

Entwurf

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die österreichische Bundesregierung kann gem. § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz (HlG; BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004) 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 Eisenbahnverkehrs oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden“. Hochleistungsstrecken kommt „eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr“ zu.

Die Summe der Hochleistungsstrecken-Verordnungen (HL-VO) bildet das bundesweit hochrangige Verkehrsnetz im Bereich der Eisenbahn. HL-VOs sind knapp formuliert und umfassen einzig die relevanten Knoten (Knoten-Kanten-Modell).

Seit dem Jahr 1989 wurden insgesamt sechs HL-VOs veröffentlicht. 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 die Grundlage für Aus- oder Neubauprojekte – in der Regel lange vor Festlegung einer Trasse – bilden sollten. Dies führte – neben der Wortwahl für (teils als „Raum“ angesprochene) Knoten und der Bestimmbarkeit der diese verbindenden Strecken – in der Praxis zu Auslegungsschwierigkeiten. Die vorliegende Novelle dient der Klarstellung von Inhalten des HlG bzw. der HL-VO, mit dem Ziel die Rechtssicherheit in zukünftigen Genehmigungsverfahren im Bereich der Hochleistungsstrecken zu erhöhen.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1):

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 und damit netzbildenden bzw. netzschiessenden Charakter haben. In unmittelbarem Zusammenhang stehende Strecken sind solche Strecken, die Personenbahnhöfe, Güterterminals und andere Zutritts- und Umschlagspunkte mit besonderer Bedeutung für den leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr iS § 1 Abs. 1 in einem Knoten an Hochleistungsstrecken anbinden.

Durch die Änderung des Abs. 4 soll eine Zusammenfassung aller bestehenden Hochleistungsstrecken-Verordnungen in einer redaktionell bereinigten Fassung, die durch die geltenden Hochleistungsstrecken beschriebenen Hochleistungsstrecken-Gesamtnetzes in Form einer alle bestehenden HL-Strecken in einer Verordnung zusammenfassenden Hochleistungsstreckennetz-Verordnung (HNV) ermöglicht werden.

Dies dient dazu allfällige Redundanzen in den bestehenden Hochleistungsstrecken-Verordnungen zu beseitigen und für alle Beteiligten eine einfachere Interpretation und Handhabung des über Jahrzehnte gewachsenen Rechtsbestands zu ermöglichen.

Bei Erlassung einer Hochleistungsstreckennetz-Verordnung können auch die in verordneten Knoten bestehenden und einen Teil des Hochleistungsstreckennetzes bildenden Eisenbahnstrecken und -teile iSd Abs. 3 angeführt werden. Durch eine solche Verordnung können jedoch keine inhaltlichen Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen werden, da dafür die Durchführung einer strategischen Prüfung Verkehr nach den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes zu prüfen wäre. Ebenso ist bei Änderung dieser Verordnung die Notwendigkeit einer Durchführung einer strategischen Prüfung Verkehr nach den Bestimmungen des SP-V-Gesetzes zu prüfen

Zu Z 2 (§ 5a):

Durch die gestiegene Komplexität der Verfahren (insb. Umweltverträglichkeitsprüfung) hat sich die Dauer der Genehmigungsverfahren in den letzten Jahrzehnten deutlich verlängert. Mit der Verlängerung der Frist soll dem Rechnung getragen werden. Nichts desto trotz ist ohnedies durch Abs. 10 sichergestellt, dass Trassengenehmigungen nur auf den unbedingt notwendigen Zeitraum beschränkt bleiben.