rechtswirkungen einer vorläufigen Trassensicherung von drei auf zehn Jahren soll dem Rechnung getragen werden. Nichtsdestotrotz ist ohnedies durch Abs. 10 sichergestellt, dass Verordnungen nach § 5a Abs. 1 nur auf den unbedingt notwendigen Zeitraum beschränkt bleiben. Anstelle der bisherigen Regelung wird nunmehr vorgesehen, dass eine Verordnung nach § 5a Abs. 1 vorzusehen hat, dass sie spätestens zehn Jahre nach ihrem Inkrafttreten wieder außer Kraft tritt. Dies deshalb, da sich die bisherige Regelung, die vorsah, dass der zuständige Bundesminister das gesetzlich normierte Außerkrafttreten einer Verordnung nach § 5a Abs. 1 im Bundesgesetzblatt kundzumachen hat, aus Sicht der Rechtsdokumentation als suboptimal und als der Rechtssicherheit nicht zuträglich erwiesen hat.

Zu Z 6 (§ 16 Abs. 7):

Gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 des Eisenbahngesetzes 1957 sind nur solche Schienenbahnen, die durch Verordnung gemäß § 1 Abs. 1 zu Hochleistungsstrecken erklärt sind, Hauptbahnen, für die der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zuständig ist. Da nunmehr in § 1 Abs. 3 vorgesehen ist, dass auch nicht zu Hochleistungsstrecken erklärte Schienenbahnen Hochleistungsstrecken sein können, ist es geboten, den § 4 Eisenbahngesetz 1957 dahingehend zu erweitern, dass auch nicht zu Hochleistungsstrecken erklärte Schienenbahnen zu den Hauptbahnen zählen.

Zu Z 6 (§ 16 Abs. 8):

Hier wird festgelegt, dass § 1 Abs. 6 auf bereits in Geltung stehende Hochleistungsstreckenverordnungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2028 nicht anzuwenden ist. Diese Übergangsregelung ist deshalb notwendig, da die Anfangspunkte einiger zu Hochleistungsstrecken erklärten Eisenbahnen nicht einem bestimmten Gemeindegebiet zugeordnet sind. Spätestens ab 1. Jänner 2029 sollten jedoch keine Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken erklärt sein, deren Anfangspunkt keinem bestimmten Gemeindegebiet zugeordnet ist.

