

Erläuterungen

Allgemeiner Teil:

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), ABl.-Nr. L 258 vom 20.01.2021 S. 1 (CELEX-Nummer 32021L1187). Die Umsetzung betreffend den Bereich Schifffahrt erfolgt im Schifffahrtsgesetz – SchFG, BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 230/2021 und betreffend UVP-Verfahren im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2023. Das Ziel der Richtlinie (EU) 2021/1187 ist, eine zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen zu ermöglichen.

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Zu Art. 1 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes):

Um die Vollziehung des Schifffahrtsrechts für die schifffahrtspolizeilichen Organe zu erleichtern, wird die Rechtsgrundlage zur Implementierung einer Kontrolldatenbank geschaffen. Diese soll Kontrollen effizienter sowie zielgerichtet ermöglichen und trägt daher zur Verwaltungsvereinfachung bei.

Im Rahmen dieses Entwurfs soll das SchFG im Sinne des Klimaschutzes, des Vorsorgeprinzips und der Nachhaltigkeit ausgerichtet werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Errichtung von Landstromanlagen von Bedeutung, um verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu vermeiden und so eine klimagerechte Mobilität zu schaffen.

Ebenfalls sollen Bestimmungen präzisiert und formale Änderungen und Klarstellungen vorgenommen werden und von allen zuständigen Behörden ein Verzeichnis über die gewerbsmäßige Schifffahrt geführt werden.

Zu Art. 2 (Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000):

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), ABl. Nr. L 258 vom 20.07.2021 S. 1.

Der vorliegende Entwurf dient auch der Anpassung der Bestimmungen im 6. Abschnitt (Besondere Bestimmungen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse) des UVP-G 2000 zur Umsetzung der Verordnung (EU) 2022/869 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013, ABl. L 152 vom 3.6.2022 S. 45.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung eines Art. 1 entsprechenden Bundesgesetzes gründet auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 sowie Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG. Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung eines Art. 2 entsprechenden Bundesgesetzes gründet auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 („Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist“) sowie Art. 11 Abs. 1 Z 7 B-VG.

Besonderer Teil:

Zu Art. 1 (Änderung des Schifffahrtsgesetzes):

Zu Z 1 bis 6 (Inhaltsverzeichnis):

Im Inhaltsverzeichnis sollen die erforderlichen Anpassungen vorgenommen werden.

Zu Z 7 (§ 1 Abs. 4):

Aufgrund von Änderungen in den § 6 und § 38 und § 42 soll die Bestimmung angepasst werden.

Zu Z 8 (§ 2 Abs. 2 Z 1 bis 6):

Die Begriffsbestimmungen der Richtlinie (EU) 2021/1187 sollen übernommen werden.

Zu Z 9 (§ 4a):

Derzeit kommt es zwischen den schifffahrtspolizeilichen Organen mitunter zu Doppelkontrollen von Fahrzeugen. Ebenso werden die Formulare handschriftlich ausgefüllt, was zu einer längeren Bearbeitungsdauer und unterschiedlichen Handhabung zwischen den einzelnen Dienststellen führt. Aus

diesen Gründen soll die Möglichkeit für ein Kontrollregister geschaffen werden, in dem insbesondere Daten der Schiffe und der beteiligten Personen sowie Kontrollen und Beanstandungen eingetragen und auch Informationen im Rahmen von Havarien verarbeitet werden können. Die Schaffung dieser Datenbank würde zu einer erheblichen Verwaltungsvereinfachung und Vereinheitlichung beitragen. Der Schutz der personenbezogenen Daten wird durch eine Beschränkung der Zugriffsrechte und technische Vorkehrungen erreicht.

Zu Z 10 (§ 38 Abs. 8 Z 2):

Ein Verweis war bei der letzten Novelle des SchFG nicht angepasst worden, dies soll daher nachgeholt werden. Auch die Voraussetzung für Bedienstete der Schleusenaufsicht soll an die Voraussetzungen für Schiffsführerinnen und Schiffsführer angepasst und das Erfordernis der Verlässlichkeit daher gestrichen werden.

Zu Z 11 (§ 40):

Es waren Verweise bei der letzten Novelle des SchFG nicht angepasst worden, dies wäre nachzuholen. Die Anforderungen an Hafenmeister bzw. Hafenmeisterinnen sollen an die Voraussetzungen für Schiffsführerinnen und Schiffsführer angepasst und das Erfordernis der Verlässlichkeit daher gestrichen werden. Ebenso soll auch der Begriff Hafenmeisterin verwendet werden.

Zu Z 12 (§ 42 Abs. 4):

Im Sinne der Terminologie des Verwaltungsstrafgesetzes 1991, vor allem aber im Lichte des zentralen Verfahrensgrundsatzes der Unschuldsvermutung (Art. 6 Abs. 2 EMRK), sollte nicht der Begriff Täter bzw. Täterin verwendet werden, sondern von „dem bzw. der Beanstandeten“ die Rede sein.

Zu Z 13 (§ 42 Abs. 5):

Formale Änderungen.

Zu Z 14 (§ 42 Abs. 6):

Es soll eine Klarstellung, welchem Ressort die eingehobenen Geldbeträge zufließen, erfolgen, sofern der Bund die Gebietskörperschaft ist, die den Amtsaufwand zu tragen hat.

Zu Z 15 (§ 47a und § 47b):

Vorhaben des Art. 1 Abs. 1 lit. a und b der Richtlinie (EU) 2021/1187 müssen prioritär behandelt werden, ebenso soll für eine effiziente Durchführung Sorge getragen werden. Im Falle grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren arbeitet der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Sinne des Art. 7 der Richtlinie mit den benannten Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um einen gemeinsamen Zeitplan für das Verfahren festzulegen. Die gemäß Art. 45 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 benannten europäischen Koordinatoren sind über grenzüberschreitende Verfahren zu informieren, um die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten zu erleichtern und einen Abschluss des Verfahrens möglichst rasch ermöglichen zu können. Es werden die Informationsrechte, die den Vorhabenträgern zukommen, geregelt.

Zu Z 16 (§ 48a):

Weist ein von der TEN-V umfasstes Vorhaben nicht die erforderliche Reife auf, wird der Genehmigungsantrag spätestens vier Monate nach Antragstellung begründet zurückgewiesen werden.

Zu Z 17 (§ 49a und § 49b):

In hinreichend begründeten Fällen soll eine angemessene Fristverlängerung der in Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2021/1187 genannten Vier-Jahres-Frist im Rahmen der Erstellung des Zeitplans gewährt werden können. Diese Entscheidung soll im Einzelfall getroffen werden, muss hinreichend begründet sein und dient ausschließlich dazu, das Verfahren abzuschließen. Der Antragsteller muss über die Gründe für die Fristverlängerung unterrichtet werden. Bei grenzüberschreitenden Verfahren im Rahmen der Richtlinie (EU) 2021/1187 sollen die benannten Behörden zusammen arbeiten, diese Zusammenarbeit wird in § 49b geregelt.

Zu Z 18 (§ 58 Abs. 12):

Zur Sicherstellung einheitlicher Anschlüsse und der Kompatibilität mit den schiffsseitigen europaweiten Regelungen wird eine Verordnungsermächtigung für die Gestaltung von Landstromanschlüssen aufgenommen.

Zu Z 19 (§ 58 Abs. 12a):

Es wird die Möglichkeit geschaffen, durch Verordnung eine Verpflichtung für Landstromanlagen bei der Neuerrichtung von Schifffahrtsanlagen vorzusehen.

Zu Z 20 (§ 71 Abs. 6):

Gemäß Art. 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187 hat jeder Mitgliedstaat eine „benannte Behörde“ zu benennen. Für Österreich soll in § 71 Abs. 6 der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur als zuständige Behörde benannt werden. Die benannte Behörde ist insbesondere Anlaufstelle für Informationen für den Antragsteller und andere an dem Verfahren beteiligte Behörden und überwacht den Zeitrahmen des Verfahrens. Die Zuständigkeit am Verfahren beteiligter Behörden bleibt dadurch unberührt.

Zu Z 21 (§ 71a):

Ziel des Abs. 1 ist die Beseitigung des Redaktionsversehens der Fahrgastrechtenovelle 2024. In Verbindung mit §§ 1 und 2 Z 2 lit. d des Bundesgesetzes über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte ist die apf (Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte) als Schlichtungsstelle für Beschwerden betreffend die Beförderung von Fahrgästen oder Reisegepäck für Kunden von Terminalbetreibern zuständig. Der bisherige Abs. 1 soll zum Abs. 2. Werden. In den Abs. 2 und 3 sollen im Sinne einer einheitlichen Regelung für alle Verkehrsträger redaktionelle Anpassungen und Klarstellungen erfolgen. In Abs. 4 soll die Berichterstattung an die Bezirksverwaltungsbehörde entfallen, da diese bei einer Anzeige wegen eines Verstoßes gegen die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 ohnehin informiert wird.

Zu Z 22 (§ 76 Abs. 1):

Eine unvollständig wiedergegebene CELEX-Nummer soll berichtigt werden.

Zu Z 23 (§ 76 Abs. 2):

Ziel der Änderung ist eine Klarstellung und Präzisierung des Begriffes „Werkverkehr“, um Rechtsunsicherheit zu vermeiden.

Zu Z 24 (§ 77 Abs. 1 Z 3):

Es soll Rechtsklarheit zur erforderlichen Konzession für Bunkerdiene mit Fahrzeugen gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 geschaffen werden. Bunkerbetriebe transportieren und handhaben in erheblichem Umfang Gefahrgut, es ist daher wichtig, dass sie klaren Regelungen unterliegen.

Zu Z 25 (§ 78 Abs. 2 Z 1):

Nach derzeit geltender Rechtslage gibt es keine Übergangsfrist im Rahmen des Ausscheidens des Betriebsleiters; da es auch Situationen des Ausscheidens gibt, die nicht im Einflussbereich des Konzessionsinhabers liegen soll nach dem Modell entsprechender Regelungen der Gewerbeordnung 1994 (vgl. dazu insbesondere §§ 9 Abs. 2 und 16 Abs. 1 GewO 1994) vorgesehen werden, dass für einen gewissen Zeitraum die weitere Ausübung der entsprechenden Konzession auch ohne Betriebsleiter zulässig ist und erst nach Ablauf dieser Frist ein Widerrufsverfahren einzuleiten wäre und erst ab diesem Zeitpunkt eine allfällige Verwaltungsübertretung wegen unbefugter Gewerbeausübung gegeben wäre.

Zu Z 26 (§ 80 Abs. 3):

Es soll eine Anpassung der Begrifflichkeit erfolgen, und es wäre eine Bestellung auf fünf Jahre zu befristen, wobei Wiederbestellung zulässig ist.

Zu Z 27 (§ 85a):

Das Führen eines Verzeichnisses über die Informationen zur gewerbsmäßigen Schifffahrt durch die zuständige Behörde soll zu einer Verwaltungsvereinfachung führen. Im Sinne der Nachvollziehbarkeit der Historie wäre eine Lösungsfrist von 10 Jahren (kürzeste Skartierungsfrist im ELAK) nach Beendigung der Tätigkeit festzulegen.

Zu Z 28 (§ 87a):

Vergleiche mit Z 22.

Zu Z 29 (§ 89 Abs. 3):

Um unbillige Härten bei der Präzisierung der erforderlichen Konzession für die Ausübung von Bunkerdiens für Unternehmen zu vermeiden, wäre für Unternehmen, die Bunkerungen aufgrund einer Konzession gem. § 77 Abs. 1 Z 7 betreiben, eine Übergangsfrist von einem Jahr vorzusehen. Unternehmen, die Bunkerungen bereits jetzt auf Grundlage einer Konzession gem. § 77 Abs. 1 Z 3 betreiben, dürfen dies auch weiterhin.

Zu Z 30 (§ 112 Abs. 5):

Den Organen gemäß § 38 Abs. 2 soll Einsicht in das Verzeichnis der Zulassungsurkunden für Sportfahrzeuge gewährt werden.

Zu Z 31 (§ 113 Abs. 1 Z 3):

Die Änderung ist angelehnt an § 45 Abs. 1 KFG, wonach für die Bewilligung von Probefahrten die Behörde zuständig ist, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Ort liegt, von dem aus die Antragstellerin oder der Antragsteller hauptsächlich über die Verwendung der Probefahrtkennzeichen verfügt.

Zu Z 32 (§ 117 Abs. 2a):

Der Berechtigungsumfang für Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer soll präzisiert werden. Insbesondere enthält dieser zusätzlich zum Berechtigungsumfang entsprechend der Richtlinie (EU) 2017/2397 die Berechtigung zum Führen von Sportfahrzeugen ohne Längenbeschränkung, nicht frei fahrenden Fähren ohne Längenbeschränkung, frei fahrenden Fähren, deren Länge, gemessen am Schiffskörper, weniger als 20 m beträgt, Fahrzeugen des Bundesheeres, des öffentlichen Sicherheitsdienstes, des Katastrophenschutzes, der Schifffahrtsbehörden sowie der Feuerwehr und anderer Notfalldienste.

Zu Z 33 (§ 117 Abs. 4):

Die Formulierung wird in Übereinstimmung mit Artikel 38 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 dahingehend erweitert, dass auch von Mitgliedstaaten der EU ausgestellte und gemäß dieser Richtlinie anerkannte Befähigungszeugnisse in Österreich anerkannt werden.

Zu Z 34 (§ 132 Abs. 1):

Bildungseinrichtungen soll ermöglicht werden, als Ausbildungsprogramm zugelassen zu werden.

Zu Z 35 (§ 135 Abs. 2):

Zusätzlich zu den Berufsschulen sollen auch andere Bildungseinrichtungen die Möglichkeit bekommen, die Prüfung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten für die Ausstellung des Unionsbefähigungszeugnisses für Matrosen abzunehmen.

Zu Z 36 (§ 137):

Bisher konnten zeitlich befristete Unionsbefähigungszeugnisse nur verlängert werden, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung noch gültig waren. Da die Gültigkeit mancher Befähigungszeugnisse auf ein Jahr eingeschränkt war, führt dies immer wieder zu Schwierigkeiten, die Frist einzuhalten. Der Nachweis der Fähigkeit ein Schiff zu führen wurde jedoch durch die abgelegte Prüfung bereits erbracht. Bei der Verlängerung eines gültigen Befähigungszeugnisses wird ebenso nicht überprüft, ob und wie oft der Inhaber bzw. die Inhaberin eines Befähigungszeugnisses in den letzten Jahren Schiffe geführt hat. Daher erscheint es zweckmäßig, die Verlängerung der Gültigkeit eines Befähigungszeugnisses auch für Fälle, in denen die Gültigkeit durch Zeitablauf nicht mehr gegeben ist, zu ermöglichen.

Zu Z 37 (§ 138 Abs. 5):

Es soll eine Klarstellung erfolgen, dass sämtliche EWR-Staaten Zugang zum Register für Unionsbefähigungszeugnisse haben sollen.

Zu Z 38 (§ 141 Abs. 1 Z 4):

Es soll eine Klarstellung erfolgen, dass Fahrzeuge gemäß § 117 Abs. 3 Z 3 SchFG mit dem Schiffsührerpätenat – 20 m geführt werden dürfen.

Zu Z 39 (§ 152):

Bisher konnten auch Befähigungsausweise, die nicht unter das Regime der Richtlinie 2017/2397/EU fallen, nur verlängert werden, sofern sie zum Zeitpunkt der Antragstellung noch gültig waren. Da die Gültigkeit mancher Befähigungsausweise auf ein Jahr eingeschränkt war, führte dies immer wieder zu Schwierigkeiten, die Frist einzuhalten. Der Nachweis der Fähigkeit ein Schiff zu führen wurde jedoch durch die abgelegte Prüfung bereits erbracht. Bei der Verlängerung eines gültigen Befähigungsausweises wird ebenso nicht überprüft, ob und wie oft der Inhaber bzw. die Inhaberin eines Befähigungsausweises in den letzten Jahren Schiffe geführt hat. Daher erscheint es zweckmäßig, die Verlängerung eines Befähigungsausweises auch für Fälle, in denen die Gültigkeit – durch Zeitablauf – nicht mehr gegeben ist, zu ermöglichen.

Zu Z 40 (§ 158 Abs. 17):

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten der Novelle.

Zu Z 41 (§ 162 Z 7 bis 10):

Umsetzungshinweis.

Zu Art. 2 (Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000):**Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2):**

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), ABl. Nr. L 258 vom 20.07.2021 S. 1, soll unter anderem im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) erfolgen, da UVP-pflichtige Vorhaben des 3. Abschnitts (Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken) betroffen sind.

Ein Umsetzungshinweis auf die Verordnung (EU) 2022/869 (TEN-E-VO) wird eingefügt, da im 6. Abschnitt die Bestimmungen an die neue TEN-E-VO anstelle der Verordnung (EU) Nr. 347/2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 1364/2006/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 713/2009, (EG) Nr. 714/2009 und (EG) Nr. 715/2009, ABl. Nr. L 115 vom 25.4.2013 S. 39, angepasst werden.

Zu Z 2, 8, 9, 10 und 11 (§§ 3 Abs. 1, 31 Abs. 1 und 2, 33 Abs. 1 und 46 Abs. 29):

In diesen Ziffern sollen Redaktionsversehen bereinigt werden.

Zu Z 3 (§ 24 Abs. 1 und 2 sowie § 47 Abs. 2):

Aufgrund der Änderungen des Bundesministeriengesetzes sind Anpassungen notwendig.

Zu Z 4 und 5 (§ 24 Abs. 1, 2 und 3):

Die Richtlinie (EU) 2021/1187 (TEN-V-RL) gilt nur für Vorhaben verschiedener Verkehrsträger, die Teil von vorermittelten Abschnitten des Kernnetzes gemäß der Liste im Anhang dieser Richtlinie sind sowie für verkehrliche Vorhaben mit Gesamtkosten von mehr als 300 000 000 Euro, die sich im Bereich der nach der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 definierten Kernnetzkorridore befinden und soll eine zeitlich abgestimmte und fristgerechte Fertigstellung des TEN-V-Netzes durch harmonisierende Maßnahmen ermöglichen. Die aktuellen Kernnetzkorridore sind in Teil III des Anhangs der Verordnung (EU) 2021/1153 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014, ABl. Nr. L 249 vom 14.7.2021 S. 38, sowie in der Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ABl. Nr. L 1679 vom 28.6.2024 S. 1 angeführt.

Der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur soll als benannte Behörde im Sinne der Richtlinie fungieren. Die benannte Behörde ist befugt, über Genehmigungsanträge für die von der Richtlinie (EU) 2021/1187 umfassten Bundesstraßen- und Hochleistungsstreckenvorhaben zu entscheiden. Die Zuständigkeit anderer am Verfahren beteiligter Behörden bleibt dadurch unberührt. Im Falle grenzüberschreitender Genehmigungsverfahren arbeitet der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Sinne des Art. 7 der Richtlinie mit den benannten Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten zusammen, um einen gemeinsamen Zeitplan für das Verfahren festzulegen. Außerdem obliegt ihm/ihr die Berichterstattung an die Europäische Kommission gemäß Art. 10 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2021/1187.

Zu Z 6 (§ 24a Abs. 2):

In dieser Ziffer wird eine Verfahrensbestimmung der Richtlinie (EU) 2021/1187 (TEN-V-RL) umgesetzt. Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2021/1187 sieht vor, dass Anträge für Vorhaben, die nicht die erforderliche Reife aufweisen, spätestens vier Monate nach dem Eingang der Anzeige durch eine hinreichend begründete Entscheidung abzulehnen sind. Die erforderliche Reife kann jedenfalls nur dann nicht vorliegen, wenn offensichtliche und schwerwiegende Mängel der Unterlagen gegeben sind. In UVP-Genehmigungsverfahren wird die Informationstiefe der Unterlagen durch die Bestimmungen der UVP-Richtlinie vorgegeben. Solche schwerwiegenden Mängel liegen nur vor, wenn eine Umweltverträglichkeitsklärung (UVE) fehlt oder ein relevantes Schutzgut in der UVE gänzlich unberücksichtigt blieb und der Mangel auch nach Verbesserungsaufträgen der Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG nicht behoben werden konnte. Es wird darauf hingewiesen, dass der Projektwerber/die Projektwerberin überdies durch die Beantragung eines Vorverfahrens gemäß § 4 UVP-G 2000 eine detaillierte Stellungnahme der Behörde zu den aus ihrer Sicht notwendigen Unterlagen begehrten und damit die Gefahr einer möglichen Zurückweisung des Genehmigungsantrags aufgrund schwerwiegender Mängel der Unterlagen ausschließen kann.

Zu Z 7 (§ 30 Abs. 1):

Der Umsetzungshinweis wird auf die Verordnung (EU) 2022/869 (TEN-E-VO) aktualisiert. Als Verordnung gilt diese unmittelbar und wird nicht ins innerstaatliche Recht umgesetzt. Es wird daher von

einer weiteren legistischen Umsetzung Abstand genommen, aber kurz auf die wichtigsten Neuerungen hingewiesen:

Die neuen Inhalte betreffen etwa die Verpflichtung des Projektwerbers/der Projektwerberin auf einer vorhabensspezifischen Website einen Bericht über das Vorhaben zu veröffentlichen, aus dem hervorgeht, wie die bei der öffentlichen Erörterung geäußerten Meinungen berücksichtigt wurden und legt gegebenenfalls dar, welche Änderungen am Standort, an der Trasse und an der Auslegung des Vorhabens vorgenommen wurden und warum Meinungen nicht berücksichtigt wurden. Im Weiteren sind Berichte über die öffentlichkeitsrelevanten Aktivitäten vor der Einreichung der Antragsunterlagen sowie über erfolgte Aktivitäten vor Beginn des Genehmigungsverfahrens zu erstellen und der Behörde zu übermitteln. Die Ergebnisse dieser Berichte sind bei der Entscheidung der Behörde zu berücksichtigen. Die Gesamtdauer der Verfahrensabschnitte wurde durch die novellierte TEN-E-VO nicht verändert. Die Behörde kann die Frist eines oder beider Abschnitte im Einzelfall und vor Fristablauf verlängern, jedoch nicht um mehr als neun Monate, sofern nicht außergewöhnliche Umstände vorliegen. Bei fehlenden Unterlagen hat die Behörde unverzüglich einen Verbesserungsauftrag zu erteilen und nach drei Monaten über die Vollständigkeit des Antrags zu entscheiden.

Gemäß Art. 9 Abs. 1 der TEN-E-VO haben die Mitgliedstaaten ein aktualisiertes Verfahrenshandbuch zu veröffentlichen. Dies ist bereits erfolgt (siehe Website des zuständigen Bundesministeriums). Das Verfahrenshandbuch beinhaltet nähere Informationen zur TEN-E-VO und zur nationalen Umsetzung.

Zu Z 12 (§ 46 Abs. 30):

§ 46 Abs. 30 enthält die erforderlichen Übergangsbestimmungen. Die Änderungen treten mit Inkrafttreten der Novelle in Kraft. Die Änderungen betreffend Vorhaben im Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2021/1187 sind nicht auf laufende Verfahren anzuwenden, die vor dem 10. August 2023 eingeleitet wurden.