

Univ.-Prof. Dr. Daniel Ennöckl, LL.M.
Freyung 6/9/10
1010 Wien
daniel.ennoeckl@boku.ac.at

Gutachten

**zu Rechtsfragen des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG)
und der Hochleistungsstrecken-Verordnungen (HL-VO)**

Wien, 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung und Gutachtensauftrag.....	1
2.	Analyse der bestehenden Rechtslage	2
2.1.	Kompetenzverteilung	2
2.1.1.	Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG	2
2.1.2.	Art 10 Abs 1 Z 9 iVm Art 11 Abs 6 B-VG	3
2.2.	Einfachgesetzliche Rechtslage.....	4
2.2.1.	HIG	5
2.2.1.1.	Hochleistungsstreckenverordnung	6
2.2.1.2.	Trassengenehmigung	7
2.2.1.3.	Planungsspielraum bei der Trassenfestlegung	8
2.2.1.4.	Parteienrechte im Trassengenehmigungsverfahren.....	9
2.2.1.5.	Auflage zur Einsicht	10
2.2.1.6.	Inhalt des Trassengenehmigungsbescheids.....	10
2.2.1.7.	Wirkung des Trassengenehmigungsbescheids	11
2.2.1.8.	Vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs.....	13
2.2.2.	EisbG.....	13
2.2.2.1.	Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung.....	14
2.2.2.2.	Wirkung des Baugenehmigungsbescheids.....	17
2.2.2.3.	Betriebsbewilligung.....	17
2.2.3.	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000	17
2.2.3.1.	Allgemeines	17
2.2.3.2.	UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt	19
2.2.3.3.	Verhältnis des dritten zum zweiten Abschnitt des UVP-G 2000.....	20
2.2.3.4.	Verfahrensrecht	21
2.2.3.5.	Sachliche Vollziehungszuständigkeit nach dem dritten Abschnitt	22

2.2.3.6.	Rechtsschutz im Verfahren nach dem dritten Abschnitt	24
2.2.4.	Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G)....	24
2.3.	Verordnungen	26
2.4.	Notwendigkeit der Änderung der/ einzelner HL-VOs	26
2.4.1.	Legalitätsprinzip (Art 18 B-VG)	26
2.4.2.	Recht auf den gesetzlichen Richter (Art 83 Abs 2 B-VG).....	29
3.	Mögliche Novelle des Hochleistungsstreckengesetzes.....	31
3.1.	Begutachtungsentwurf des BMIMI	31
3.2.	Kommentierung des Entwurfes und Anpassungsvorschläge	34
3.2.1.....		34
3.2.2.....		34
3.2.3.....		35
3.2.4.....		35
3.2.5.....		35
3.2.6.....		36
4.	Fragen Novellierung HIG/HL-Strecken	37
4.1.....		37
4.2.....		39
4.3.....		40
4.4.....		42
4.5.....		43
4.6.....		44

1. Fragestellung und Gutachtensauftrag

Ich wurde im April 2025 vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) beauftragt, ein Rechtsgutachten zu Rechtsfragen des Hochleistungsstreckengesetzes (HIG) zu verfassen.

Das Ziel des zu erstellenden Gutachtens ist es, Vorschläge zur Optimierung des HIG bzw der Hochleistungsstrecken-Verordnungen (HL-VOs) zu formulieren, um damit die Rechtssicherheit in zukünftigen Genehmigungsverfahren im Bereich der Hochleistungsstrecken zu erhöhen.

Folgende Leistungen wurden hierzu als notwendig angesehen:

- Analyse der bestehenden Rechtslage (HLG, EisBG, UVP-G, SPV-G, HL-VOs)
- Identifikation des Anpassungsbedarfs zur Erhöhung der Rechtssicherheit (insbesondere Knotenproblematik)
- Darlegung und Diskussion von Handlungsoptionen:
 - Möglichkeiten zur Anpassung des HIG inkl Knoten (zB Gesamtnetz-VO iS einer redaktionellen Überarbeitung, Kartendarstellungen, Fristen Trassengenehmigungen etc.)
 - Berücksichtigung und Darlegung von Implikationen auf mögliche SP-V-Pflichten
 - Darauf aufbauend, Darstellung von Vor- und Nachteilen der jeweiligen Lösung anhand von konkreten Beispielen (Raaber Bahn, innere FJB, parallele Bestands- und Neubaustrecken, Knoten und Grenzübergabepunkte)
- Formulierung einer Empfehlung zur Anpassung des HIG

Gegebenenfalls wird in weiterer Folge eine Novellierung des HIG sowie ggf eine redaktionelle Überarbeitung der HL-VOs angestrebt.

In weiterer Folge wurden von mir Interviews mit folgenden Personen durchgeführt:

- Dr. Erich Neumeister, LL.M.
- Mag. Andreas Netzer
- Dr. Hans Wehr
- DI Felix Sternath

2. Analyse der bestehenden Rechtslage

2.1. Kompetenzverteilung

2.1.1. Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG

Die Gesetzgebung und Vollziehung in Bezug auf das „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ sind gem Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG Bundessache. Nach der Rsp des VfGH ist das „Verkehrswesen“ ein Oberbegriff, der alle Ortsveränderungen von Personen und Gütern umfasst. „Verkehrswesen“ bedeutet aber keine Einschränkung in dem Sinne, dass nur ein Teil des Eisenbahnwesens, nämlich des Verkehrswesens ieS, in die Zuständigkeit des Bundes fällt, sondern es ist das gesamte Eisenbahnwesen als Teil des Verkehrswesens umfasst.¹ Der Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ beinhaltet vielmehr das Eisenbahnwesen überhaupt.² Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG erfasst folglich das gesamte Eisenbahnwesen als Teil des Verkehrswesens und begründet eine ausschließliche Zuständigkeit des Bundes zur Regelung des Baus von Eisenbahnen³ und des Betriebs von Eisenbahnunternehmen.⁴

Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG erfasst insbesondere auch die mit dieser Materie zusammenhängenden Bausachen. Auch wenn das Baurecht nach Art 15 Abs 1 B-VG eine Landeskompetenz darstellt, sind Bausachen in gewissen Fällen wegen ihres unlöslichen Zusammenhanges mit einem Sachgebiet, dass die Verfassung als Hauptsache der Zuständigkeit des Bundes in Gesetzgebung und Vollziehung vorbehält, von der für das Hauptgebiet getroffenen Zuständigkeitsregel mitumfasst.⁵

In diesem Zusammenhang ist wesentlich, dass der Begriff der Eisenbahnanlage in der Rechtsprechung weit verstanden wird. Als Eisenbahnanlage gelten nach dem Gesetz alle Bauten, Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebs dienen.⁶ Dies trifft auf alle Gleisanlagen, Stromleitungen, Stellwerke, Bahnhofsgebäude und Lärmschutzwände zu, sodass sie

¹ VfSlg 2906/1995.

² VfSlg 3504/1959.

³ VfSlg 2865/1954.

⁴ Rosenkranz in Kahl/Khakzadeh/Schmid, Kommentar zum Bundesverfassungsrecht (2012) Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG Rz 6.

⁵ VfSlg 2685/1954.

⁶ § 10 EisenbahnG.

ausschließlich eisenbahnrechtlich zu bewilligen sind und Bau- und Raumordnungsgesetze nicht anzuwenden sind. Die Vollzugspraxis ist häufig mit Mischverwendungen von Eisenbahnanlagen konfrontiert, etwa wenn Gewerbebetriebe in Bahnhöfen errichtet und betrieben werden. Diese sind auch dann ausschließlich eisenbahnrechtlich zu beurteilen, wenn in diesen Bauteilen gar keine eisenbahnrechtliche Nutzung erfolgt, sie aber Teil der Eisenbahnanlage sind, weil sie mit einer solchen eine bauliche Einheit bilden.⁷ Dies hat zur Folge, dass bei solchen Mischverwendung von Bahnhofsgebäuden stets das Eisenbahnrecht Vorrang genießt, unabhängig davon, welche Nutzung flächenmäßig überwiegt.⁸

Der Kompetenztatbestand „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ schließt die Erlassung und Anwendung landesgesetzlicher Regelungen unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes auf Eisenbahnanlagen nicht aus.⁹ Die Länder sind daher berechtigt, Regelungen des Eisenbahnwesens unter dem Gesichtspunkt des Natur- und Landschaftsschutzes zu regeln.¹⁰

Das Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen zählt zu den in Art 102 Abs 2 B-VG taxativ genannten Angelegenheiten („Verkehrswesen“). Demnach kann gesetzlich vorgesehen werden, dass diese Angelegenheiten unmittelbar von Bundesbehörden vollzogen werden, wobei es dem Bundesgesetzgeber auch freisteht, auch in diesen Materien eine Vollziehung im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung vorzusehen.¹¹

2.1.2. Art 10 Abs 1 Z 9 iVm Art 11 Abs 6 B-VG

Der dritte Abschnitt des UVP-G 2000 – das Sonderregime für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken – weist eine eigene (vom sonstigen UVP-Recht abweichende) Kompetenzgrundlage auf, die sich in Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG und Art 11 Abs 6 B-VG findet.

Der im Zuge der UVP-G-Nov 2004 neu gefasste Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG (*„Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, bei denen mit*

⁷ ZB VwGH 16. 3. 2012, 2009/05/0237; vgl. weiters *Wiederin*, Eisenbahnanlagen und Landesbaurecht, ZfV 2013, 163 (179 ff); *Bußjäger/Sonntag*, Eisenbahnanlagen und Baurechtskompetenzen der Länder, ZfV 2014, 641 (645); *Wiederin*, Theorien als Methoden der Kompetenzinterpretation, ZfV 2015, 236 (241).

⁸ Vgl. *Ennöckl*, Die blinden Flecken der österreichischen Bau- und Raumordnungsgesetze, in FS Schulev-Steindl (2024) 109 (116).

⁹ VfSlg 15.552/1999; VwSlg 14.274 A/1995; VwGH 27. 7. 2007, 2003/10/0284.

¹⁰ *Bußjäger*, Verfassungsrechtliche Fragen der Anwendung des Naturschutzrechtes der Länder auf Verkehrsprojekte, RdU 2000, 83; *Morscher*, Zu den Grenzen der Bundeskompetenzen »Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt« (Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG), FS Schambeck (1994) 527 (546).

¹¹ *Rosenkranz in Kahl/Khakzadeh/Schmid* Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG Rz 14.

erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist“) stellt die verfassungsgesetzliche Grundlage für die Durchführung der UVP dar. Ihre Normierung in Art 10 B-VG bewirkt, dass die Vollziehung der entsprechenden Vorschriften in die Zuständigkeit des Bundes fällt, mangels Erwähnung in Art 102 Abs 2 B-VG in mittelbarer Bundesverwaltung. Dadurch bleibt die Zuständigkeit des (nunmehrigen) BMIMI für Verfahren betreffend Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken auch im Rahmen des UVP-G 2000 gewahrt.

Die inhaltlichen Genehmigungsvoraussetzungen des dritten Abschnittes stützen sich auf die Bedarfsgesetzgebungskompetenz des Bundes in Art 11 Abs 6 B-VG („*Genehmigung der in Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG genannten Vorhaben*“). Danach ist der Bund ermächtigt, die materiellen Bestimmungen für die Genehmigung von Verkehrsvorhaben iSd Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG einheitlich zu regeln, soweit ein Bedürfnis nach Erlassung solcher Vorschriften besteht. Da Art 11 Abs 6 letzter Satz B-VG auf Art 11 Abs 4 B-VG verweist, gilt für die auf dieser Grundlage beschlossenen Bestimmungen die sonst geltende Kompetenzgrundlage. Die Zuständigkeit zum Vollzug der Bedarfsregelungen liegt damit je nach Gegenstand des Verfahrens sowohl beim Bund als auch bei den Ländern.¹² Damit wird bewirkt, dass die Vorhaben des dritten Abschnitts bundesweit einheitlichen Genehmigungskriterien unterzogen werden können, jedoch keine Genehmigungskonzentration, wie sie der zweite Abschnitt vorsieht, stattfindet. Die Genehmigung von Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken hat vielmehr kumulativ durch Bund und Länder zu erfolgen.¹³

2.2. Einfachgesetzliche Rechtslage

Hochleistungsstrecken bilden eine besondere Kategorie von Eisenbahnen, was sich in einem eigenen Genehmigungsregime widerspiegelt. Mit ihnen soll ein leistungsfähiger Personen- und Güterverkehr auf der Schiene mit hoher Fahrgeschwindigkeit eingerichtet werden.¹⁴ Die Genehmigung von Hochleistungsstrecken erfolgt in einem mehrstufigen, komplexen Verfahren unter Bedachtnahme auf mehrere rechtliche Grundlagen. Da zum Ausbau eines entsprechenden Schienennetzes große Um- und Neubauten erforderlich sind, wird dem

¹² Madner, UVP, in Holoubek/Potacs (Hrsg), Öffentliches Wirtschaftsrecht⁴ (2019) Bd 2, 1213 (1223).

¹³ Ennöckl, Kompetenzrechtliche Grundlagen des UVP-G, in Ennöckl/N. Raschauer (Hrsg), UVP-Verfahren vor dem Umweltsenat (2008) 19 (33).

¹⁴ Pürgy/Hofer, Verkehrsrecht, in Holoubek/Potacs (Hrsg) Öffentliches Wirtschaftsrecht⁴ I (2019) 1123.

eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren (§§ 31 ff EisbG¹⁵) mit dem HIG¹⁶ ein – zT dem BStG nachempfundenen¹⁷ – Trassenfestlegungsverfahren vorgeschaltet.¹⁸ Auf Planungsebene sind darüber hinaus das StEntG¹⁹ und das SP-V-G²⁰ zu beachten. Hochleistungsstrecken fallen darüber hinaus regelmäßig in den Anwendungsbereich des UVP-G 2000^{21, 22}

2.2.1. HIG

§ 2 des HIG sieht vor, dass für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken die Bestimmungen des EisbG und des EisenbahnEnteignungsentschädigungsgesetzes 1954 (EisbEG)²³ gelten, soweit darin keine Abweichungen enthalten sind. Das HIG stellt somit keine abschließende Regelung der Planung und Errichtung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken dar, sondern tritt kumulativ zu den planungs- und baurechtlichen Vorschriften des allgemeinen Eisenbahnrechts hinzu.²⁴

Das HIG wird in unmittelbarer Bundesverwaltung vollzogen. Für die Vollziehung des § 1 HIG (Hochleistungsstreckenverordnung) ist die Bundesregierung (BReg) zuständig. Im Übrigen obliegt die Vollziehung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr: BMIMI) (§ 15 HIG).

¹⁵ Eisenbahngesetz 1957 – EisbG - Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen BGBl 1957/60 idF BGBl I 2024/115.

¹⁶ Hochleistungsstreckengesetz – HIG – Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken BGBl 1989/135 idF BGBl I 2004/154.

¹⁷ AB 873 BlgNR XVII. GP 1.

¹⁸ *Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs* 1123.

¹⁹ Standortentwicklungsgesetz – StEntG - Bundesgesetz über die Entwicklung und Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich BGBl I 2018/110.

²⁰ Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) BGBl I 2005/96 idF BGBl I 2014/25.

²¹ Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000 – Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit BGBl 1993/697 idF BGBl I 2023/26.

²² *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner* (Hrsg), Eisenbahngesetz. Kommentar samt verkehrspolitischen, ökonomischen und rechtlichen Grundlagen⁴ (2021) § 31 Anm 9.

²³ Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz – EisbEG BGBl 1954/71 idF BGBl I 2010/111.

²⁴ *Netzer/Pipp*, Verbotsbereiche im österreichischen Eisenbahnrecht, ZVR 2012, 316 (317).

2.2.1.1. Hochleistungsstreckenverordnung

Die BReg kann durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken erklären (§ 1 Abs 1 HIG). Diese sog Hochleistungsstreckenverordnung (HL-VO)²⁵ kann sich auf eine gesamte Strecke oder auf Streckenteile beziehen, ebenso wie auf die notwendigen Eisenbahnanlagen. Der Start- und Endbahnhof sollen in der Verordnung grob umrissen werden.²⁶ Voraussetzung für die Erklärung zur Hochleistungsstrecke ist, dass ihr eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt (§ 1 Abs 2 HIG). Zu Teilen von Hochleistungsstrecken können darüber hinaus bestehende oder geplante Eisenbahnen erklärt werden, wenn auf sie zwar nicht die Merkmale nach § 1 Abs 1 HIG zutreffen, sie aber in unmittelbarem Zusammenhang mit Hochleistungsstrecken stehen und für eine rationelle Führung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs auf Hochleistungsstrecken benötigt werden.

Der Bundesregierung kommt bei Erlassung einer Hochleistungsstreckenverordnung ein breites verkehrspolitisches Ermessen zu.²⁷ Nicht jede Eisenbahnstrecke, die die Kriterien des § 1 Abs 1 HIG erfüllt, muss zwingend formell zu einer Hochleistungsstrecke erklärt werden.²⁸ Zu beachten ist jedoch, dass vor Erlassung oder Änderung einer Hochleistungsstreckenverordnung eine strategische Umweltprüfung (SUP) gem § 3 Abs 1 Z 1 SP-V-G über die damit geplanten Netzveränderungen im bundesweiten hochrangigen Eisenbahnverkehrswegenetz durchzuführen ist.²⁹ Das Ergebnis dieser Prüfung soll die Grundlage der Entscheidung der BReg über die Erklärung einer geplanten Eisenbahnstrecke zu einer Hochleistungsstrecke bilden.³⁰ Im Rahmen der SUP sind die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung zu beschreiben und es ist eine Alternativenprüfung durchzuführen (§ 6 SPVG). Darüber hinaus ist die Vereinbarkeit der geplanten Netzveränderung mit den in § 5 Z 4 SP-V-G aufgezählten Zielen eines bundesweiten hochrangigen

²⁵ Bislang wurden sechs Hochleistungsstrecken-Verordnungen erlassen: 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/397; 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl 1989/675; 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl 1994/83; 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl II 1997/273; 5. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl II 2012/11; 6. Hochleistungsstrecken-Verordnung BGBl II 36/2018.

²⁶ Hofer, Planung von Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, in Hecht/Potacs/Scholz, Planung im Infrastrukturrecht (2019) 67.

²⁷ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz 67.

²⁸ Zeleny, Transeuropäische Eisenbahnnetze und österreichische Eisenbahnhochleistungsstrecken, ZVR 2008, 577 (579).

²⁹ Näher dazu 2.2.4. Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G).

³⁰ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz 67 (68).

Eisenbahnverkehrswegenetzes zu begründen. Der interessierten Öffentlichkeit ist die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen einzuräumen (§ 5 Z 1 iVm § SPVG).

Wesentliche Rechtswirkung der Erklärung zur Hochleistungsstrecke ist die zwingende Anwendung der weiteren Bestimmungen und Instrumente des HIG auf die betreffende Eisenbahnstrecke.³¹

Die Erklärung zur Hochleistungsstrecke kann durch contrarius actus der BReg aufgehoben werden, wenn die in § 1 HIG genannten Voraussetzungen nicht mehr vorliegen.³²

2.2.1.2. Trassengenehmigung

In Anschluss an die SUP und die Erlassung der HL-VO erfolgt die Detailplanung des konkreten Trassenverlaufs, der in der HLVO festgelegten Eisenbahn-Hochleistungsstrecke durch das den Bau ausführende Eisenbahnunternehmen.³³ In Österreich erfolgt dies praktisch ausschließlich durch die ÖBB-Infrastruktur AG.³⁴

Zur Sicherstellung des Trassenverlaufs einer neuen Eisenbahn-Hochleistungsstrecke (sog Neubauhochleistungsstrecke) muss das Eisenbahnunternehmen gem § 3 Abs 1 HIG eine Trassengenehmigung beim BMIMI beantragen.³⁵

Von der Antragspflicht ausgenommen sind gem § 3 Abs 1 Satz 2 HIG Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen (sog Ausbauhochleistungsstrecken). Das Gesetz nennt hier Ausbaumaßnahmen von geringem Umfang, wie etwa die Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen. Als Ausbaumaßnahmen sind dabei auch Trassenänderungen geringen Umfangs oder die Zulegung eines weiteren Gleises auf einer durchgehenden Länge von höchstens 10 km zu verstehen, wenn in diesen Fällen die Mitte des äußersten Gleises der geänderten Trasse von der Mitte des äußersten Gleises der bestehenden Trasse nicht mehr als 100 m entfernt ist. Die Planung von Ausbauhochleistungsstrecken erfolgt im Rahmen des allgemeinen eisenbahnrechtlichen

³¹ Netzer/Pipp, ZVR 2012, 316 (317).

³² Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs 1123 (1130).

³³ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, Planung im Infrastrukturrecht 68.

³⁴ Vgl § 31 Abs 1 Bundesbahngesetz, BGBl 1992/825 idF BGBl I 2021/231.

³⁵ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, Planung im Infrastrukturrecht 68; aA Netzer/Pipp, ZVR 2012, 316 (317), die von einem bloß „fakultativ zur Verfügung stehenden Instrument“ sprechen.

Baugenehmigungsverfahren nach § 31 EisbG.³⁶ Obwohl Ausbauhochleistungsstrecken nicht dem Trassenfestlegungsverfahren nach dem HIG unterliegen, gehen mit der Erklärung der bestehenden Eisenbahnstrecke zur Hochleistungsstrecke einige Rechtsfolgen einher – etwa dass die Eisenbahnstrecke als „Hauptbahn“ iSd § 4 Abs 1 Z 1 EisbG gilt, wodurch diese insbesondere den Netzzugangs- und Entgeltregelungen des Eisenbahnregulierungsrechts unterliegt und der Verkehrsminister gem § 12 Abs 2 Z 1 EisbG für die Vollziehung sämtlicher Angelegenheiten des EisbG in diesem Zusammenhang zuständig ist.³⁷

Die Pflicht zur Einholung einer Trassengenehmigung besteht allerdings jedenfalls dann, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke oder für eine Begleitmaßnahme eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gem § 23b UVP-G 2000³⁸ durchzuführen ist.³⁹ In diesem Fall darf gem § 24 Abs 1 iVm Abs 10 UVP-G 2000 die Trassengenehmigung erst nach Abschluss der UVP, in deren Rahmen auch das Trassengenehmigungsverfahren selbst abzuwickeln ist, erfolgen.⁴⁰

2.2.1.3. Planungsspielraum bei der Trassenfestlegung

Über den Antrag des Eisenbahnunternehmens auf Trassengenehmigung entscheidet der BMIMI mit Bescheid (§ 3 Abs 1 HIG).⁴¹ Voraussetzung für die Trassengenehmigung ist, dass der beantragte Trassenverlauf den „Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn“ entspricht. Zu beachten gilt dabei allerdings, dass durch die bescheidmäßige Trassengenehmigung nach dem Verfahren gem HIG lediglich der geplante Trassenverlauf sichergestellt wird und noch nicht die endgültige Festlegung der Trasse darstellt.⁴² Diese wird erst im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren final festgelegt.⁴³ Daher kann auch die vorgesehene Leistungsfähigkeits- und Wirtschaftlichkeitsprüfung nur auf Grundlage von

³⁶ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (68).

³⁷ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (72).

³⁸ Vgl Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs, 1123 (1131), die eine Trassengenehmigungspflicht im Falle einer UVP aufgrund von Z 10 Anhang 1 UVP-G 2000 verneinen.

³⁹ § 3 Abs 2 HIG.

⁴⁰ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (68 f).

⁴¹ Siehe Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs, 1123 (1131) zur vormaligen Festlegung des Trassenverlaufs mittels Verordnung.

⁴² Die ErläutRV weisen ausdrücklich auf den Begriff der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gem § 4 Abs 1 BStG hin; ErläutRV 1670 BlgNR 18. GP 4.

⁴³ Siehe unten 2.2.2.2.; siehe dazu auch Hauer, Eisenbahnwegeplanung, in Hauer/Nußbaumer (Hrsg), Österreichisches Raum- und Fachplanungsrecht (2006) 363, der den Begriff der „Trassenwidmung“ in diesem Zusammenhang für treffender hält.

Prognosedaten hinsichtlich mehrerer denkbarer Trassenvarianten erfolgen. Es sind daher die jeweils prognostizierten Planungs-, Investitions- und nachfolgenden Betriebskosten gegenüber den geplanten Einnahmen aus dem laufenden Eisenbahnbetrieb abzuwägen, wobei auch Kostensteigerungen aufgrund von zukünftig zu erwartenden Preiserhöhungen zu berücksichtigen sind (vorausvalorisierte Kosten).⁴⁴

Im Abwägungsprozess sind darüber hinaus die sonstigen öffentlichen Interessen wie der Umwelt- und Nachbarschutz mit zu berücksichtigen.⁴⁵ Zu diesem Zweck ist in den Planunterlagen auf die Umweltverträglichkeit des Trassenverlaufs Bedacht zu nehmen. Insbesondere ist auszuführen, welche Vorkehrungen vorgesehen sind, damit aus dem Bau und dem Betrieb von und dem Betrieb auf der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartende und – im Verhältnis zur Art der Nutzung des benachbarten Geländes – wesentliche zusätzliche Umweltbeeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Subjektive Rechte werden hierdurch jedoch nicht begründet (§ 4 Abs 2 HIG).

Außerdem ist auf die Ergebnisse der Anhörungen gem § 4 HIG Bedacht zu nehmen. Dies verlangt eine sachliche und nachvollziehbare Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen vor der Erlassung der Trassengenehmigung durch die Behörde.⁴⁶

2.2.1.4. Parteienrechte im Trassengenehmigungsverfahren

Vor Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheids sind die Länder, deren örtlicher Wirkungsbereich von dem geplanten Trassenverlauf berührt wird, sowie die in ihrem Wirkungsbereich berührten gesetzlichen Interessenvertretungen zu hören. Darüber hinaus kommt jenen Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich vom geplanten Trassenverlauf berührt wird, ein Anhörungsrecht zu.

Zum Zweck der Anhörung hat der Verkehrsminister vom Eisenbahnunternehmen zu erstellende, ausreichende Planunterlagen über den Trassenverlauf zu übermitteln. Den betroffenen Gemeinden zu übermittelnde Planunterlagen können auf den örtlichen Wirkungsbereich der jeweiligen Gemeinde beschränkt werden. Dabei sind die Anzuhörenden zur Stellungnahme innerhalb einer vom Verkehrsminister festzulegenden, angemessenen Frist zu ersuchen. Die

⁴⁴ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (69) mwN.

⁴⁵ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs, 1123 (1132).

⁴⁶ VfSlg 13.191/1992; Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs, 1123 (1132).

Länder sind überdies zu ersuchen, zum geplanten Trassenverlauf unter den Gesichtspunkten der vom Land zu besorgenden Angelegenheiten Stellung zu nehmen.

Weitere Parteienrechte sind im Trassengenehmigungsverfahren nach dem HIG nicht vorgesehen. Insbesondere bestehen keine Stellungnahmerechte einzelner Betroffener. Die Materialien zum HIG⁴⁷ begründen dies damit, dass Einzelpersonen ohnehin Parteistellung im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren hätten.⁴⁸ Zu beachten gilt außerdem, dass die meisten Tatbestände, die eine Pflicht zur Trassengenehmigung nach dem HIG auslösen, Vorhaben iSd § 23b UVP-G 2000 darstellen. Damit kommt (Einzel-)Personen zumindest zur Geltendmachung ihrer subjektiven Rechte nach dem UVP-G 2000 gem § 24f Abs 8 iVm § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 Parteistellung zu. Gegen den Trassengenehmigungsbescheid steht den Parteien gem § 40 Abs 1 UVP-G 2000 auch die Möglichkeit einer Beschwerde an das BVwG offen.⁴⁹

2.2.1.5. Auflage zur Einsicht

Der Trassengenehmigungsbescheid ist gemeinsam mit den Planunterlagen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Amt der Landesregierung (LReg) des örtlich berührten Bundeslandes und bei den örtlich berührten Gemeinden zur Einsicht aufzulegen (§ 3 Abs 4 HIG).

2.2.1.6. Inhalt des Trassengenehmigungsbescheids

Im Trassengenehmigungsbescheid ist der Trassenverlauf in Form eines Geländestreifen festzulegen und in Planunterlagen darzustellen. Die Breite dieses Geländestreifens ist entsprechend den örtlichen Verhältnissen zu bestimmen. Sie darf das Ausmaß nicht überschreiten, welches für die Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen, die für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf einer Hochleistungsstrecke erforderlich sind, notwendig ist. Für den Bahnkörper darf die Breite des Geländestreifens 150 m nicht überschreiten (§ 3 Abs 3 HIG).

⁴⁷ AB 873 BlgNR 17. GP 3.

⁴⁸ Krit *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs*, 1123 (1132); siehe dort auch zu Überlegungen über eine Parteistellung Einzelner im Trassengenehmigungsverfahren gem § 8 AVG; siehe zum weiteren Kreis an Parteien im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren unten 2.2.2.1.

⁴⁹ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs*, 1123 (1137).

2.2.1.7. Wirkung des Trassengenehmigungsbescheids

Die Erlassung eines Trassengenehmigungsbescheids bewirkt, dass auf dem vom geplanten Trassenverlauf betroffenen Grundstücksteilen, dem sog Hochleistungsstrecken-Baugebiet, die Anwendbarkeit der einschlägigen Landesbauordnung und des dazugehörigen Landesraumordnungsgesetzes eingeschränkt wird.⁵⁰ Ab diesem Zeitpunkt dürfen im Hochleistungsstrecken-Baugebiet nämlich keine Neu-, Zu- sowie Umbauten mehr vorgenommen und auch keine sonstigen Anlagen errichtet oder geändert werden (§ 5 Abs 1 HIG). Es gilt ein Bauverbot. Als betroffene Grundstücksteile gelten all jene, die nach den Planunterlagen im Bereich des durch den Trassengenehmigungsbescheid festgelegten Geländestreifens liegen (§ 5 Abs 2 HIG). Darüber hinaus darf keine Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufgenommen werden sowie keine Deponien eingerichtet oder erweitert werden. Bauführungen, Anlagenerrichtungen oder -erweiterungen, die Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe sowie die Einrichtung oder Erweiterung von Deponien, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erlassung des Trassengenehmigungsbescheides begonnen wurden, werden hievon nicht berührt.

Einen Entschädigungsanspruch können betroffene Grundeigentümer oder diejenigen, die zur Errichtung oder Änderung von Anlagen, zur Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe oder zur Einrichtung oder Erweiterung von Deponien berechtigt sind, daraus allerdings nicht ableiten (§ 5 Abs 1 HIG). Das Bauverbot gem § 5 Abs 1 HIG stellt in rechtlicher Hinsicht nämlich keine Enteignung, sondern eine bloße raumplanerische Maßnahme dar, die die Grundlage für eine spätere eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bilden soll.⁵¹ Daher haben die von den Rechtswirkungen des Trassengenehmigungsbescheids betroffenen Grundstückseigentümer gem § 5 Abs 7 HIG erst nach Ablauf von fünf Jahren einen rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf Einlösung ihrer belasteten Grundstücksteile gegenüber dem bauführenden Eisenbahnunternehmen. Voraussetzung ist, dass der Trassengenehmigungsbescheid zu diesem Zeitpunkt für den betreffenden Grundstücksteil noch gilt.⁵²

Ein dem Trassengenehmigungsbescheid widersprechender Zustand kann gem § 5 Abs 6 HIG vom BMIMI auf Antrag des Eisenbahnunternehmens auf Kosten des Betroffenen beseitigt werden.

⁵⁰ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (70).

⁵¹ Netzer/Pipp, ZVR 2012, 316 (317).

⁵² Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (70) mwN.

Ausnahmen von der Rechtswirkung des § 5 Abs 1 HIG eines Trassengenehmigungsbescheids sind zulässig, wenn sie den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind (§ 5 Abs 3 HIG). Vom Verbot, die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aufzunehmen, sind Ausnahmen darüber hinaus zulässig, wenn das öffentliche Interesse an der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe das öffentliche Interesse nach Vermeidung einer erheblichen Erschwerung oder wesentlichen Verteuerung des geplanten Trassenverlaufes überwiegt. Ausnahmen sind vom Verkehrsminister nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens zuzulassen (§ 5 Abs 4 HIG). Wird die Gewährung einer Ausnahmegewilligung zum Verbot der Aufnahme der Gewinnung mineralischer Rohstoffe vom BMIMI verweigert, ist auch der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit (nunmehr Bundesminister für Wirtschaft, Energie und Tourismus, BMWET) anzuhören (§ 5 Abs 5 HIG).⁵³

Alternativ zur bescheidmäßigen Genehmigung, kann eine Ausnahme darüber hinaus auch dann zur Anwendung gelangen, wenn zwischen dem Betroffenen und dem Eisenbahnunternehmen eine zivilrechtliche Einigung, die schriftlich festzuhalten ist, erzielt wurde. Wurde eine entsprechende Ausnahmegewilligung erteilt, entfällt der Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile (§ 5 Abs 7 HIG).

Die Rechtswirkungen eines Trassengenehmigungsbescheids sind vom BMIMI von Amts wegen oder auf Antrag des Eisenbahnunternehmens für unwirksam zu erklären, soweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufs nicht mehr notwendig sind (§ 5 Abs 6 HIG). Daraus ist abzuleiten, dass die Trassengenehmigung gem § 3 HIG keine endgültige Bestimmung des Trassenverlaufs zum Gegenstand hat, sondern ihr der Zweck einer planerischen Festlegung eines Geländestreifens iSd § 3 Abs 3 HIG zukommt.⁵⁴ Ziel ist es nicht bereits den Gleisverlauf festzulegen, sondern bauliche Veränderungen in diesem Gelände zu verhindern (Bauverbot) und die spätere Festlegung der Eisenbahntrasse im Baugenehmigungsverfahren gem §§ 31ff EisbG zu sichern. Die Festlegung des Hochleistungsstreckenbaugebiets ist somit keine Rechtsgrundlage für die rechtsverbindliche Festlegung der Eisenbahntrasse im Baugenehmigungsverfahren.⁵⁵

⁵³ Gegen solche Bescheide sieht § 5 Abs 4 HIG darüber hinaus ein Beschwerderecht des BMWET beim VwGH vor.

⁵⁴ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs*, 1123 (1133 f), die an dieser Stelle fälschlich noch durchgehend von einer „TrassenVO nach § 3 HIG“ sprechen.

⁵⁵ Vgl VfSlg 14.387/1995; VwSlg 16.335 A/2004.

2.2.1.8. Vorläufige Sicherstellung des Trassenverlaufs

Ist bei Einleitung des Trassengenehmigungsverfahrens zu befürchten, dass durch Veränderung im vorgesehenen Gelände der geplante Bau einer Hochleistungsstrecke erheblich erschwert oder wesentlich verteuert werden würde, kann der Verkehrsminister nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten in einem vereinfachten Verfahren eine Verordnung nach § 5a HIG erlassen und damit einen Geländestreifen als geplante Trasse vorläufig ausweisen. Voraussetzung ist, dass mit der Erlassung der Trassengenehmigung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist. Dieser Verordnung kommt nach § 5a Abs 5 HIG die Wirkung eines Bauverbots zu, wobei auch hier Ausnahmegenehmigungen erteilt werden können. Eine solche vorläufige Trassensicherstellungsverordnung ist wieder aufzuheben, wenn der entsprechende Trassengenehmigungsbescheid erlassen worden ist, wenn die Verordnung nicht mehr notwendig ist oder wenn drei Jahre seit ihrer Erlassung vergangen sind (§ 5 Abs 10 iVm Abs 11 HIG).

2.2.2. EisbG

Im Anschluss an das Planungsverfahren nach den Vorschriften des HIG erfolgt die weitere Planung einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke nach den Bestimmungen des EisbG, insbesondere den §§ 31 ff EisbG über die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung.⁵⁶

Gem § 4 Abs 1 Z 1 EisbG handelt es sich bei Eisenbahn-Hochleistungsstrecken um Hauptbahnen.⁵⁷ Als solche sind sie als öffentliche Eisenbahnen iSd § 1 Z 1 EisbG zu kategorisieren und dienen dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- und Güterverkehr und sind Teil des öffentlichen Verkehrs (§ 2 EisbG). Hauptbahnen iSd EisbG sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Sie werden der Restgröße der Nebenbahnen⁵⁸ gegenübergestellt. Aus der Einstufung als Haupt- oder Nebenbahn folgt insbesondere eine grundsätzlich unterschiedliche Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde gem § 12 EisbG.⁵⁹ Darüber hinaus gibt es für Nebenbahnen gewisse Erleichterungen nach § 27 EisbG.⁶⁰

⁵⁶ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (75).

⁵⁷ Siehe Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, EisbG⁴ § 4 Anm 4 f; da noch keine Verordnung gem § 4 Abs 1 Z 2 EisbG erlassen wurde, ist der Katalog der per Verordnung zu Hochleistungsstrecken iSd HIG erklärten Schienenbahnen faktisch auch derjenige aller Hauptbahnen iSd EisbG.

⁵⁸ § 4 Abs 2 EisbG.

⁵⁹ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, EisbG⁴ § 4 Anm 2.

⁶⁰ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, EisbG⁴ § 4 Anm 8.

Für Hauptbahnen ist gem § 12 Abs 2 Z 1 EisbG der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr BMIMI) als Behörde in allen Angelegenheiten zuständig. Daher sind Bestimmungen des EisbG bei UVP-pflichtigen Hochleistungsstrecken im Rahmen des teilkonzentrierten UVP-Verfahrens mitanzuwenden.⁶¹

2.2.2.1. Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Gem § 31 EisbG bedürfen der Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung. Eisenbahnanlagen werden in § 10 EisbG als Bauten, ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen und Grundstücke, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar, der Abwicklung oder Sicherung des Betriebs einer Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen, legaldefiniert. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Eisenbahninfrastruktur ist nicht erforderlich. Die Feststellung, ob eine Eisenbahnanlage iSd § 10 EisbG vorliegt, erfolgt im Einzelfall.⁶² Hochleistungsstrecken werden den Begriff der Eisenbahnanlage idR erfüllen.⁶³

Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen (§ 31a Abs 1 EisbG). Antragsberechtigt sind ausschließlich Eisenbahnunternehmen.⁶⁴ Dem Antrag sind ein Bauentwurf in dreifacher Weise⁶⁵ und die projektrelevanten Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben. Die beigegebenen Gutachten haben zu beweisen, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik⁶⁶ entspricht, wobei uU Abweichungen zulässig sind (§ 31a Abs 1 Satz 2 EisbG).⁶⁷ Betrifft das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn, ist nur ein alle projektrelevanten Fachgebiete umfassendes Gutachten beizugeben (§ 31a Abs 1 Satz 3 EisbG). § 31a Abs 2 enthält einen Katalog an Sachverständigen, die zur Gutachtenserstellung herangezogen werden dürfen.

⁶¹ *Pürgy/Hofer* in *Holoubek/Potacs*, 1123 (1137).

⁶² *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, EisbG4 § 10 Anm 16; siehe Anm 13 zu einer beispielhaften Aufzählung.

⁶³ Vgl VwGH 30. 6. 2011, 2011/03/0079; 19. 12. 2013, 2011/03/0160; 17.11.2015, Ra 2015/03/0058.

⁶⁴ *Nowotny/Schönauer*, Eisenbahnrecht in *Bauer* (Hrsg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 423.

⁶⁵ Die Behörde kann gem § 31a Abs 3 EisbG eine andere Anzahl an Bauentwurfsaufbereitungen festlegen.

⁶⁶ Der Stand der Technik iSd EisbG ist gem § 9b EisbG der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist.

⁶⁷ § 31a Abs 1 Satz 2 EisbG.

Aus dem Bauentwurf müssen insbesondere die Lage der Eisenbahnanlage und in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegene Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen, ein Bau- und Betriebsprogramm, die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung sowie die betroffenen Liegenschaften und ihre Eigentümer und die an ihnen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten ersichtlich sein (§ 31b Abs 1 EisbG). Den genauen Inhalt des Bauentwurfs regelt die Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung⁶⁸, die dem Verkehrsminister die leichtere Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Bauvorhabens ermöglichen soll.⁶⁹

Der Bauentwurf ist vor der mündlichen Verhandlung für einen Zeitraum von mindestens zwei und höchstens sechs Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen (§ 31c EisbG). Die Auflagefrist kann aus dringendem öffentlichem Interesse auf bis zu fünf Tage abgekürzt werden.

Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist den zuständigen Dienststellen gem § 31d EisbG Gelegenheit zu geben, Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereichs. Das Anhörungsrecht gem § 31d EisbG begründet keine Parteistellung.⁷⁰

§ 31e EisbG bestimmt in abschließender Weise den Kreis der Parteien des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens.⁷¹ Demnach sind Parteien iSd § 8 AVG der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Als betroffene Liegenschaften gelten jene Liegenschaften, die durch den Bau selbst in Anspruch genommenen werden, Liegenschaften, die sich im Bauverbotsbereich oder im Feuerbereich befinden, sowie jene, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen. Die Gefahr der Beeinträchtigung durch Immissionen begründet keine Parteistellung.⁷²

⁶⁸ Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die für den Bauentwurf von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen erforderlichen Unterlagen (Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV) BGBl II 2008/128.

⁶⁹ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (75).

⁷⁰ VwGH 28. 2. 2014, Ro 2014/03/0034; Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, EisbG⁴ § 31d Anm 2.

⁷¹ Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, EisbG⁴ § 31e Anm 3.

⁷² Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, EisbG⁴ § 31e Anm 11.

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist mit Bescheid zu erteilen. Es handelt sich hierbei um einen Bescheid mit dinglicher Wirkung.⁷³ Die Baugenehmigung ist zu erteilen, wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrags unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht (§ 31f Abs 1 Z 1 EisbG). Darüber hinaus dürfen die vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmenden Interessen oder eingewendete subjektiv-öffentliche Rechte einer Partei durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden. Liegt eine solche Verletzung öffentlicher oder privater Interessen vor, ist eine Genehmigung zu erteilen, wenn eine Abwägung ergibt, dass der mit der Ausführung oder Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit die geltend gemachten Interessen überwiegt (§ 31f Abs 1 Z 2 und 3 EisbG).

Ein Bauvorhaben im Gefährdungsbereich iSd § 4 Abs 6 Z 3 BStG eines Seveso Betriebs⁷⁴ darf überdies nur dann genehmigt werden, wenn der Gefährdungsbereich im Bauentwurf ausgewiesen ist und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebs schwere Unfälle oder das Risiko und die Folgen schwerer Unfälle nicht vergrößert oder verschlimmert werden können (§ 31f Abs 2 EisbG).

Beantragte Abweichungen vom Stand der Technik⁷⁵ sind in Ausnahmefällen dann zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebs auf andere Weise gewährleistet werden kann (§ 31f Abs 3 EisbG).

In der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist eine angemessene Frist vorzuschreiben, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen und in Betrieb zu nehmen ist. Die Bauausführungsfrist kann auf rechtzeitig gestellten Antrag verlängert werden. Wird die Frist ohne zwingende Gründe nicht eingehalten, hat die Behörde die Baugenehmigung für erloschen zu erklären (§ 31g EisbG).

⁷³ Nowotny/Schönauer in Bauer, 423.

⁷⁴ Anlage 5 GewO 1994.

⁷⁵ § 31a Abs 1 aE EisbG.

2.2.2.2. Wirkung des Baugenehmigungsbescheids

Mit Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erfolgt die finale Festlegung des Trassenverlaufs einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke.⁷⁶ In kompetenzrechtlicher Sicht bewirkt eine solche Festlegung, dass der durch den Trassenverlauf gebundene Geländestreifen (endgültig) nicht mehr dem Raumordnungs- und Baurecht der Länder, sondern nur mehr dem Eisenbahnrecht des Bundes unterliegt. Ab diesem Zeitpunkt kann das bauführende Eisenbahnunternehmen die Einlösung der betreffenden Grundstücksteile nach den Vorschriften des EisbEG 1954 begehren und die durch §§ 42 ff EisbG festgelegten Verbotsbereiche durchsetzen. Weiters endet damit die Planung einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke auf einfachgesetzlicher Ebene, wodurch auch eine etwaige damit verknüpfte Trassengenehmigung gem § 3 Abs 1 HIG gegenstandslos wird und gem § 5 Abs 8 HIG für unwirksam zu erklären ist.⁷⁷

2.2.2.3. Betriebsbewilligung

Wurde für den Bau oder die Veränderung einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt, ist vor ihrer Inbetriebnahme eine Betriebsbewilligung iSd §§ 34 ff EisbG zu beantragen. Die Betriebsbewilligung dient der Überprüfung, ob die genannten Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge der Baugenehmigung entsprechen.⁷⁸

Liegt ein UVP-pflichtiges Vorhaben vor, ist zu beachten, dass die Betriebsbewilligung nicht mehr Teil des teilkonzentrierten UVP-Verfahrens ist.⁷⁹

2.2.3. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000

2.2.3.1. Allgemeines

Für bestimmte Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken ist die UVP abweichend von den sonstigen Regelungen im UVP-G 2000 in einem eigenen Abschnitt des Gesetzes geregelt (dritter Abschnitt, §§ 23a–24h UVP-G 2000), in dem eine Genehmigungskonzentration nicht vorgesehen ist. Nach der derzeit geltenden Rechtslage besteht eine

⁷⁶ Netzer/Pipp, ZVR 2012, 316 (317).

⁷⁷ Hofer in Hecht/Potacs/Scholz, 67 (75 f).

⁷⁸ Nowotny/Schönauer in Bauer, HB Verkehrsrecht 423 (424).

⁷⁹ Pürgy/Hofer in Holoubek/Potacs, 1123 (1137).

Entscheidungszuständigkeit des BMK (nunmehr BMIMI) über die Verkehrsanlage. Daher werden diese Vorhaben heute noch durch mehrere (teilkonzentrierte) Bescheide genehmigt.

Der dritte Abschnitt des UVP-G 2000 folgt grundsätzlich dem Muster des zweiten Abschnitts des Gesetzes; so sind auch in diesem ein ordentliches und ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen. Wann für bestimmte Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken eine UVP durchzuführen ist, ergibt sich nicht aus Anhang 1 zum UVP-G 2000, dessen Liste für derlei Vorhaben unerheblich ist, sondern ist direkt in §§ 23a und 23b UVP-G 2000 geregelt. § 23a Abs 1 UVP-G 2000 normiert dabei jene Straßenbauvorhaben, die jedenfalls, dh ohne Einzelfallprüfung, im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens einer UVP nach dem dritten Abschnitt unterzogen werden müssen.⁸⁰

§ 23b UVP-G 2000 regelt den Anwendungsbereich des dritten Abschnitts für Eisenbahn-Hochleistungsstrecken. Für die UVP-Pflicht von Eisenbahnvorhaben ist zum einen maßgeblich, dass die geplante oder bestehende Eisenbahn (Strecke oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) von der BReg durch Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde (§ 1 HIG) und eine Trassengenehmigung gem § 3f HIG erfordert, zum anderen, dass darauf bezogen ein UVP-pflichtiges Vorhaben gem § 23b UVP-G 2000 vorliegt. Die Bestimmung des § 23b UVP-G 2000 folgt dabei der Systematik des § 23a UVP-G 2000. Abs 1 enthält jene Vorhaben, die in jedem Fall UVP-pflichtig sind und einem ordentlichen Genehmigungsverfahren unterzogen werden müssen. Abs 2 umfasst die Vorhaben, bei denen im Rahmen einer Einzelfallprüfung festgestellt werden muss, ob bestimmte, dort aufgestellte Kriterien erfüllt sind. Im positiven Fall ist eine UVP im vereinfachten Verfahren dieses Abschnitts durchzuführen. § 23b Abs 3 und 4 UVP-G 2000 regeln jene Fälle, in denen ein Hochleistungsstreckenprojekt mit Begleitmaßnahmen verbunden ist. Als Begleitmaßnahmen gelten alle Vorhaben des Anhangs 1, die mit dem Bau der Hochleistungsstrecke in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang stehen. Für die Hochleistungsstrecke und die Begleitmaßnahme ist diesfalls eine gemeinsame UVP nach drittem Abschnitt durchzuführen.

⁸⁰ Die in § 23a genannten Vorhabensbegriffe sind entsprechend dem allgemeinen Grundsatz des UVP-G 2000 nach dem verwiesenen Sachrecht – also dem BStG – zu interpretieren (vgl *B. Raschauer*, Umweltverträglichkeitsprüfung und Genehmigungsverfahren, ZfV 1992, 101; *ders*, Der Anwendungsbereich des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, RdU 1994, 10 (11)).

Änderungen und Kumulationen von Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken werden – ähnlich den Regelungen der §§ 3, 3a UVP-G 2000 – ebenfalls im dritten Abschnitt des UVP-G 2000 behandelt (§§ 23a Abs 2 Z 2, 23b Abs 2 Z 3 UVP-G 2000). Demnach dürfen etwa Straßenbauvorhaben nicht in der Form aufgesplittet werden, dass in zeitlicher Abfolge (innerhalb von 10 Jahren) verschiedene Teilstücke eines in Wahrheit zusammenhängenden Großvorhabens als Einzelvorhaben eingereicht werden,⁸¹ wenn und weil dadurch die UVP umgangen wird. Dasselbe gilt für Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (§ 23b Abs 2 Z 3 UVP-G 2000).

Die Zuständigkeit zur Durchführung der UVP nach drittem Abschnitt ist nicht der LReg übertragen, sondern folgt einer anderen Systematik.

2.2.3.2. UVP-Verfahren nach dem dritten Abschnitt

Das geltende UVP-G 2000 erhält im dritten Abschnitt ein UVP-Sonderregime für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken. Die einschlägigen Bestimmungen erfuhren mit den UVP-G-Novellen 2004⁸² und 2009⁸³ eine völlige Neugestaltung.⁸⁴ Den Kernpunkt der Änderungen der „Verkehrs-UV“ bildete die gleichzeitig beschlossene Novellierung des BStG und des HLG⁸⁵, mit der die bis dahin geltende Systematik der Festlegung der Trassenverläufe durch Verordnung durch bescheidmäßige Genehmigungen ersetzt wurde. Damit ist nunmehr auch über sog Linienvorhaben in Verfahren nach dem AVG zu entscheiden. Die Versuche, die UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken zur Gänze in das konzentrierte Genehmigungsverfahren des zweiten Abschnitts zu integrieren, scheiterten am politischen Widerstand der Länder, die nicht bereit waren, die Zuständigkeit für die von ihnen zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen aufzugeben. Daher konnte nur eine Teilkonzentration der bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften erreicht werden (vgl § 24 UVP-G 2000).

Erforderlich wurde die Neugestaltung des dritten Abschnitts zum einen aufgrund der Umsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligungsrichtlinie, zum anderen aufgrund von Erk des VfGH und

⁸¹ Grundlegend dazu schon *B. Raschauer*, RdU 1994, 11; idS auch *C. Baumgartner/Niederhuber*, Die Judikatur des Umweltsenates, RdU 2004, 124 (127) mwN; vgl weiterführend *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ (2019) § 23a Rz 3. Der VfGH stellt bei der Beurteilung, ob ein einheitlich zu beurteilendes Gesamtvorhaben vorliegt, darauf ab, ob die Abgrenzung nach sachlich gerechtfertigten Kriterien erfolgt (VfSlg 16.242/2001).

⁸² BGBl I 2004/153.

⁸³ BGBl I 2009/87.

⁸⁴ Dazu eingehend *Ennöckl/N. Raschauer*, ZfV 2005, 505; *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ Vorbem zu §§ 23a bis 24h Rz 2 f; *Schmelz/Schwarzer*, Die neue „Verkehrs-UV“, *ecolex* 2005, 271.

⁸⁵ BGBl I 2004/154.

des VwGH zur S1 (Wiener Außenringschnellstraße). Im Erk VfSlg 16.567/2002 erklärte der VfGH, dass eine TrassenV aufgrund ihrer Rechtsnatur keine Nebenbestimmungen enthalten könne, um schwerwiegende Umweltbelastungen zu verhindern und damit die Voraussetzungen für die Genehmigung nach dem UVP-G 2000 zu erfüllen. Die Berücksichtigung der Ergebnisse der UVP könne bei TrassenV daher nur im Wege der Selbstbindung des Bundes als Projektträger oder bei fremder Projektträgerschaft durch Überbindung auf einen anderen Rechtsträger erfolgen.⁸⁶

In Reaktion darauf sprach der VwGH⁸⁷ aus, dass die TrassenV nicht als Genehmigung iSd UVP-RL angesehen werden könne, und hob eine auf die Verordnung gestützte Enteignung auf. Art 2 UVP-RL enthalte – so die Ansicht des VwGH – die Verpflichtung, innerstaatlich ein individualisiertes Genehmigungsverfahren für die Vorhaben der Anhänge I und II der UVP-RL vorzusehen. Innerhalb dieses Genehmigungsverfahrens sei eine UVP durchzuführen und seien gem Art 8 UVP-RL die Ergebnisse der UVP in der Entscheidung zu berücksichtigen. Daher müsse die Behörde in der Lage sein, diese Ergebnisse in ihre Entscheidung einfließen zu lassen, was im Rahmen der Trassenverordnung nicht möglich sei. Nach Ansicht des VwGH stand die Zulassung von Projekten durch Verordnung daher dort im Widerspruch zu den unionsrechtlichen Vorgaben der UVP-RL, wo kein solches individuelles Genehmigungsverfahren durchzuführen war, sondern die TrassenV den eigentlichen und einzigen behördlichen Zulassungsakt darstellte.⁸⁸

Mit dem Ersatz der TrassenV durch teilkonzentrierte Bescheide des BMK (nunmehr BMIMI) und der LReg verbunden mit der Koordinierungsbefugnis des BMK (nunmehr BMIMI) wurde letzten Endes eine unionsrechtskonforme Regelung beschlossen.

2.2.3.3. Verhältnis des dritten zum zweiten Abschnitt des UVP-G 2000

Zu beachten ist, dass Straßenbau- und Eisenbahnvorhaben nicht ausschließlich dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 unterliegen, sondern sich eine UVP-Pflicht auch nach dem zweiten Abschnitt ergeben kann. Die Anwendung des dritten Abschnitts auf ein Straßenbauvorhaben

⁸⁶ Vgl *Schulev-Steindl*, EntschAnm ÖZW 2004, 19.

⁸⁷ VwGH 21. 10. 2003, 2003/06/0078; vgl dazu auch *C. Baumgartner*, Berücksichtigung der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Zulassung von Bundesstraßen, ZfV 2003, 310.

⁸⁸ IdS schon *Ennöckl*, EntschAnm ecolex 2004, 227; krit *Hecht*, Enteignung, Trassenverordnung und Umweltverträglichkeitsprüfung, ZfV 2004, 616.

resultiert aus der Erklärung eines Straßenzugs zur Bundesstraße mittels Aufnahme in das Verzeichnis zum BStG (§ 1 BStG) und dem Vorliegen eines Genehmigungstatbestandes des § 23a UVP-G 2000. Für Eisenbahnprojekte ist maßgeblich, ob die geplante oder bestehende Eisenbahn von der Bundesregierung durch Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde (§ 1 HLG) und darauf bezogen ein UVP-pflichtiges Vorhaben gem § 23b UVP-G 2000 vorliegt. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, ist subsidiär zu prüfen, ob das Vorhaben den Kriterien in Anhang 1 Z 9 des UVP-G 2000 (Straßenprojekte) oder 10 (Eisenbahnstrecken) entspricht. In diesem Fall gelten die allgemeinen Regelungen des zweiten Abschnitts des UVP-G 2000 (vollkonzentriertes Genehmigungsregime). Dabei ist es unerheblich, ob aufgrund landesrechtlicher Vorschriften eine Verordnung zu erlassen wäre; vielmehr ist jedenfalls über die Genehmigung in Anwendung des zweiten Abschnitts des UVP-G 2000 abzusprechen.

2.2.3.4. Verfahrensrecht

Das Verfahren nach dem dritten Abschnitt folgt in seiner Konzeption den wesentlichen Regelungen des zweiten Abschnitts. Systematisch betrachtet sind bestimmte Regelungen des zweiten Abschnitts kraft Verweises jedenfalls anzuwenden; Teile des zweiten Abschnitts sind bloß modifiziert anzuwenden. Ansonsten enthält der dritte Abschnitt zwar eigenständige, jedoch mit dem zweiten Abschnitt inhaltlich verwandte Verfahrensregelungen.⁸⁹

Auch das Verfahren nach dem dritten Abschnitt beginnt mit einem verfahrenseinleitenden Antrag des Projektwerbers (§ 24a UVP-G 2000) und ist binnen 12 Monaten (§ 24b Abs 2 UVP-G 2000) abzuschließen. Für diesen Zeitraum hat die zuständige Behörde einen Zeitplan zu erstellen, der konzeptionell jenem nach § 7 Abs 1 UVP-G 2000 entspricht. Das Projekt ist nach nahezu gleichen Regelungen wie im zweiten Abschnitt öffentlich kundzumachen (§ 24 Abs 8 UVP-G 2000).

Ebenso sind im vorliegenden Verfahren eine Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und ein Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) zu erstellen, wobei die für letzteres maßgeblichen Kriterien eng an jene des § 12 UVP-G 2000 angepasst sind. Das UVGA ist im Anschluss öffentlich aufzulegen und den mitwirkenden Behörden sowie bestimmten anderen amtlichen Stellen zur Kenntnisnahme zu übermitteln. Eine mündliche Verhandlung ist grundsätzlich

⁸⁹ Ennöckl/N. Raschauer, Umweltverträglichkeitsprüfung, in Ennöckl/N. Raschauer/Wessely (Hrsg), Handbuch Umweltrecht³ (2019) 296 (358).

vorgesehen, kann jedoch unter denselben Voraussetzungen wie in Verfahren nach dem zweiten Abschnitt auch unterbleiben.

Mit der UVP-G-Novelle 2000 wurde die Dualität von ordentlichem und vereinfachtem Verfahren auch für den dritten Abschnitt übernommen. Die beiden Verfahrensregime unterscheiden sich im wesentlichen dadurch, dass im vereinfachten Verfahren des dritten Abschnitts gem § 24 Abs 9 UVP-G 2000 an die Stelle des UVGA die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen tritt.

2.2.3.5. Sachliche Vollziehungszuständigkeit nach dem dritten Abschnitt

§ 24 Abs 1 bis 4 UVP-G 2000 regelt ua die Behördenzuständigkeit für Vorhaben, die gem §§ 23a oder 23b UVP-G 2000 UVP-pflichtig sind. Nachdem mit der UVP-G-Novelle 2004 die TrassenV durch bescheidmäßige Genehmigungen ersetzt worden sind, gleichen die verfahrensrechtlichen Bestimmungen der §§ 24 ff UVP-G 2000 nunmehr – wie bereits ausgeführt – stark jenen des zweiten Abschnitts. Der wesentliche Unterschied liegt in der Zuständigkeit des BMK (nunmehr BMIMI) zur Durchführung der UVP sowie in der nur teilweisen Konzentration der Genehmigungsverfahren.

Die Zuständigkeit zur Durchführung der UVP liegt im Verfahren nach dem dritten Abschnitt beim BMK (nunmehr BMIMI). Die vom BMK (nunmehr BMIMI) durchgeführte Prüfung mündet in einem teilkonzentrierten Genehmigungsbescheid. In diesem ist über alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen (sowie die zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 24 Abs 1 bis 5 UVP-G 2000) abzusprechen. „*Vom Bund zu vollziehende*“ Genehmigungsbestimmungen iSd § 24 Abs 1 sind sowohl jene der unmittelbaren als auch solche der mittelbaren Bundesverwaltung.

Von der Konzentrationswirkung des Bescheids des BMK (nunmehr BMIMI) unberührt bleiben die Zuständigkeiten nach den Verwaltungsvorschriften der Länder. § 24 Abs 3 UVP-G 2000 sieht seit der Novelle 2012 vor, dass über die auf das Vorhaben anzuwendenden Verwaltungsvorschriften, die vom Land zu vollziehen sind, die LReg in einem teilkonzentrierten Genehmigungsbescheid abzusprechen hat. „*Vom Land zu vollziehende*“ Genehmigungsbestimmungen iSd § 24 Abs 3 UVP-G 2000 sind alle Regelungen, die in der Landesverwaltung vollzogen

werden, also Materien der Art 11 und 15 B-VG.⁹⁰ Im teilkonzentrierten Verfahren der LReg fehlt die in Abs 1 enthaltene Einschränkung auf die materiellen Genehmigungsbestimmungen. Daher sind von der LReg sowohl die materiellen als auch die verfahrensrechtlichen Regelungen der Verwaltungsvorschriften anzuwenden. Dementsprechend sieht § 24 Abs 7 UVP-G 2000 auch vor, dass nur im teilkonzentrierten Verfahren des BMK (nunmehr BMIMI) die dort genannten Verfahrensregelungen des zweiten Abschnitts mitanzuwenden sind.

§ 24 UVP-G 2000 normiert somit, dass über ein nach dem dritten Abschnitt UVP-pflichtiges Vorhaben zwei teilkonzentrierte Bescheide zu ergehen haben: einer des BMK (nunmehr BMIMI), der die vom Bund zu vollziehenden Verwaltungsvorschriften anwendet, sowie einer der LReg, der sich auf die von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen stützt. Beide Behörden haben bei der Erlassung des jeweiligen Bescheids die Ergebnisse der vom BMK (nunmehr BMIMI) vorgenommene UVP zu berücksichtigen.

Um trotz der parallel durchzuführenden Genehmigungsverfahren einen möglichst effizienten Verfahrensablauf zu sichern, wurde eine Koordinationsverpflichtung des BMK (nunmehr BMIMI) vorgesehen. Er soll zum einen vorzeichnen, welche Behörde welche Ergebnisse der UVP in ihrem Verfahren zu berücksichtigen hat, sodass die Auflagen koordiniert erlassen werden und eine vollständige Berücksichtigung der UVP in einem „sinnvollen Ganzen“ erfolgt. Zum anderen soll auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hingewirkt werden.⁹¹

Der BMK (nunmehr BMIMI) kann gem § 24 Abs 1 UVP-G 2000 den Landeshauptmann (LH) mit der Durchführung der UVP und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens sowie der

⁹⁰ In der RV zur UVP-G-Novelle 2012 wird ausgeführt, dass die verfassungsrechtliche Grundlage für die Genehmigungskonzentration auf Landesebene in der Bestimmung des Art 11 Abs 6 B-VG bestehe, wonach die Genehmigung der in Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG genannten Vorhaben durch Bundesgesetz geregelt werden könne, soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet stellt jedoch bloß die Grundlage für die inhaltlichen Genehmigungsvoraussetzungen des dritten Abschnitts dar („Genehmigung der in Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG genannten Vorhaben“). Nach dieser Bestimmung ist der Bund ermächtigt, die materiellen Bestimmungen für die Genehmigung von Verkehrsvorhaben iSd Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG einheitlich zu regeln, soweit ein Bedürfnis nach Erlassung solcher Vorschriften besteht. Daher kann der Bundesgesetzgeber mit dem UVP-G 2000 bundesweit einheitliche UVP-spezifische Genehmigungskriterien für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken aufstellen (vgl *Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer* 19 (32 f); *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ § 24 Rz 2). Eine Kompetenz, mittels Bundesgesetzes in die verfahrensrechtliche Gestaltung von landesgesetzlichen Bewilligungsverfahren einzugreifen, lässt sich aus Art 11 Abs 6 B-VG hingegen nicht ableiten. Die in § 24 Abs 3 angeordnete Verfahrenskonzentration von „vom Land zu vollziehenden“ Genehmigungsbestimmungen ist mE daher kompetenzwidrig.

⁹¹ *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ § 24f Rz 8.

Entscheidung ganz oder teilweise betrauen. Da diese Regelung offenkundig der des § 39 Abs 1 nachempfunden ist und den Interessen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis dient, handelt es sich bei dieser Betrauung um eine sog unechte Delegation.⁹² Gleiches gilt für die Möglichkeit der LReg, gem § 24 Abs 3 die Bezirksverwaltungsbehörde (BVB) mit der Durchführung des ihr obliegenden teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise zu betrauen.

Der BMK (nunmehr BMIMI) ist auch die im Feststellungsverfahren ieS und in der Einzelfallprüfung zuständige Behörde. Die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens obliegt jedoch der BVB. Im dritten Abschnitt fallen somit die Zuständigkeit zur Genehmigung und jene als Strafbehörde – anders als im zweiten Abschnitt – auseinander.⁹³

2.2.3.6. Rechtsschutz im Verfahren nach dem dritten Abschnitt

Seit dem Inkrafttreten der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 und der Einführung der zweigliedrigen Verwaltungsgerichtsbarkeit ist grundsätzlich das BVwG zur Entscheidung über Beschwerden in Angelegenheiten nach dem UVP-G 2000 zuständig. Diese Zuständigkeit umfasst auch die Feststellungsbescheide sowie Genehmigungsbescheide nach dem dritten Abschnitt. Es sind daher sowohl die teilkonzentrierten Bescheide des BMK (nunmehr BMIMI) (nach § 24 Abs 1 UVP-G 2000) als auch jene der LReg (nach § 24 Abs 3 UVP-G 2000) beim BVwG zu bekämpfen.⁹⁴ Rechtsmittelentscheidungen in Strafverfahren fallen jedoch in die Zuständigkeit der LVwG.

2.2.4. Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G)

Die Umsetzung der SUP-RL⁹⁵ erforderte auch eine Änderung des Planungs- und Festlegungsregimes für das bundesweite hochrangige Verkehrswegenetz. Umgesetzt wurde die SUP-RL im Verkehrsbereich des Bundes mit dem Bundesgesetz über eine strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-G).⁹⁶ Die Umsetzung der RL wurde im Eisenbahnbereich auf Hochleistungsstrecken beschränkt. Gegenstand der Prüfung sind Verordnungsentwürfe, die eine Erklärung

⁹² Vgl B. Raschauer, Allgemeines Verwaltungsrecht⁶ Rz 172.

⁹³ Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, UVP-G³ § 24 Rz 6

⁹⁴ C. Baumgartner, RdU 2013, 144.

⁹⁵ RL 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl L 197/30.

⁹⁶ BGBl I 2005/96.

von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen gem § 1 HIG oder eine Änderung von Verordnungen gem § 1 HIG zum Gegenstand haben.⁹⁷

Geringfügige Netzveränderungen iSd § 3 Abs 2 und 3 SP-V-G bedürfen keiner SUP. Eine solche liegt vor, wenn der BMVIT (nunmehr BMIMI) nach Einbeziehung der Umweltstellen und unter Berücksichtigung der in Anhang II der SUP-RL angeführten Kriterien in Form einer Einzelfallprüfung feststellt, dass diese vorgeschlagene Netzveränderung eine geringfügige Netzveränderung ist und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit a bis j SP-V-G angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt.⁹⁸

Jedenfalls keiner SUP-Pflicht unterliegen⁹⁹

- Verordnungsentwürfe in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, zu Hochleistungsstrecken gem § 1 HIG vorgeschlagen ist;
- Verordnungsentwürfe für eine Änderung von Verordnungen gem § 1 HIG in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung bedürfen, vorgeschlagen ist;
- Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gem § 1 HIG in dem Umfang, in dem vorgeschlagen ist, die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken zurückzunehmen;

Das Initiativrecht für eine Netzänderung kommt den in § 2 Abs 6 SP-V-G genannten „Initiatoren“ zu, das sind der Verkehrsminister, die Länder, die ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die via donau – Österreichische Wasserstraßen-GmbH, sowie sonstige „befugte Errichtungsgesellschaften“¹⁰⁰ Dem Recht zur Initiative folgt die Pflicht zur Erstellung des Umweltberichtes durch den Initiator, welcher die zentrale Grundlage des gem §§ 8 f SP-V-G durchzuführenden

⁹⁷ § 3 Abs 1 Z 1 SP-V-G.

⁹⁸ Diese Feststellung ist vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie unter Angabe der Gründe, die dieser Feststellung zu Grunde liegen, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

⁹⁹ § 3 Abs 3 SP-V-G.

¹⁰⁰ „Befugte Errichtungsgesellschaften“ sind Gesellschaften, die entweder durch Bundesgesetz oder Staatsvertrag, oder auf Basis einer bundesgesetzlichen oder staatsvertraglichen Ermächtigung errichtet wurden und deren satzungsmäßiger oder gesellschaftsvertragsmäßiger Zweck es ist, Bundesstraßen, Hochleistungsstrecken oder Wasserstraßen zu finanzieren, zu planen, zu bauen oder zu erhalten oder deren Finanzierung, Planung, Bau oder Erhaltung zu bewirken. Vgl § 2 Abs 7 SP-V-Gesetz.

Anhörungsverfahrens und Entscheidungsgrundlage für die Erstellung der Gesetzes- oder Verordnungsentwürfe zur Netzänderung ist. Sondervorschriften gelten für Vorhaben mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen.¹⁰¹

Die Verletzung von Vorschriften des SP-V-G bei Hochleistungsstrecken führt (im Gegensatz zu Bundesstraßen) zu einer Gesetzeswidrigkeit der ErklärungsVO der BReg, weil das SP-V-G als besondere Regelung des Verordnungserlassungsverfahrens zu deuten ist.¹⁰²

2.3. Verordnungen

Bislang erlassene Hochleistungsstrecken-Verordnungen:

- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl 1989/370 idF BGBl II 1998/370
- Verordnung der Bundesregierung vom 19. Dezember 1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (2. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl 1989/675
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl 1994/83
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (4. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl II 1997/273
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (5. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl II 2012/11
- Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung einer weiteren Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke (6. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl II 2018/36

2.4. Notwendigkeit der Änderung der/ einzelner HL-VOs

2.4.1. Legalitätsprinzip (Art 18 B-VG)

Als Zentralnorm der demokratischen Rechtsstaatlichkeit¹⁰³ steht das Legalitätsprinzip des Art 18 Abs 1 B-VG in der Mitte der durch das B-VG konstituierten rechtsstaatlichen und

¹⁰¹ § 7 SP-V-Gesetz; *Pürgy/Hofer*, 1053 (1130).

¹⁰² *Pürgy/Hofer*, Verkehrsrecht 1053 (1130).

¹⁰³ *Rill* in *Kneihls/Lienbacher*, Kommentar Bundesverfassung, Art 18 B-VG Rz 1.

demokratischen Ordnung. *Öhlinger/Eberhard* sprechen davon, dass das Legalitätsprinzip eine rechtsstaatliche Zähmung der parlamentarischen Herrschaft bedeutet.¹⁰⁴ Es bildet gleichermaßen ein Scharnier zwischen dem demokratischen und dem rechtsstaatlichen Bauprinzip der Bundesverfassung.¹⁰⁵ Der VfGH spricht auch in stRsp vom in „Art 18 Abs 1 B-VG verankerten Rechtsstaatsprinzip“, das gebiete, „*dass Gesetze einen Inhalt haben müssen, durch den das Verhalten der Behörde oder des Gerichts vorherbestimmt ist*“.¹⁰⁶

Kernelement der durch Art 18 Abs 1 B-VG angeordneten Bindung der gesamten staatlichen Verwaltung an das Gesetz ist das Gebot der hinreichenden inhaltlichen Bestimmtheit von Gesetzen (Determinierungsgebot), das der VfGH in seiner mit VfSlg 176/1923 beginnenden Rsp zunächst zur Verordnungsermächtigung des Art 18 Abs 2 B VG entwickelt und in weiterer Folge als generellen, in Art 18 Abs 1 und 2 B-VG verankerten Grundsatz näher ausdifferenziert hat.¹⁰⁷ Der spezifisch rechtsstaatliche Gehalt besteht darin, die Verwaltung an feste Regeln zu binden, die ihr Handeln für den Bürger vorhersehbar und beherrschbar machen.¹⁰⁸ Das Determinierungsgebot sieht vor, dass im Interesse der demokratischen Legitimation des Vollzugs-handelns, seiner Vorhersehbarkeit für die Rechtsunterworfenen und seiner effektiven (verwaltungs)gerichtlichen Kontrolle, dass „*alle wesentlichen Momente der beabsichtigten Regelung*“¹⁰⁹ schon im Gesetz selbst festgelegt sind. Der Gesetzgeber hat daher die Zuständigkeit der Behörde, den materiellen Inhalt des verwaltungsbehördlichen Handelns, insbesondere darauf gestützt zu erlassende Rechtsakte, und das Verfahren ihrer Erlassung mit der verfassungsrechtlich geforderten Genauigkeit zu regeln.¹¹⁰

Das in Art 18 Abs 1 B-VG verankerte Rechtsstaatsprinzip gebietet somit, dass Gesetze einen Inhalt haben müssen, durch den das Verhalten der Behörde oder des Gerichts vorherbestimmt ist. Es kann allerdings im Hinblick auf den jeweiligen Regelungsgegenstand erforderlich sein, dass der Gesetzgeber bei der Beschreibung und Formulierung der gesetzlichen Kriterien unbestimmte Gesetzesbegriffe verwendet und durch die damit zwangsläufig verbundenen

¹⁰⁴ *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹³ (2022) Rz 354.

¹⁰⁵ *Ranacher/Sonntag* in *Kahl/Khazadeh/Schmid*, Kommentar Bundesverfassungsrecht (2021) Art 18 B-VG Rz 1.

¹⁰⁶ Beispielhaft VfGH 5. 3. 2020, G 178/2019; VfSlg 20.241/2018, 20.235/2018.

¹⁰⁷ *Ranacher/Sonntag* in *Kahl/Khazadeh/Schmid* Art 18 Rz 10.

¹⁰⁸ *Öhlinger/Eberhard*, Verfassungsrecht¹³ Rz 598.

¹⁰⁹ VfSlg 176/1923.

¹¹⁰ *Kahl/Weber*, Allgemeines Verwaltungsrecht² (2019) Rz 153; Rill, Art 18 B-VG, in *Kneihls/Lienbacher*, Rz 58 ff.

Unschärfen von einer exakten Determinierung des Behördenhandelns Abstand nimmt.¹¹¹ Die Verwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe allein belastet eine Regelung noch nicht mit Verfassungswidrigkeit.¹¹² Entscheidend ist vielmehr, ob der Anordnungsgehalt einer Regelung unter Heranziehung aller Auslegungsmethoden geklärt werden kann.¹¹³

Ob eine Regelung dem rechtsstaatlichen Bestimmtheitsgebot entspricht, richtet sich nicht nur nach ihrem Wortlaut, sondern auch nach ihrer Entstehungsgeschichte, dem Gegenstand und dem Zweck der Regelung.¹¹⁴ Bei der Ermittlung des Inhalts einer gesetzlichen Regelung sind daher alle der Auslegung zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen. Erst wenn nach Heranziehung sämtlicher Interpretationsmethoden noch nicht beurteilt werden kann, wozu das Gesetz ermächtigt, verletzt die Regelung die in Art 18 B-VG enthaltenen rechtsstaatlichen Erfordernisse.¹¹⁵

Der nach Art 18 Abs 1 B-VG gebotene Grad der inhaltlichen Bestimmtheit ist darüber hinaus kein einheitlicher. Vielmehr ist angesichts der unterschiedlichen Lebensgebiete, Sachverhalte und Rechtsfolgen, die Gegenstand und Inhalt gesetzlicher Regelungen sein können, ein dem jeweiligen Regelungsgegenstand adäquater Determinierungsgrad verlangt (sog differenziertes Legalitätsprinzip¹¹⁶). Konkret kommt es auf die zu regelnde Sache und den Regelungszusammenhang an, welche Determinierungsanforderungen die Verfassung an den Gesetzgeber stellt.¹¹⁷

Mir liegen zwei (vom BMIMI übermittelte) Gutachten vor,¹¹⁸ die sich mit der Auslegung des HIG und spezifischer HL-VOs beschäftigen. Beide kommen zum Ergebnis, dass die HL-VOs einer Auslegung zugänglich und daher implizit iSd Art 18 B-VG nicht unzureichend determiniert sind. Da die Gutachten jedenfalls lege artis verfasst sind, besteht aus meiner Sicht kein Widerspruch zu dieser Einschätzung.

¹¹¹ Vgl VfSlg 20.279/2018, 13.785/1994 mwN.

¹¹² Vgl zB VfSlg 3981/1961, 18.550/2008, 19.530/2011 und 20.070/2016.

¹¹³ Vgl zB VfSlg 8395/1978, 10.296/1984, 13.785/1994, 18.821/2009, 19.530/2011, 20.476/2021.

¹¹⁴ Vgl zB VfSlg 8209/1977, 9883/1983 und 12.947/1991.

¹¹⁵ Vgl zB VfSlg 5993/1969, 7163/1973, 7521/1975, 8209/1977, 8395/1978, 11.499/1987, 14.466/1996, 14.631/1996, 15.493/1999, 16.137/2001 und 16.635/2002.

¹¹⁶ VfSlg 13.785/1994, 19.700/2012 mWN.

¹¹⁷ VfSlg 19.899/2014 mwN.

¹¹⁸ *DI Hans Weber*, Gutachten zur 2. HL-VO (Nov 2024); *Dr. Klaus Zeleny*, Gutachten zur Verbindungsbahn Wien (Okt 2024).

2.4.2. Recht auf den gesetzlichen Richter (Art 83 Abs 2 B-VG)

Zu beachten ist, dass sich aus Grundrechtsbestimmungen zusätzliche Anforderungen an die hinreichende Bestimmtheit von Gesetzen ergeben, insbesondere aus dem Recht auf den gesetzlichen Richter. Art 83 Abs 2 B-VG verpflichtet den Gesetzgeber zu einer – strengen Prüfungsmaßstäben standhaltenden – präzisen Regelung der Behördenzuständigkeit, die sich „nach objektiven Kriterien“ aus dem Gesetz ergeben muss.¹¹⁹ Die behördlichen Zuständigkeiten müssen bereits im Gesetz ausreichend präzise festgelegt sein, sodass niemand im Einzelfall durch einen Akt der Vollziehung seinem gesetzlichen Richter entzogen werden kann.¹²⁰

Behördliche Zuständigkeiten sind daher vom Gesetzgeber durch Umschreibung der die Zuständigkeiten begründenden objektiven Tatbestandsvoraussetzungen festzulegen und dürfen nicht von Umständen abhängen, die der einzelne Rechtsunterworfenen nicht voraussehen kann. Im Hinblick auf Art 83 Abs 2 B-VG kann daher eine Regelung verfassungswidrig sein, wenn die Zuständigkeit an einen Sachverhalt geknüpft ist, dessen Vorliegen nicht in einer in einem Gesetz geregelten Weise feststellbar ist. Dies war etwa bei einer Regelung der Fall, welche eine nach Einwohnerzahl der Gemeinde verschiedene Rechtsmittelbehörden vorsah.¹²¹ Damit geht Art 83 Abs 2 B-VG über das Determinierungsgebot des Art 18 Abs 2 B-VG hinaus, indem es keinen differenzierten Determinierungsmaßstab vermittelt.¹²² Die „Behördenzuständigkeit ist entweder im Gesetz selbst zu regeln oder so festzulegen, dass sie in verfassungsrechtlich zulässiger Weise auf ein Gesetz zurückgeführt werden kann“.¹²³

Wendet man diesen Prüfmaßstab auf die 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung¹²⁴ („Raum Wien“ in § 1 Z 1 und 7) und die 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung¹²⁵ („Raum Graz“, „Raum Tulln“ in § 1 Z 1 und 4) an, so ist mE mehr als fraglich, ob diese den Vorgaben des Art 83 Abs 2 B-VG entsprechen. In diesem Zusammenhang ist wesentlich, dass die Regelungen dieser Verordnung zuständigkeitsbegründende Wirkung entfallen. Ist eine Eisenbahnstrecke mittels Verordnung zur Hochleistungsstrecke erklärt, hat dies zur Folge, dass eine andere Behördenzuständigkeit gilt. Vorhaben in Bezug auf solche Strecken unterliegen dem dritten Abschnitt des

¹¹⁹ VfSlg 10.311/1984, 18.639/2008, 19.991/2015 mwN.

¹²⁰ Berka, Verfassungsrecht⁸ (2021) Rz 1575.

¹²¹ VfSlg 6675/1972.

¹²² Khakzadeh in Kneihs/Lienbacher, Kommentar Bundesverfassung, Art 83 B-VG Rz 17.

¹²³ VfSlg 13.578/1993.

¹²⁴ BGBl 1989/675.

¹²⁵ BGBl II 1997/273.

UVP-G 2000, hinsichtlich derer die Zuständigkeit sowohl von jener nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 (LReg) als auch nach § 12 EisbG abweicht. Auch die verwaltungsgerichtliche Zuständigkeit nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 (BVwG) weicht von jener nach § 12 EisbG (idR LVwG) ab.

Da für den Rechtsunterworfenen wohl nicht erkennbar ist, welcher räumliche Bereich mit den Begriffen „Raum Wien“, „Raum Graz“ und „Raum Tulln“ erfasst werden sollte, erscheint es fraglich, ob die Behördenzuständigkeit einer dem Art 83 Abs 2 B-VG entsprechenden Weise determiniert ist. Sollten die Regelungen im Zuge eines Änderungsverfahrens vor den VfGH gebracht werden, erscheint eine Aufhebung dieser Regelungen wegen Verletzung des Rechts auf den gesetzlichen Richter als nicht ausgeschlossen. Ich halte daher eine Anpassung dieser Formulierungen für dringend geboten.

3. Mögliche Novelle des Hochleistungsstreckengesetzes

3.1. Begutachtungsentwurf des BMIMI

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) hat mir mit Mail vom 15. 7. 2025 einen Entwurf für eine Novelle des HIG übermittelt. Dieser Entwurf sieht folgende Änderungen im HIG vor:

„Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG) geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz – HIG), BGBl. Nr. 135/1989, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 154/2004, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1 Abs. 2 werden folgende Abs. 3 und 4 angefügt:

„(3) Keiner gesonderten Erklärung zur Hochleistungsstrecke bedürfen jene Strecken, die Hochleistungsstrecken innerhalb eines Knotens funktional miteinander verbinden oder in unmittelbarem Zusammenhang mit diesen stehen. Als Knoten im Sinne dieses Gesetzes gelten zumindest die Gemeindegebiete der in den Hochleistungsstrecken-Verordnungen benannten Anfangs-, End- und Zwischenpunkte.

(4) Die Bundesregierung kann durch Erlassung einer Hochleistungsstreckennetz-Verordnung (HNV) die bestehenden Hochleistungsstrecken-Verordnungen zusammenfassen. Mit Inkrafttreten einer solchen Verordnung treten die bestehenden Verordnungen außer Kraft. In einer solchen Verordnung können auch die in Knoten bestehenden oder geplanten und somit einen Teil des Hochleistungsstreckennetzes bildenden Eisenbahnstrecken und -teile iSd Abs. 3 angeführt werden. Diese Verordnung hat das Netz der bestehenden und geplanten Hochleistungsstrecken gesamthaft und zusammenfassend zu beschreiben und kann eine Plandarstellung unter Berücksichtigung des Bestandsnetzes umfassen. Ab Inkrafttreten dieser Verordnung hat die Bundesregierung Änderungen am so kundgemachten Hochleistungsstreckennetz durch Änderung dieser Verordnung durchzuführen.“

2. § 5a Abs. 11 lautet:

„(11) Insoweit nicht Abs. 10 anzuwenden ist, tritt eine Verordnung nach Abs. 1 sieben Jahre nach ihrem Inkrafttreten außer Kraft. Dieses Außerkrafttreten hat der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Bundesgesetzblatt kundzumachen.““

In den Erläuterungen wird ausgeführt wie folgt:

„Allgemeiner Teil

Die österreichische Bundesregierung kann gem. § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG; BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I Nr. 154/2004) 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 Summe der Hochleistungsstrecken-Verordnungen (HL-VO) bildet das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz 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 Neubauvorhaben – 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 HIG 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. netzschließenden 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, des 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.“

3.2. Kommentierung des Entwurfes und Anpassungsvorschläge

3.2.1.

Wie unter 2.4.2. dargelegt, erscheint es fraglich, ob die sich aus den HL-VOs ergebenden materiengesetzlichen Behördenzuständigkeiten in einer dem Art 83 Abs 2 B-VG entsprechenden Weise determiniert sind. Der Entwurf für eine Änderung des HIG sieht vor, dass die „neue“ HNV das Netz der bestehenden und geplanten Hochleistungsstrecken „gesamthaft und zusammenfassend zu beschreiben“ hat und eine Plandarstellung unter Berücksichtigung des Bestandsnetzes umfassen kann. Damit würde die HNV den Anforderungen des Rechts auf den gesetzlichen Richter mE jedenfalls entsprechen, weil für die Rechtsunterworfenen aus der gesamthaften Beschreibung und der Plandarstellung eindeutig erkennbar wird, welche Eisenbahnstrecken als Hochleistungsstrecken iSd § 1 HIG festgelegt werden sollen. Unklarheiten, die sich aus der bloßen Nennung der Eisenbahnknoten ergeben würden, wären weitgehend unproblematisch, weil aus der Plandarstellung, die Teil der VO wäre, eindeutig ersichtlich wäre, welche Strecken innerhalb des Knotens erfasst werden sollen und welche nicht.

Empfohlen wird allerdings, statt der Formulierung *„Diese Verordnung hat das Netz der bestehenden und geplanten Hochleistungsstrecken gesamthaft und zusammenfassend zu beschreiben und **kann** eine Plandarstellung unter Berücksichtigung des Bestandsnetzes umfassen.“* folgende vorzusehen: *„Diese Verordnung hat das Netz der bestehenden und geplanten Hochleistungsstrecken gesamthaft und zusammenfassend zu beschreiben und **hat** eine Plandarstellung unter Berücksichtigung des Bestandsnetzes zu umfassen.“*

Eine Plandarstellung sollte mE obligatorisch vorgesehen werden, weil eine solche – im Gegensatz zur bloß verbalen Umschreibung – die vorhandenen und geplanten Strecken eindeutiger voneinander abgrenzen könnte.

3.2.2.

Allenfalls könnte die Formulierung verwendet werden: *„Diese Verordnung hat das Netz der bestehenden und geplanten Hochleistungsstrecken gesamthaft und zusammenfassend zu*

beschreiben und **hat** eine Plandarstellung unter Berücksichtigung des Bestandsnetzes zu umfassen; SOFERN DIES ZUR Abgrenzung der Strecken notwendig ist.“

3.2.3.

Des Weiteren wird empfohlen, die Bezeichnung „Raum“ im Zusammenhang mit Endpunkten der Hochleistungsstrecken in der zukünftigen HNV nicht mehr zu verwenden und die konkreten Gemeinden bzw Endbahnhöfe bzw Terminals zu nennen. Auch damit wird die ausreichende Determinierung der Verordnung sichergestellt und werden Unklarheiten in der Abgrenzung vermieden.

3.2.4.

Im Entwurf wird der Begriff „Knoten“ wie folgt definiert: *„Als Knoten im Sinne dieses Gesetzes gelten zumindest die Gemeindegebiete der in den Hochleistungsstrecken-Verordnungen benannten Anfangs-, End- und Zwischenpunkte.“* Das Wort „zumindest“ ist in diesem Zusammenhang für den Regelungszweck mE nicht erforderlich.

Folgender in den Erläuterungen verwendete Satz sollte in den Gesetzestext des § 1 Abs 3 HIG aufgenommen werden¹²⁶: *„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.“*

3.2.5.

Abgrenzung der zusammenfassenden HNV einerseits und zukünftige Änderungen der HNV andererseits: Die Möglichkeit, dass die Bundesregierung durch Erlassung einer Hochleistungsstreckennetz-Verordnung (HNV) die **geltenden** (anstatt: bestehende) Hochleistungsstrecken-Verordnungen zusammenfassen kann, sollte abschließend im Abs 4 geregelt werden. Davon sollte die Änderung dieser VO deutlich abgegrenzt werden. Ich schlage vor, dass der Abs 5 wie folgt lautet: *„Ab Inkrafttreten der Hochleistungsstreckennetz-Verordnung (HNV) hat die Bundesregierung Änderungen am so kundgemachten Hochleistungsstreckennetz durch Änderung*

¹²⁶ Vgl auch die Stellungnahme des BKA-V, GZ 2025-0.480.948.

dieser Verordnung durchzuführen. Änderungen der Hochleistungsstreckennetz-Verordnung haben die Voraussetzungen des Abs. 1 zu erfüllen.“

3.2.6.

Nach § 3 Abs 1 SP-V-G hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vor Erstellung von Verordnungsentwürfen, die die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gem § 1 HIG, sowie die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG zum Gegenstand haben, einer strategischen Prüfung zu unterziehen.

Jedenfalls nicht durchzuführen ist eine strategische Prüfung im Sinne des Abs. 1 vor Erstellung von:

- Verordnungsentwürfen in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedien-
gung bedürfen, zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 HIG vorgeschlagen ist;
- Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Um-
fang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken, die keiner
oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedien-
gung bedürfen, vorgeschlagen ist;
- Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Um-
fang, in dem vorgeschlagen ist, die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbah-
nen zu Hochleistungsstrecken zurück zu nehmen.

Für die erstmalige Erlassung der Hochleistungsstreckennetz-Verordnung (HNV) ist folglich keine strategische Prüfung SUP nach dem SP-V-G erforderlich, weil die betreffenden Strecken nach § 1 Abs 4 HIG (iSd Entwurfes) schon zwingend zuvor per VO als Hochleistungsstrecke ausgewiesen sein mussten.

4. Fragen Novellierung HIG/HL-Strecken

4.1.

Rheintal: Die Strecken im Vorarlberger Rheintal Feldkirch – Bregenz – Staatsgrenze bei Hörbranz bzw. Bregenz – Staatsgrenze bei Lustenau sind derzeit nicht als HL-Strecken verordnet. Gleichzeitig besitzen sie aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion zweifelsfrei Eigenschaften einer HL-Strecke iSd HIG (besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen bzw. für den Nahverkehr).

- *Ist für die Erklärung dieser Strecken zu HL-Strecken eine SP-V notwendig?*
- *Ist es möglich, diese Strecken auf Grundlage des § 3 Abs 3 Z 1 SP-V-G zu HL-Strecken zu erklären, ohne eine SP-V durchzuführen?*
- *Gibt es weitere Möglichkeiten, diese Strecke zur HL-Strecke ohne SP-V zu erklären (zB Ergänzung Passus HIG etc)?*

Die Eisenbahnstrecke von Feldkirch nach Bregenz und von dort zur Staatsgrenze ist derzeit nicht als Hochleistungsstrecke iSd § 1 Abs 1 HIG verordnet. Die 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl 1989/675) enthält zwar die Strecke „Bludenz-Staatsgrenze bei Feldkirch“; eine Bahnverbindung von oder nach Bregenz ist aber in keiner der Hochleistungsstrecken-Verordnungen enthalten. Um die Strecken im Vorarlberger Rheintal Feldkirch – Bregenz – Staatsgrenze bei Hörbranz bzw. Bregenz – Staatsgrenze bei Lustenau zur Hochleistungsstrecke zu erklären, wäre daher entweder eine neue Hochleistungsstrecken-Verordnung oder die Änderung einer bestehenden Hochleistungsstrecken-Verordnung erforderlich (am zweckmäßigsten wohl der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung).

Nach § 1 Abs 1 SP-V-G ist der Zweck dieses Bundesgesetzes, vorgeschlagene Netzveränderungen bereits vor Erstellung von Gesetzes- und Verordnungsentwürfen, die der (nunmehrige) BMIMI der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand vorgeschlagene Netzveränderungen sind, einer strategischen Prüfung zu unterziehen.

Eine Netzveränderung ist jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes. Zum „bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz“ gehören nach § 2 Abs 2 Z 1 SP-V-G auch Eisenbahn-Hochleistungsstrecken.

§ 3 Abs 1 SP-V-G sieht vor, dass gemäß § 4 SP-V-G vorgeschlagene Netzveränderungen einer strategischen Prüfung zu unterziehen sind. Der BMIMI hat eine strategische Prüfung vor Erstellung bestimmter Entwürfe durchzuführen, die er der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt und deren Gegenstand vorgeschlagene Netzveränderungen sind. Zu den im Gesetz aufgelisteten Entwürfen zählen auch Verordnungsentwürfe, die

- die Erklärung von weiteren geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungstrecken gemäß § 1 Hochleistungstreckengesetz – HIG, BGBl. Nr. 135/1989;
- die Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG

zum Gegenstand haben.

Soll eine bestehende Eisenbahnstrecke zur Hochleistungstrecke erklärt werden, sieht das SP-V-G folglich als Grundannahme vor, dass vor der Erstellung des entsprechenden Verordnungsentwurfs eine SP-V durchzuführen ist (arg: „*bestehende Eisenbahnen*“ in § 3 Abs 1 Z 1 lit a SP-V-G). Von dieser Grundregelung sieht das Gesetz allerdings zwei Ausnahmen vor: die erste sieht vor, dass bestimmte Änderungen in keinem Fall SP-V-pflichtig sind (§ 3 Abs 3 SP-V-G); die andere, dass eine SP-V unter bestimmten Umständen nach einer Einzelfallprüfung entfallen kann (§ 3 Abs 2 SP-V-G).

Zwingend keine SP-V ist durchzuführen („*jedenfalls nicht durchzuführen*“) bei:

1. Verordnungsentwürfen in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienungs bedürfen, zu Hochleistungstrecken gemäß § 1 HIG vorgeschlagen ist;
2. Verordnungsentwürfen für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen zu Hochleistungstrecken, die keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienungs bedürfen, vorgeschlagen ist.

Ob die Z 1 oder 2 in diesem Falle einschlägig wäre, richtet sich danach, ob die bestehende Strecke in eine bereits bestehende Hochleistungstrecken-Verordnung aufgenommen werden soll (Z 2) oder ob eine eigene, neue Verordnung erlassen werden soll (Z 1).

In beiden Fällen kann eine SP-V nur dann entfallen, wenn die zukünftige Hochleistungstrecke „*keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienungs*“ bedarf. Sind für die Strecken Feldkirch – Bregenz – Staatsgrenze bei Hörbranz bzw. Bregenz –

Staatsgrenze bei Lustenau aus heutiger Sicht keine Ausbau- oder Optimierungsmaßnahmen erforderlich, so ist eine SP-V nicht erforderlich. Ob dies der Fall ist, ist eine technische/wirtschaftliche Frage und keine juristische und ist mE von der ÖBB-Infrastruktur AG zu beantworten.

Sind solche Baumaßnahmen aus heutiger Sicht in absehbarer Zukunft erforderlich, so ist eine Einzelfallprüfung nach § 3 Abs 2 SP-V-G durchzuführen: Die Netzveränderung ist dann nicht einer strategischen Prüfung zu unterziehen, wenn der BMIMI in Form einer Einzelfallprüfung feststellt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung – einschließlich der in absehbarer Zeit gebotenen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung – eine geringfügige Netzveränderung ist und sie voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit a bis j SP-V-G angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt. Diese Feststellung ist vom BMIMI unter Angabe der Gründe, die dieser Feststellung zu Grunde liegen, auf der Internetseite des BMIMI zu veröffentlichen.

Eine andere Möglichkeit, die Eisenbahnstrecke nach Bregenz bzw zur Staatsgrenze zur Hochleistungsstrecke zu erklären, besteht aufgrund der derzeitigen Rechtslage des SP-V-G und der SUP-Richtlinie mE nicht.

4.2.

Welche Möglichkeiten gibt es, die rechtliche Eigenschaft von bestehenden Strecken oder Streckenabschnitten, die nicht zweifelsfrei durch eine HL-VO umfasst sind, als HL-Strecken (ohne SP-V oder Veränderung einer HL-VO) zu bestätigen?

- *z.B. durch Ergänzung eines Passus im HIG, der entsprechende Interpretationen bestehender HL-VOs ermöglicht?*
- *z.B. durch eine Verordnungsermächtigung iS einer „authentischen Interpretation“, mit der die betreffenden Strecken bzw. Streckenteile taxativ als durch eine bestehende HL-VO umfasst genannt werden? Braucht es dazu eine Novellierung des HIG?*

Wie unter 2.4.2. ausgeführt, ist in Bezug auf mehrere Eisenbahnstrecken strittig, ob diese von einer Hochleistungsstrecken-Verordnung erfasst werden. Dies betrifft insbesondere das Eisenbahnstreckennetz in Wien, weil die Wendung „Raum Wien“ keinerlei Abgrenzung erlaubt, welche Strecken im Gemeindegebiet Wiens erfasst sein sollen.

Für eine Klarstellung durch den Gesetzgeber sehe ich keine Möglichkeit, weil die Aufgabe, die Hochleistungstrecken zu definieren eben der Bundesregierung übertragen wird und der Gesetzgeber keine Verordnungen präzisieren kann.

Eine bloße Interpretation der Hochleistungstrecken-Verordnungen ist mE nicht ausreichend, weil – wie ausgeführt (S 32 ff) – gravierende Bedenken bestehen, dass die derzeitigen Regelungen einiger Verordnungen mit Art 83 Abs 2 B-VG in Widerspruch stehen.

Als authentische Interpretation bezeichnet man im juristischen Kontext die verbindliche Auslegung einer Rechtsnorm durch dasjenige Organ, das diese Norm erlassen hat. Damit unterscheidet sich die authentische Interpretation von anderen Auslegungsformen, da sie einen besonderen Rechtscharakter besitzt: Sie kommt einer erneuten Rechtssetzung gleich, da das ursprünglich zuständige Organ den eigenen Text final und verbindlich erklärt.

Dies hat zur Folge, dass eine durch die einschlägige EU-Richtlinie vorgegebene SUP-/SP-V-Pflicht durch eine authentische Interpretation nicht umgangen werden kann. Eine solche Verpflichtung bestünde nur dann nicht, wenn die strittige Strecke nachweislich schon vor der authentischen Interpretation in einer Hochleistungstrecken-Verordnung enthalten war. Über kurz oder lang müsste das BVwG wiederum klären, ob dies der Fall war. Kommt das Gericht zum Ergebnis, dass dies nicht der Fall war und die authentische Interpretation der Bundesregierung einer materiellen Änderung der betreffenden Hochleistungstrecken-Verordnung gleichkommt, könnte dies eine Verletzung des SP-V-G zur Folge haben.

Als zweckmäßiger erscheint mir daher, die Klarstellung durch eine Novelle der Hochleistungstrecken-Verordnung vorzunehmen. Da bei dieser Klarstellung nur bereits bestehende Strecken erfasst werden sollen, könnte der BMIMI nach § 3 Abs 2 und 3 SP-V-G vorgehen. Siehe dazu die näheren Ausführungen unter 4.3.

4.3.

Im Falle, dass eine bestehende Strecke ohne SP-V zur HL-Strecke erklärt wird, auch da sie bereits den Charakter einer HL-Strecke iSd § 1 Abs 1 HIG aufweist: Inwieweit können später geplante umfangreiche Baumaßnahmen gem § 3 SP-V-G eine etwaige SP-V auslösen? Inwieweit ist die Erklärung zur HL-Strecke ohne vorhergehende SP-V in diesem Falle rechtlich angreifbar?

Wie unter 4.2. ausgeführt, sieht § 3 Abs 3 SP-V vor, dass eine SP-V entfallen kann, wenn die zukünftige Hochleistungsstrecke „*keiner oder keiner umfangreichen Baumaßnahmen zur Optimierung der Verkehrsbedienung*“ bedarf. Im Gesetz ist allerdings nicht konkretisiert, welche Konsequenzen es hat, wenn sich nachträglich, also nach der Erklärung einer Strecke zur Hochleistungsstrecke herausstellt, dass Baumaßnahmen erforderlich sind. Auch in den Gesetzesmaterialien zum SP-V-G findet sich dazu kein Hinweis.

Mit der Frage, ob die Änderung eines Plans in Bezug auf ein bereits vor dessen Inkrafttreten genehmigtes Projekt, die die Grundlage für zukünftige Genehmigungen dieser Anlage sein kann, einer SUP unterzogen werden muss, war der EuGH im Verfahren C-225/13, *Ville d’Ottignies-Louvain-la-Neuve/Region wallonne* befasst. Im Urteil vom 9. April 2014 (ECLI:EU:C:2014:245) ließ der Gerichtshof diese Frage allerdings offen.

Abzustellen ist auf den Wortlaut der Regelung des § 3 Abs 3 SP-V-G. Dieser nimmt Bezug auf den Umfang, in dem die Erklärung bestehender Eisenbahnen (...) zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 HIG vorgeschlagen wird. Aus dieser Wendung ergibt sich mE, dass es zum Zeitpunkt der Erklärung einer Strecke zur Hochleistungsstrecke weder geboten sein darf, dass diese aus- oder umgebaut werden muss, um den Vorgaben des § 1 Abs 1 HIG zu entsprechen („*besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr*“), noch dass zu diesem Zeitpunkt Planungen bestehen dürfen, um sonstige Optimierungsmaßnahmen an der Strecke vorzunehmen.

Gibt es derartige Planungen zu jenem Zeitpunkt, zu dem eine Hochleistungsstrecken-Verordnung erlassen oder geändert werden soll, so ist nach § 3 Abs 2 SP-V-G vorzugehen; das bedeutet, dass die SP-V-Pflicht vom Ergebnis einer Einzelfallprüfung abhängt.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang aber Folgendes: Angenommen eine bestehende Strecke wird zur Hochleistungsstrecke erklärt und einige Jahre später erweisen sich Ausbau- und Optimierungsbaumaßnahmen als erforderlich, so stellt sich die Frage, ob diese späteren Baumaßnahmen eine nachträgliche SP-V-Pflicht auslösen können. Dies ist mE zu verneinen. § 3 Abs 3 SP-V-G kann begrifflich nur auf den Zeitpunkt der Erlassung oder Änderung der einschlägigen Hochleistungsstrecken-Verordnung abstellen. Waren die Voraussetzungen einer SP-V-Pflicht zu diesem Zeitpunkt nicht gegeben, können nachträglich auftretende Notwendigkeiten von Ausbaumaßnahmen keine SP-V-Pflicht mehr begründen.

Damit das Unterbleiben der SP-V nicht angreifbar ist, empfehle ich, auch in diesen Konstellationen eine Einzelfallprüfung durchzuführen. Durch eine solche wäre die Auseinandersetzung mit der SP-V-Pflicht und das Nichtbestehen von Plänen für Baumaßnahmen zur Optimierung verfahrensrechtlich dokumentiert. Würde sich das BMIMI auf die ex-lege Befreiung von der SP-V nach § 3 Abs 3 SP-V-G stützen, könnte später nicht mehr (einwandfrei) nachgewiesen werden, dass zum Zeitpunkt der Änderung bzw Erlassung der betreffenden Verordnung eben keine Planungen für solche Baumaßnahmen vorhanden waren.

Würde die Erklärung einer Strecke zur Hochleistungstrecke zu Unrecht ohne SP-V erfolgen, wäre die entsprechende Verordnung gesetzwidrig und könnte vom zuständigen Verwaltungsgericht beim VfGH angefochten werden. Zudem dürfte sich keine materiengesetzliche Genehmigung auf die insoweit unionsrechtswidrige Verordnung stützen.

4.4.

Die 3. HL-VO umfasst u. a. die Strecke Wien-Eisenstadt-Oberwart-Graz-Klagenfurt-Villach-Staatsgrenze Österreich/Italien. Im Abschnitt Eisenstadt – Oberwart – Graz besteht keine Strecke und es bestehen keine Planungen, eine solche Strecke zu errichten. Der Abschnitt Graz – Klagenfurt – Villach – Staatsgrenze Österreich/Italien ist durch die Koralmbahn und die Südbahn realisiert. Die Raaber Bahn umfasst in Österreich die Strecke Ebenfurth-Wulkaprodersdorf-Staatsgrenze bei Schattendorf. Derzeit vertritt das BMIMI die Rechtsmeinung, dass die Raaber Bahn mit der 3. HL-VO abgedeckt ist und einem Teil des Abschnitts Wien – Eisenstadt der 3. HL-VO entspricht. Somit ist das BMIMI die zuständige Behörde im Eisenbahnrecht und UVP-Recht. Im aktuellen Genehmigungsverfahren zur Ebenfurther Schleife wird dies jedoch angezweifelt.

- *Inwieweit ist die Raaber Bahn durch die 3. HL-VO abgedeckt?*
- *Falls die Raaber Bahn nicht zweifelsfrei HL-Strecke ist, was braucht es, damit die Raaber Bahn zur HL-Strecke wird? Braucht es eine eigene HL-VO? Braucht es eine SP-V?*
- *Wie ist mit der nicht vorhandenen, jedoch HL-verordneten Strecke zwischen Eisenstadt-Oberwart-Graz umzugehen? Kann dieser Abschnitt ohne SP-V gestrichen werden (vgl § 3 Abs 3 Z 1 SP-V-G)?*

Die Frage, ob die Raaber-Bahn durch die 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung umfasst ist, hat das BVwG im Erk vom 26. 6. 2025, W270 2284761-1/78E, W270 2304420-1/28E, W270

2307852-1/23E verneint. Diesbezüglich ist meines Wissensstandes nach ein Revisionsverfahren beim VwGH anhängig. Daher erscheint es nicht tunlich, diese Frage in diesem Rahmen gutachterlich zu beantworten.

Sollte der VwGH die Rechtsansicht des BVwG bestätigen, müsste entweder die 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung entsprechend geändert oder eine eigene, neue Verordnung erlassen werden. Auf eine SP-V könnte dabei nur verzichtet werden, wenn im Rahmen einer Einzelfallprüfung festgestellt wird, dass diese Netzveränderung eine geringfügige Netzveränderung ist und diese voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die im § 5 Z 4 lit a bis j angeführten Ziele und auf die Umwelt erwarten lässt.

Die nicht vorhandene Strecke Eisenstadt-Oberwart-Graz, zu der es meines Wissens nach keinerlei Planungen gibt, könnte gem § 3 Abs 3 Z 2 SP-V-G („*Verordnungsentwürfe[n] für eine Änderung von Verordnungen gemäß § 1 HIG in dem Umfang, in dem vorgeschlagen ist, die Erklärung von geplanten oder bestehenden Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken zurück zu nehmen*“) ohne SP-V aus der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung gestrichen werden.

4.5.

Raum nordwestlich von Wien: In der 2. HL-VO ist die Strecke „Raum Wien-St. Pölten“ als HL-Strecke verordnet. In der 4. HL-VO ist u. a. die Franz-Josefs-Bahn mit der Bezeichnung „Raum Tulln – Staatsgrenze bei Gmünd“ als HL-Strecke verordnet. Welche Strecken im Raum nordwestlich von Wien damit umfasst sind, ist nicht zweifelsfrei geklärt (innere Franz-Josefs-Bahn, Nordwestbahn nördlich der Donau, Tullnerfelder Bahn, Absdorf-Hippersdorf, alte Weststrecke)

- *Welche Strecken sind durch die bestehenden VO abgedeckt? Welche Strecken(teile) sind strittig?*
- *Was braucht es, um strittige Strecken(teile) zur HL-Strecke zu erklären? Braucht es eigene HL-VO? Braucht es eine SP-V?*

Zu dieser Frage muss ich festhalten, dass ich nicht über die zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen – insbesondere über den der Beschlussfassung der Bundesregierung zur 2. und 4. Hochleistungsstrecken-Verordnung zugrundeliegenden Ministerratsvortrag – verfüge. Eine Beantwortung ist daher nur eingeschränkt möglich.

Ich gehe davon aus, dass mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung die Weststrecke verordnet wurde; und zwar sowohl die Streckenführung über den Lainzer-Tunnel als auch die „alte“ Weststrecke. Es sind mE keine Hinweise erkennbar, dass mit der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels die „alte“ Weststrecke den Charakter einer Hochleistungsstrecke verlieren sollte. Sämtliche anderen Streckenteile nordwestlich von Wien sind aufgrund des Wortlautes der Hochleistungsstrecken-Verordnungen nicht bzw erst ab dem Bahnhof Tulln erfasst.

Sollen diese Strecken zu Hochleistungsstrecken erklärt werden, ist nach § 3 Abs 2 und 3 SP-V-G vorzugehen: Sollen nur die bestehenden Strecken erfasst werden, ohne dass in absehbarer Zeit Baumaßnahmen zur Optimierung geplant sind, ist eine SP-V gem § 3 Abs 3 Z 1 und 2 SP-V-G nicht durchzuführen. Wie unter 4.3. ausgeführt, empfehle ich dessen ungeachtet eine Einzelfallprüfung nach § 3 Abs 2 SP-V-G, um die Auseinandersetzung mit der SP-V-Pflicht und das Nichtbestehen von Plänen für Baumaßnahmen zur Optimierung für die Zukunft verfahrensrechtlich zu dokumentieren.

Soll eine Strecke zur Hochleistungsstrecke erklärt werden, die in Zukunft ausgebaut werden soll, ist jedenfalls eine Einzelfallprüfung nach § 3 Abs 2 SP-V-G erforderlich.

4.6.

Die Strecke Salzburg-Wörgl ist derzeit mit der 1. HL-VO (Salzburg—Schwarzach/St. Veit—Villach—Staatsgrenze bei Rosenbach) und der 3. HL-VO (Salzburg – Wörgl) abgedeckt.

- *Inwieweit besitzt diese Strecke HL-Charakter?*
- *Ist es notwendig, diese doppelte Verordnung aufrechtzuerhalten?*
- *Ist die Bestandsstrecke Bischofshofen-Wörgl zweifelsfrei abgedeckt oder stellt die Formulierung in der 1. HL-VO auf eine damals ggf. gemeinte Neubaustrecke Salzburg-Wörgl ab?*

Dass eine Eisenbahnstrecke in zwei Hochleistungsstrecken-Verordnungen genannt ist, hat keine rechtlichen Auswirkungen. Weder bewirkt die doppelte Nennung eine spezielle Rechtsfolge, noch ist sie schädlich. Die betreffende Strecke ist in gleicher Weise eine Hochleistungsstrecke wie eine solche, die nur in einer Hochleistungsstrecken-Verordnung normiert ist. Die doppelte Nennung ist somit weder notwendig noch schädlich. Ob sie beibehalten wird, ist eine rein politische Entscheidung.

Ob die Formulierung in der 1. Hochleistungsstrecken-Verordnung auf eine damals ggf gemeinte Neubaustrecke Salzburg-Wörgl abstellt, kann mE nur unter Rückgriff auf den der Beschlussfassung der Bundesregierung zugrundeliegenden Ministerratsvortrag beurteilt werden. Dem Wortlaut der Verordnung ist keine solche Einschränkung zu entnehmen.