

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz, BGBl. Nr. 135/1989, kann die Bundesregierung durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnstrecken oder auch Teile davon zu Hochleistungsstrecken erklären, wenn ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt.

Mit der verordnungsmäßigen Erklärung einer bestehenden oder geplanten Eisenbahn zu einer Hochleistungsstrecke ist die Rechtsfolge verbunden, dass im Falle umfangreicher Baumaßnahmen zur Herstellung eines Hochleistungsstreckenstandards das Rechtsinstrument der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufs nach § 3 Hochleistungsstreckengesetz und das einer Verordnung zur vorläufigen Sicherstellung des Trassenverlaufs nach § 5a Hochleistungsstreckengesetz zur Verfügung stehen und die Enteignungsbestimmungen des § 6 Hochleistungsstreckengesetz allenfalls anzuwenden sind.

Darüber hinaus sind Eisenbahnen, die mit Verordnung zu Hochleistungsstrecken erklärt sind, Hauptbahnen gemäß § 4 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957.

Bei der Erklärung von bestehenden oder geplanten Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken wird die Verkehrsbedeutung solcher Eisenbahnen, insbesondere auch im Zusammenhang mit internationalen Verbindungen, dokumentiert und das unabhängig davon, ob die zu Hochleistungsstrecken erklärten Eisenbahnen bereits als Hochleistungsstrecken ausgebaut sind oder als solche ausgebaut werden müssen. Konkrete Planungs- bzw. Realisierungsentscheidungen sind mit einer Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken nicht verbunden, sondern gesondert zu treffen.

Aus Anlass der zur Entwicklung im Raum Wien – Flughafen Wien – Staatsgrenze zu Ungarn bzw. Staatsgrenze zur Slowakei anstehenden Schienenverkehrsprojekte und der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, ABl. Nr. L 348 vom 20.12.2013 S. 1, sowie im Hinblick auf die Einführung des integralen Taktfahrplans ist die Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha zur Hochleistungsstrecke gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz vorgesehen.

Diese Eisenbahnstrecke wurde schon einer strategischen Prüfung – Verkehr (SP-V) gemäß § 3 des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005, unterzogen, wobei die Prüfung nach Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung mit Veröffentlichung der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs. 1 Z 2 SP-V-Gesetz) am 27.6.2017 abgeschlossen wurde.

Eine unbefristete Geltung der Verordnung ist deshalb vorgesehen, da der Eisenbahnstrecke Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha auch langfristig eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommen wird.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Der Flughafen Wien als Knotenpunkt der Transeuropäischen Netze (TEN) ist in das österreichische Hochleistungsstreckennetz nicht eingebunden.

Die bestehende Ostbahn zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf wurde mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 675/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt und besteht in einer durchgehend zweigleisigen hochrangigen Schienenverbindung von Wien bis zur Staatsgrenze bei Nickelsdorf und weiter nach Ungarn mit dem Fernziel Budapest. Die Verbindung Richtung Bratislava (Petržalka) besteht in einer eingleisigen Verbindung zwischen Parndorf und der Staatsgrenze bei Kittsee und wurde mit der 3. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1994, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Der Flughafen Wien ist gemäß Art. 41 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ein Hauptflughafen im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V). Damit ist die Verpflichtung verbunden, den Flughafen Wien – wie alle Hauptflughäfen – bis zum Jahr 2050 an die zum TEN-V gehörigen Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen anzubinden. Der Flughafen Wien ist ein relevanter Knoten im Straßen- und Schienennetz zwischen Wien und Bratislava bzw. Budapest. Bei der Umsetzung der TEN-V Kernnetzkorridore ist der Flughafen Wien daher zu berücksichtigen bzw. zu integrieren.

Gemäß § 55a Eisenbahngesetz 1957 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu veröffentlichen. Im Rahmen dieser Leitstrategie sind auch jene Erfordernisse zu berücksichtigen, welche sich aus der Einführung eines integralen Taktfahrplans ergeben. Aus der Implementierung dieses integralen Taktfahrplans ergeben sich bestimmte Kantenfahrzeiten zwischen Taktknoten, die im Hinblick auf die angestrebte Vertaktung der Verkehre nicht überschritten werden dürfen. Die Eisenbahnstrecke Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha zu einer solchen mit Hochleistungsstandard auszubauen ist erforderlich, um auch die Umsetzung dieses integralen Taktfahrplans im Bereich der Ostbahn zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf unter Einbindung des Flughafens Wien zu ermöglichen.

Schließlich trägt die Eisenbahnstrecke Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha in Fortsetzung der viergleisigen Donauachse zur Lösung zukünftiger Kapazitätsprobleme im Nah- und Fernverkehr zwischen Wien und Bruck an der Leitha bei.

Das in der Vergangenheit vorangetriebene Vorhaben der Realisierung einer Götzendorfer Spange zur Anbindung des Flughafens Wien an die Ostbahn erwies sich hingegen als nicht geeignet, die vorgegebenen verkehrsplanerischen Vorgaben und Rahmenbedingungen, insbesondere jene für die Implementierung des integralen Taktfahrplans erforderlichen Kantenfahrzeiten, zu erreichen.

Der Eisenbahnstrecke Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha mit seiner Funktion im Personenfern- und Personennahverkehr gleichermaßen kommt somit zusammenfassend eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen und für den Nahverkehr gemäß § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz zu. Damit besitzt die Eisenbahnstrecke zwischen Wien Hauptbahnhof und Bruck an der Leitha unter Einbindung des intermodalen Knotenpunkts Flughafen Wien Hochleistungsstreckencharakter.

Somit liegen die gesetzlichen Voraussetzungen für die verordnungsmäßige Erklärung der Eisenbahnstrecke Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha zur Hochleistungsstrecke vor.