

286 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVIII. GP

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Mobilität

über die Regierungsvorlage (250 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG) geändert wird

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 Eisenbahninfrastruktur) 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 Hinkunft 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.

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 6. November 2025 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Andreas **Ottenschläger** die Abgeordneten Dominik **Oberhofer** und Dr. Elisabeth **Götze** sowie der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter **Hanke**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Mst. Joachim **Schnabel**, Wolfgang **Moitzi** und Dominik **Oberhofer** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Gemäß § 1 Abs. 1 des Hochleistungsstreckengesetzes kann die Bundesregierung durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnlanlagen) zu Hochleistungsstrecken erklären.“

Die Möglichkeit, die im § 1 Abs. 3 Z 1 und 2 angeführten Strecken oder Streckenteile in einer Verordnung nach § 1 Abs. 1 anführen zu können, dient der Rechtssicherheit, kommt sowohl der zuständigen Behörde als auch den Verfahrensparteien zu Gute und trägt zur Verfahrensbeschleunigung bei.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Mst. Joachim **Schnabel**, Wolfgang **Moitzi** und Dominik **Oberhofer** mit Stimmenmehrheit (**dafür:** F, V, S, N, **dagegen:** G) beschlossen.

Ferner beschloss der Ausschuss für Verkehr und Mobilität mit Stimmenmehrheit (**dafür:** F, V, S, N, **dagegen:** G) folgende Feststellungen:

Der Ausschuss hält fest, dass mit dieser Novelle keine Gesetzesinitiative aufgrund eines bestimmten Anlassfalles oder laufenden Verfahrens vorliegt, sondern die vorliegende Novelle einer rechtssicheren Definition von Hochleistungsstrecken und der Verfahrensbeschleunigung im Sinne einer Verwaltungskonomie dienen soll.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Ausschuss für Verkehr und Mobilität somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2025 11 06

Andreas Ottenschläger

Berichterstattung

Wolfgang Moitzi

Obmann