

**Bericht zur rechtlichen Prüfung der Stellungnahmen zum Vorschlag
einer Netzveränderung der „Wiener Außenring Schnellstraße Wien–Süßenbrunn“**

Mit Schreiben vom 28. September 2022, GZ 2022-0.690.584, hat der Bund, vertreten durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität und Technologie (BMK) in ihrer Funktion als befugte Initiatorin iSd § 2 Abs 6 Z 4 SP-V-Gesetz¹, den Vorschlag für eine Netzveränderung im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz gemäß § 4 SP-V-Gesetz vorgelegt.

Dieser Vorschlag umfasst insbesondere

- den Straßenzug der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat (A 4) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA 2, „Lobautunnel“) aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes zu streichen und
- den Straßenzug der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA 1) durch eine SP-V ergebnisoffen dahingehend zu untersuchen, ob der Straßenzug zur Gänze oder teilweise aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes gestrichen werden, oder keine Änderung des Verzeichnisses des BStG erfolgen soll.

Das Hauptziel der vorgeschlagenen Netzveränderung liegt insbesondere darin, eine nachhaltigere und klimafreundlichere Verkehrslösung statt der S 1 als Beitrag zur Erreichung der klimaneutralen Mobilität bis 2040 zu verwirklichen.

§ 4 SP-V-Gesetz sieht vor, dass die von den Auswirkungen einer vorgeschlagenen Netzveränderung betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen betroffener Länder sowie der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vor der Erstellung eines Umweltberichtes zu konsultieren sind, wobei den

¹ Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl I 96/2005 idF BGBl I 25/2014.

genannten Stellen eine Frist von vier Wochen einzuräumen ist. Dieser Verpflichtung wurde entsprochen.

Innerhalb der Frist wurden von folgenden Stellen Stellungnahmen zur vorgeschlagenen Netzveränderung eingebracht:

- I. Land Niederösterreich
- II. Stadt Wien
- III. Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG)
- IV. Niederösterreichische Umweltschutzanstalt
- V. Wiener Umweltschutzanstalt
- VI. ÖBB-Infrastruktur-Aktiengesellschaft (ÖBB Infra)
- VII. Umweltstelle des BMK

Die Stellungnahmen der genannten Stellen wurden eingehend auf ihren rechtlichen Gehalt geprüft. Nachstehend folgen die Ergebnisse dieser Prüfung, wobei die eingegangenen Stellungnahmen im Einzelnen behandelt werden.

Zusammengefasst ergeben sich aus den sieben eingebrachten Stellungnahmen keine Zweifel an der rechtlichen Rechtmäßigkeit des Vorgehens seitens der BMK als Initiatorin der vorgeschlagenen Netzveränderung.

I. Zur Stellungnahme des Landes Niederösterreich

1. Das Land Niederösterreich, vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, brachte mit Schreiben vom 23. November 2022 eine Stellungnahme sowie einen Antrag zum Vorschlag für eine Netzveränderung im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz ein.

Eingangs wird das „Verfahren“ in der Stellungnahme als „*qualifiziert gesetzwidrig und daher gesetzeslos*“ bezeichnet, weshalb das gesamte „*mit Gesetzeslosigkeit und Verfassungswidrigkeit belastete [...] willkürliche Verfahren*“ zu beenden sei (Seiten 2 und 3). Nach einer Darlegung des Sachverhaltes (Seiten 3 bis 5) und des rechtlichen Rahmens (Seiten 5 bis 13) wird darauffolgend ab Seite 14 eine „*Rechtliche Beurteilung*“ abgegeben.

2. In dieser wird zunächst unter Pkt 2.2.1. geltend gemacht, dass im „*gegenständlichen Fall*“ (gemeint ist damit wohl das UVP-Verfahren zum Straßenvorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen Knoten Schwechat und Knoten Wien/Süßenbrunn) in einem entschiedenen Genehmigungsverfahren die projektgemäße Umsetzung rechtskräftig genehmigt worden sei, weshalb mit der eingeleiteten strategischen Prüfung eine Mehrfachprüfung erfolge. Dies sei mit den Vorgaben der RL 2001/42/EG² nicht vereinbar, weil nach dieser solche Mehrfachprüfungen zu vermeiden seien.

Dazu ist anzumerken, dass die RL 2001/42/EG tatsächlich anordnet, Mehrfachprüfungen zu vermeiden. So sieht insbesondere Art 4 Abs 3 der RL vor, dass die Mitgliedstaaten hinsichtlich Plänen und Programmen, die zu einer Plan- oder Programmhierarchie gehören, zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen die Tatsache zu berücksichtigen haben, dass die Prüfung gemäß der vorliegenden RL auf verschiedenen Stufen dieser Hierarchie durchgeführt wird. Die Mitgliedstaaten wenden, unter anderem zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen, Art 5 Abs 2 und 3 der RL an. Der genannte Art 5 Abs 2 der RL normiert, dass der Umweltbericht nach Abs 1 *leg cit* die Angaben enthält, die vernünftigerweise verlangt werden können, und berücksichtigt dabei den gegenwärtigen Wissensstand und aktuelle Prüfmethode, Inhalt und Detaillierungsgrad des Plans oder Programms, dessen Stellung im Entscheidungsprozess sowie das Ausmaß, in dem bestimmte Aspekte zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen auf den unterschiedlichen Ebenen dieses Prozesses am besten geprüft werden können.

² Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl L 197/30 vom 21. Juli 2001.

Die RL verbietet es den Mitgliedstaaten aber nicht, nach Abschluss eines Genehmigungsverfahrens aufgrund politischer Erwägungen bereits bewilligte Projekte aufzugeben und dafür die entsprechenden Pläne abzuändern. Die Entscheidung, ob (genehmigte) Vorhaben der öffentlichen Hand auch tatsächlich errichtet werden, liegt ausschließlich bei den Mitgliedstaaten.

3. Unter Pkt 2.2.2. („Zur nicht vorhandenen Befugnis der Bundesministerin ein vorgelagertes ‚Verwaltungsverfahren sui generis‘ zu führen“) wird behauptet, dass die BMK „nach den Verfassungsvorschriften nicht dazu befugt ist, ein vorgelagertes Verwaltungsverfahren“ zur Erstellung von „Gesetzesentwürfen“ durchzuführen. Darüber hinaus wird vorgebracht, dass das Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter verletzt werde, wenn die BMK eine ihr gesetzlich nicht zukommende Zuständigkeit in Anspruch nehme (Seite 15).

Zu diesem Vorbringen ist anzumerken, dass mit der eingeleiteten Prüfung einer vorgeschlagenen Netzveränderung keinesfalls eine Zuständigkeit in Anspruch genommen wird, die der BMK nicht von Gesetzes wegen zukommt. Das derzeit geltende SP-V-Gesetz sieht explizit vor, dass Gesetzesentwürfe, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden sollen, einer strategischen Prüfung zu unterziehen sind (§ 3 Abs 1 Z 3 SP-V-Gesetz). Nach § 2 Abs 6 Z 1 SP-V-Gesetz kommt die Befugnis, eine Netzveränderung vorzuschlagen, (auch) dem Bund, vertreten durch den Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, zu. Diese Zuständigkeit kommt seit der Bundesministeriengesetz-Novelle 2020³ der BMK zu.

Nach § 3 Abs 1 SP-V-Gesetz hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr BMK) eine strategische Prüfung vor Erstellung der Entwürfe, die er/sie der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorzulegen beabsichtigt, durchzuführen.

Vor diesem Hintergrund kann unzweifelhaft festgehalten werden, dass das geltende SP-V-Gesetz vorsieht, dass die BMK einen Vorschlag für eine Netzveränderung im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz erstellen darf und sie die dafür erforderliche strategische Prüfung durchführen muss. Eine wie immer geartete Inanspruchnahme von gesetzlich nicht

³ BGBl I 8/2020.

eingräumten Zuständigkeiten liegt daher keinesfalls vor. Das Land Niederösterreich hat auch in keinsten Weise konkretisiert, worin die behauptete Kompetenzüberschreitung liegen soll und gegen welche Regelung des SP-V-Gesetzes verstoßen werde.

Wenn behauptet wird, dass die BMK „nach den Verfassungsvorschriften“ nicht berechtigt sei, ein „vorgelagertes Verwaltungsverfahren“ vor der Erstellung eines Gesetzesentwurfes für eine Änderung der Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 durchzuführen, so ist dem zunächst entgegenzuhalten, dass die BMK an die vom Parlament beschlossenen und ordnungsgemäß kundgemachten Gesetze gebunden ist. Daher muss die BMK die Vorgaben des SP-V-Gesetzes beachten, was mit der vorliegenden strategischen Prüfung geschieht.

Wenn das Land Niederösterreich nun geltend macht, dass das SP-V-Gesetz insgesamt verfassungswidrig sei, weil es mit den Bestimmungen des B-VG nicht vereinbar sei, dass eine Ministerin eine solche strategische Prüfung durchführen muss, bevor sie einen Gesetzesentwurf für eine Änderung der Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz 1971 erstellt, so wird zum einen darauf hingewiesen, dass eine solche Prüfung von der RL 2001/42/EG explizit verlangt wird. Eine Berufung auf einen allfälligen Widerspruch zum nationalen Verfassungsrecht entbindet Österreich daher nicht von der Verpflichtung zur Umsetzung der RL. Zum anderen hat die Bundesministerin die Regelungen des geltenden SP-V-Gesetzes zu beachten, weil sie als Verwaltungsorgan nicht befugt ist, eine Prüfung der Verfassungskonformität des Gesetzes vorzunehmen und sich über dieses hinwegzusetzen. Eine solche Prüfung ist vielmehr dem Verfassungsgerichtshof vorbehalten. Solange dieser ein Gesetz nicht als verfassungswidrig aufhebt, sind die Verwaltungsorgane verpflichtet, die geltenden Gesetze zu vollziehen.

Im Übrigen ist aber nicht erkennbar, warum das SP-V-Gesetz verfassungswidrig sein sollte. Das Land Niederösterreich behauptet lediglich, dass „nach den Verfassungsvorschriften“ eine solche Prüfung nicht vorgenommen werden dürfe. Es ist aber nicht erkennbar, gegen welche Regelung des B-VG oder anderer verfassungsgesetzlicher Normen das geltende SP-V-Gesetz verstoßen soll.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Land Niederösterreich den rechtlichen Charakter der strategischen Prüfung in seiner Stellungnahme völlig verkennt. Es handelt sich bei dieser nämlich nicht um ein Verwaltungsverfahren, wie das Land Niederösterreich fälschlich annimmt. Es hat in diesem Verfahren nämlich kein Bescheid zu ergehen, es wird keine normative Entscheidung getroffen und die Regelungen des AVG sind darauf nicht

anzuwenden. Das SP-V-Gesetz sieht vielmehr eine sachverständige Prüfung vor, die vor der Erstellung eines Gesetzesentwurfes von der BMK durchzuführen ist; dies aufgrund eindeutiger Vorgaben der RL 2001/42/EG. Welche Regelung der österreichischen Bundesverfassung damit verletzt wird, wird in der Stellungnahme des Landes Niederösterreich nicht präzisiert und ist auch sonst nicht ersichtlich.

Es kann daher festgehalten werden, dass die BMK an das geltende SP-V-Gesetz gebunden ist und dessen Verpflichtungen und Zuständigkeiten mit der eingeleiteten Prüfung strikt eingehalten werden. Eine wie immer geartete Verletzung von Zuständigkeiten ist nicht erkennbar.

4. Unter Pkt 2.2.3. bringt das Land Niederösterreich vor, dass das SP-V-Gesetz eine Entscheidung der BMK vorsehe, die weder als Bescheid noch als Verordnung ergehe und daher als Verstoß gegen die Geschlossenheit des Rechtsquellenkatalogs gegen das Rechtsstaatsprinzip anzusehen sei (Seite 16).

Auch in diesem Punkt verkennt das Land Niederösterreich abermals den Charakter der strategischen Prüfung. Diese ist keine normative Entscheidung („*ein nicht überprüfbares Verwaltungsverfahren sui generis*“, Seite 17), die der Erstellung eines Gesetzesentwurfes vorgelagert ist, sondern eine rein sachverständige Prüfung. Die Entscheidung, einen Gesetzesentwurf zu erstellen („Ministerialentwurf“) liegt allein bei der BMK; der Beschluss der entsprechenden Regierungsvorlage bei der Bundesregierung. Die entsprechende Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 obliegt schließlich Nationalrat und Bundesrat. Ein neuer Rechtsquellentyp wird daher nicht geschaffen. Die behauptete Verfassungswidrigkeit liegt somit nicht vor.

5. Unter Pkt 2.2.4. wird argumentiert, dass die BMK um die Einleitung einer strategischen Prüfung der vorgeschlagenen Netzveränderung ersuche und zugleich die entscheidungsbefugte Behörde sei. Eine solche „*Verfahrensführung der Bundesministerin bei sich selbst*“ sei (warum auch immer) unzulässig.

Dazu wird darauf hingewiesen, dass eine solche Doppelrolle der BMK als Initiatorin und als jene Stelle, die die strategische Prüfung durchzuführen hat, im SP-V-Gesetz ausdrücklich vorgesehen ist. Eine Gesetzesverletzung kann vor diesem Hintergrund somit nicht vorliegen.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass es der österreichischen Rechtsordnung keinesfalls fremd ist, dass Behörden in Verfahren zu entscheiden haben, die sie selbst eingeleitet haben. Jedes amtswegig eingeleitete Verfahren folgt diesem Prinzip. Und auch das UVP-Gesetz 2000 sieht beispielsweise vor, dass eine Landesregierung ein UVP-Feststellungsverfahren einleiten kann, über dessen Ausgang sie selbst zu entscheiden hat. Verfassungsrechtliche Bedenken dagegen wurden – soweit ersichtlich – noch nie vorgebracht.

6. Unter Pkt 2.2.5. behauptet das Land Niederösterreich, die Vorgehensweise der BMK verletze den Vertrauensschutz. Das Vorhaben der S 1 sei rechtskräftig nach dem UVP-Gesetz 2000 genehmigt. Eine neuerliche Überprüfung des Projektes sei daher unzulässig, weil sich der Inhaber des Rechtes darauf verlassen können müsse, dass ihm ein Recht nicht mehr weggenommen wird (Seite 18).

Dazu ist zunächst anzumerken, dass dem Land Niederösterreich aus dem genannten UVP-Bescheid keinerlei Recht zukommt. Das Land Niederösterreich kann daher durch eine Änderung der Anhänge zum Bundesstraßengesetz nicht in seiner Rechtssphäre berührt sein.

Im Übrigen ist anzumerken, dass der im österreichischen Bundesverfassungsrecht verankerte Rechtsstaat auch auf dem Grundwert der Rechtssicherheit beruht. Aus diesem ergibt sich, dass das Vertrauen der Rechtsunterworfenen in einem bestimmten Ausmaß geschützt werden muss, sofern diese im Hinblick auf eine bestehende Rechtslage wirtschaftliche und rechtliche Dispositionen treffen. Da ein moderner Staat aber andererseits darauf angewiesen ist, die Rechtsordnung fortwährend an geänderte Bedürfnisse und Notwendigkeiten anzupassen, besteht kein uneingeschränkter Schutz der Rechtsunterworfenen vor Änderungen der sie betreffenden Rechtslage. Folglich kann der Staat dem Bürger nicht jede Enttäuschung ersparen, auch wenn er für die von ihm geweckten Rechtserwartungen eintreten muss.⁴

Das österreichische Verfassungsrecht geht daher grundsätzlich von einem System jederzeit abänderbarer Normen aus.⁵ Das B-VG enthält weder ein absolutes Verbot, Gesetze rückwirkend in Kraft zu setzen, noch in wohlverworbene Rechte einzugreifen. Es fällt folglich grundsätzlich in den rechtspolitischen Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers, eine einmal geschaffene Rechtsposition auch zu Lasten der Rechtsunterworfenen wieder zu verändern. Daher ist die Erwartungshaltung der Betroffenen in die Beibehaltung einer bestimmten, für sie

⁴ Berka, Verfassungsrecht⁸ (2021) Rz 1686.

⁵ VfSlg 2976/1956.

günstigen Rechtslage nicht absolut geschützt. Dies wird in der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nach wie vor grundsätzlich betont.⁶

Das – im B-VG nicht ausdrücklich verankerte, vom VfGH aber aus dem allgemeinen Gleichheitssatz abgeleitete – verfassungsrechtliche Vertrauensschutzprinzip soll vor diesem Hintergrund einen gewissen Ausgleich der widersprüchlichen Erfordernisse bewirken, die sich aus dem Vertrauen der Rechtsunterworfenen in die bestehende Rechtslage einerseits und dem rechtspolitischen Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers andererseits ergeben.⁷

Das verfassungsrechtliche Vertrauensschutzprinzip umfasst im Kern drei unterschiedliche Anwendungskategorien,⁸ nämlich

- den Schutz vor der Rückwirkung gesetzlicher Regelungen;
- den Schutz vor Eingriffen in Rechtspositionen und in rechtliche Anwartschaften (sog „wohlerworbene Rechte“);
- einen begrenzten Schutz vor Enttäuschungen faktischer Dispositionen und wirtschaftlicher Investitionen, die im Vertrauen auf eine bestimmte Rechtslage vorgenommen wurden.

Keine dieser Konstellationen trifft in irgendeiner Weise auf das Land Niederösterreich zu. Eine Verletzung des Vertrauensschutzes liegt daher jedenfalls nicht vor.

7. Unter den Subkapiteln (i), (ii), (iii) und (iv) wird vorgebracht, dass Aussagen des Scoping-Dokuments des BMK in Widerspruch zu den Feststellungen des UVP-Bescheides zur S 1 stünden bzw Umweltfaktoren einer neuerlichen Überprüfung unterzogen werden sollten, die schon im Zuge der UVP-Verfahren einer Bewertung unterzogen worden seien.

Dazu ist zunächst festzuhalten, dass das SP-V-Gesetz zwingend verlangt, die Auswirkungen geplanter Netzveränderungen einer umfassenden Prüfung hinsichtlich aller relevanter Umweltfaktoren zu unterziehen. Wenn das BMK in Erwägung zieht, den Anhang zum Bundesstraßengesetz zu ändern, kann eine solche strategische Prüfung nicht deshalb entfallen, weil die Umweltauswirkungen der Verwirklichung des Vorhabens im Zuge der UVP bereits untersucht wurden.

⁶ Siehe *Mayer/Kucsko-Stadlmayer/Stöger*, Bundesverfassungsrecht¹¹ (2015) Rz 1366 mwN in FN 269.

⁷ *Berka*, Verfassungsrecht⁸ (2021) Rz 1686.

⁸ Siehe *Holoubek*, Verfassungsrechtlicher Vertrauensschutz gegenüber dem Gesetzgeber, in: Machacek/Pahr/Stadler (Hrsg), Grund- und Menschenrechte in Österreich III (1997) 795.

Im Übrigen verkennt das Land Niederösterreich (wie bereits ausgeführt) offenkundig die Funktion der nunmehr eingeleiteten strategischen Prüfung. Aufgabe dieser Prüfung ist es, zu untersuchen, welche Auswirkungen (ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Art) es hätte, wenn das Straßenvorhaben nicht weiter verfolgt, sondern aus dem Anhang des Bundesstraßengesetzes gestrichen würde. Die Tatsache, dass das BVwG die Verwirklichung des Vorhabens als genehmigungsfähig eingestuft hat, steht dem keinesfalls entgegen. Der Gesetzgeber hat selbstverständlich das Recht, Straßenbauprojekte auch dann aus dem Anhang zum Bundesstraßengesetz zu entfernen, wenn deren Realisierung an sich zulässig wäre. Aufgabe der strategischen Prüfung ist zu überprüfen, welche die zweckmäßigste Verkehrslösung für das betreffende Gebiet ist. Dies kann durchaus zum Ergebnis haben, dass ein Projekt aufgegeben wird, das nach dem UVP-Gesetz 2000 als genehmigungsfähig eingestuft wurde.

8. In Bezug auf die CO₂-Emissionen des Straßenbauvorhabens ist im Besonderen anzumerken, dass sich die EU-rechtlichen Verpflichtungen Österreichs zur Reduktion seiner Treibhausgase gegenüber 2015 wesentlich geändert haben. Die vom Straßenverkehr verursachten Treibhausgasemissionen fallen unter die LastenteilungsVO⁹, die die Mitgliedstaaten zu einer Verringerung jener Emissionen verpflichtet, die nicht vom ETS-Bereich¹⁰ erfasst werden. Im Zeitpunkt der UVP-rechtlichen Bewilligung des Vorhabens S 1 durch das (damalige) BMVIT traf Österreich eine Reduktionspflicht von 16 % gegenüber 2005 bis 2020. Die in Geltung stehende LastenteilungsVO sieht vor, dass Österreich seine Treibhausgasemissionen aus dem Non-ETS-Bereich bis zum Jahr 2030 gegenüber 2005 um 36 % verringern muss. Diese Reduktionspflicht wird im Zuge des sog „fit for 55“-Programms voraussichtlich auf 48 % erhöht werden.¹¹

Vor diesem Hintergrund ist die Annahme des Landes Niederösterreich, die CO₂-Emissionen des Projektes müssten keiner neuerlichen Überprüfung unterzogen werden, rechtlich wie politisch verfehlt.

⁹ Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 525/2013, ABl L 156/26 vom 19. Juni 2018.

¹⁰ Unter das EU-Emissionshandelssystem (EU Emissions Trading Scheme – ETS) fallen die in der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (Emissionshandels-RL), ABl L 275/32 vom 25. Oktober 2003, näher bestimmten ortsfesten Anlagen sowie die innereuropäische Luftfahrt. Der Straßenverkehr ist davon bislang nicht erfasst.

¹¹ COM(2021) 555 final.

9. Unter Pkt 2.2.6. der Stellungnahme („*Verletzung des Willkürverbotes*“) wird vorgebracht, dass es dem Recht auf Gleichbehandlung nach Art 7 B-VG widerspreche, dass die BMK im Scoping-Dokument bereits vorwegnehme, welches Ergebnis sie sich nach Durchführung der SP-V für den Lobautunnel vorstelle.

Dazu ist anzumerken, dass das SP-V-Gesetz vorsieht, dass Initiatoren Vorschläge für Netzveränderungen einbringen können. Diese Vorschläge umfassen stets eine konkrete Änderung, mit welchen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus den Verzeichnissen gestrichen oder geändert werden. Diese Änderungen werden im Rahmen der folgenden strategischen Prüfung auf ihre Auswirkungen hin untersucht. Dieser vom Gesetz vorgesehenen Vorgangsweise wird entsprochen: Es soll geprüft werden, welche Auswirkungen die Streichung des Straßenzugs der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat (A 4) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA 2, „Lobautunnel“) aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes hätte; aufgrund der Ergebnisse dieser Prüfung können dann die weiteren politischen Entscheidungen getroffen werden. Eine Vorgabe, wie die strategische Prüfung (in die Sachverständige einbezogen werden) ausgehen wird, kann dem in keinsten Weise entnommen werden.

Hinsichtlich des Straßenzuges der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) und der ASt Groß-Enzersdorf (VA 1) soll überprüft werden, ob der Straßenzug zur Gänze oder teilweise aus dem Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes gestrichen werden oder keine Änderung des Verzeichnisses des Bundesstraßengesetzes erfolgen soll. Der Begriff „*ergebnisoffen*“ signalisiert somit, dass mehrere Alternativen geprüft werden; es wird damit aber keinesfalls zum Ausdruck gebracht, dass das Ergebnis hinsichtlich der Prüfung des den Lobautunnel betreffenden Bauabschnitts bereits feststeht.

Unter den Subkapitel (i) und (ii) macht die Stellungnahme geltend, dass die Begründung der Netzveränderung auf noch nicht bestehenden Unterlagen basiere, nämlich der Studie „*Evaluierung hochrangiger Straßenvorhaben in Österreich*“ des Umweltbundesamtes sowie dem SP-V-Leitfaden. Dies sei unzulässig (Seite 23). Damit sollte offenkundig bemängelt werden, dass diese Unterlagen fachlich überarbeitet wurden.

Damit lässt das Land Niederösterreich außer Acht, dass das SP-V-Gesetz eine Begründung für vorgeschlagene Netzveränderungen nicht verlangt (auch wenn die Scoping Dokument in der Praxis bereits immer eine Begründung enthalten). Die von den Auswirkungen einer

vorgeschlagenen Netzveränderung betroffenen übrigen Initiatoren, die Umweltstellen betroffener Länder sowie der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind vor der Erstellung eines Umweltberichtes lediglich zu konsultieren, wobei den genannten Stellen eine Frist von vier Wochen einzuräumen ist. In diesem Verfahrensstadium ist eine Begründungs- oder Prüfpflicht aber nicht vorgesehen; diese erfolgt erst im Rahmen der Erstellung des Umweltberichtes. Eine wie immer geartete Willkür liegt daher nicht vor, wenn auf die beiden genannten Dokumente Bezug genommen wird.

10. Unter Pkt 2.2.7. wird eine Verletzung des gewaltenteilenden Prinzips behauptet, weil das SP-V-Gesetz *„unzulässigerweise das Zustandekommen eines Bundesgesetzes an Akte der Verwaltungsorgane“* kette. Dadurch, dass die Bundesministerin sowohl als gesetzgeberisches Organ tätig werde als auch ein vorgelagertes Verwaltungsverfahren durchführe, werde gegen das gewaltenteilende Prinzip verstoßen.

Dazu wird abermals darauf hingewiesen, dass das SP-V-Gesetz kein Verwaltungsverfahren vorsieht, sondern eine sachverständige Prüfung eines möglichen Ministerialentwurfes.

Im Übrigen ist die beschriebene Vorgehensweise der Normalfall der Gesetzgebung in Österreich: Ein Bundesminister/eine Bundesministerin erstellt einen Ministerialentwurf, der in weiterer Folge von der Bundesregierung einstimmig beschlossen und dem Nationalrat übermittelt wird. Der Nationalrat wiederum kann aufgrund der Regierungsvorlage ein Bundesgesetz beschließen.¹² Eine Verletzung des gewaltenteilenden Prinzips ist darin nicht erkennbar.

11. Unter Pkt 2.2.8. werden die im Scoping-Dokument genannten Ziele der vorgeschlagenen Netzveränderung kritisiert, sie werden unter anderem als *„einseitig gewichtet“* beschrieben und würden wirtschaftliche und *„sozialverträglich[e]“* Aspekte außer Acht lassen. Außerdem würden Ziele *„lediglich zitiert, ohne sie im Scoping Dokument näher zu behandeln“*.

Dabei verkennt das Land Niederösterreich, dass es sich bei dem kundgemachten Scoping-Dokument noch nicht um die eigentliche strategische Prüfung handelt, im Rahmen derer richtigerweise sämtliche in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz genannten Zielsetzungen zu berücksichtigen sind. Eine umfassende und vertiefte Prüfung der durch die vorgeschlagene Netzveränderung

¹² Vgl. Öhlinger/Eberhard, Verfassungsrecht¹³ (2022) Rz 426.

zu erreichenden Ziele war bisher noch nicht durchzuführen. Insofern gehen die unter den Subkapiteln (i), (ii), (iii) und (iv) vorgebrachten Einwände ins Leere.

12. Unter Pkt 2.2.10. wird behauptet, dass eine Verwirklichung der vorgeschlagenen Netzveränderung eine Verletzung der VO 1315/2013¹³ (TEN-V-VO) bedeuten würde.

Dazu ist festzuhalten, dass die TEN-V-VO keine verbindlichen Vorgaben zu einem exakten Trassenverlauf der Straßenverkehrsinfrastruktur macht. Das konzidiert auch das Land Niederösterreich (*„[e]ine verbindliche Vorgabe des Streckenverlaufes ist in der TEN-VO nicht enthalten und auch nicht zu entnehmen“*, Seite 26). Die TEN-V-VO gibt das transeuropäische Verkehrsnetz nur so weit vor, wie es sich aus den in Anhang I und II der VO enthaltenen Karten ergibt.¹⁴ Aus diesen Karten ist der Bestand des Netzes und ein etwaiger Ausbaubedarf ersichtlich. Im Bereich des Knotens Wien bestehen allein schon aufgrund des Kartenmaßstabs keine genauen Vorgaben zur Streckenführung. Die Unterscheidung zwischen einer Routenführung über die S 1 oder die A 23 ist auf den Karten der TEN-V-VO unmöglich. Der europäische Gesetzgeber gibt nicht vor welche, sondern dass beim Knoten Wien überhaupt Straßenverkehrsinfrastruktur besteht, die einen entsprechenden Streckenkorridor ermöglicht. Die Anforderungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes werden durch die bestehenden Verbindungen daher bereits vollständig erfüllt. Aus den Vorgaben der TEN-V-VO kann kein Bedarf zur Errichtung der S 1 abgeleitet werden. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass frühere Planungen die S 1 als Teil des Kernnetzes vorgesehen haben und dies in einem entsprechenden Positionspapier festgehalten wurde.

13. Hinsichtlich der Stellungnahme des Landes Niederösterreich ist des Weiteren zu beachten, dass in dieser ein Antrag auf Einstellung der Strategischen Umweltprüfung gestellt wurde (*„Antrag, das Verfahren im Hinblick auf eine vorgeschlagene Netzveränderung gemäß § 4 SP-V-G als zur Gänze gesetzwidrig und gesetzlos einzustellen.“*).

In formalrechtlicher Hinsicht ist über diesen Antrag mit Bescheid abzusprechen. Da die Stellungnahme samt Antrag Ende November 2022 eingebracht wurde, muss der entsprechende Bescheid der BMK spätestens binnen 6 Monaten, also bis Mitte/Ende Mai 2023 erlassen werden (der Antrag ist unseren Informationen nach am 23.11.2022 im BMK eingelangt).

¹³ Verordnung (EU) 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses 661/2010/EU, ABI L 348/1 vom 11. Dezember 2013.

¹⁴ Vgl Art 9 Abs 1 lit a und Art 38 Abs 1 TEN-V-VO.

Inhaltlich wird der Antrag zurückzuweisen sein. Wie bereits ausgeführt, verkennt das Land Niederösterreich den rechtlichen Charakter der strategischen Prüfung in seiner Stellungnahme. Es handelt sich bei dieser nicht um ein Verwaltungsverfahren, wie das Land Niederösterreich fälschlich annimmt. Es hat in diesem Verfahren kein Bescheid zu ergehen, es wird keine normative Entscheidung getroffen, die Regelungen des AVG sind darauf nicht anzuwenden und dem Land Niederösterreich kommt keine Parteistellung zu. Das SP-V-Gesetz sieht vielmehr bloß eine sachverständige Prüfung vor, die vor der Erstellung eines Gesetzesentwurfes von der BMK durchzuführen ist; dies aufgrund eindeutiger Vorgaben der RL 2001/42/EG. Zu diesem Prozess ist das Land NÖ als betroffener Initiator auch kontaktiert worden, hat diesbezüglich aber keine fachliche Stellungnahme abgegeben.

Infolgedessen ist der Antrag des Landes Niederösterreich auf „Einstellung des Verfahrens“ unzulässig und daher per Bescheid zurückzuweisen.

II. Zur Stellungnahme der Stadt Wien

Mit Schreiben vom 22. November 2022 brachte das Amt der Wiener Landesregierung eine Stellungnahme im Rahmen der Konsultationsphase für den Vorschlag einer Netzveränderung ein (MA 18-M/2037308/22). Zu dieser Stellungnahme ist anzumerken, dass sich die darin vorgebrachten Argumente weitestgehend mit jenen der Stellungnahme des Landes Niederösterreich decken. Es ist davon auszugehen, dass sich die beiden Länder (zulässigerweise) abgesprochen haben. Auf die Argumente des Amtes der Wiener Landesregierung wird daher aber nur insoweit eingegangen, als diese von jenen des Landes Niederösterreich abweichen.

1. Zunächst macht das Amt der Wiener Landesregierung geltend, dass am 3. März 2005 eine Absichtserklärung zwischen dem Land Wien, dem Bund (vertreten durch das BMVIT), der ÖBB sowie der ASFINAG vereinbart worden sei. Darin sei die Ergänzung des Regionalringes um Wien durch die S 1 stipuliert worden. Mit einem am 23. August 2011 geschlossenen Vertrag zwischen dem Land Wien, dem Bund und der ASFINAG sei dies weiter detailliert worden.

Dazu ist anzumerken, dass es sich bei den genannten Vereinbarungen um rein politische Absichtserklärungen handelt, nicht aber um rechtlich bindende Verträge gemäß Art 15a B-VG. Eine juristische Verpflichtung des Bundes gegenüber dem Land Wien, bestimmte Straßenbauprojekte zu realisieren, ist mit diesen Vereinbarungen nicht eingetreten.

2. Unter der Überschrift *„Eine unbefangene und sachliche Entscheidung ist nicht gegeben.“* wird vorgebracht, dass es unzulässig sei, wenn die BMK als Initiatorin auftrete und die Umweltprüfung durchführe. Wie oben bereits ausgeführt, sieht das SP-V-Gesetz eine solche Vorgehensweise explizit vor. Auch aus verfassungsrechtlicher Sicht spricht nichts dagegen, dass eine Behörde eine Prüfung vornimmt, die sie selbst eingeleitet hat; Ähnliches ist bei allen amtswegig eingeleiteten Verfahren auch der Fall.

3. Unter „Rechtliche Unzulässigkeiten“ wird vorgebracht, dass die RL 2001/42/EG eine Mehrfachprüfung von Projekten verbiete. Dazu wurde bereits ausgeführt, dass es die genannte RL den Mitgliedstaaten aber keineswegs verbietet, bewilligte Projekte aufzugeben und nicht umzusetzen.

Auf die übrigen Argumente unter dieser Überschrift (Verletzung des gewaltentrennenden Prinzips, Vertrauensschutz, Legalitätsprinzip) wurde bereits unter II. (zur Stellungnahme des Landes NÖ) eingegangen.

4. Unter der Überschrift „*Widerspruch gegen die TEN-V-Verordnung der EU*“ (Seite 3) wird auch von der Stadt Wien vorgebracht, dass eine Verwirklichung der vorgeschlagenen Netzveränderung eine Verletzung der VO 1315/2013 (TEN-V-VO) bedeuten würde.

Hierzu kann weitgehend auf die bereits oben getätigten Aussagen verwiesen werden.

Neu ist der Hinweis, dass die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Straßen-Durchgangverkehrs sowie die Minderung der Überlastung auf den vorhandenen Straßenverkehrswegen Ziele der TEN-V-VO sind, wobei die Stadt Wien feststellt: „*Die A23 erfüllt diese Prioritäten der TEN-V-VO gerade nicht.*“ Das ist zwar grundsätzlich nicht falsch; aber die zitierten „*Prioritäten*“ stellen lediglich zweitrangige¹⁵ Zielsetzungen dar, die – neben zahlreichen anderen Kriterien – beachtet werden sollten. Dass eine verkehrsplanerische Maßnahme nicht völlig im Einklang mit einer von vielen parallel bestehenden Zielsetzungen steht, hat den behaupteten „*Widerspruch gegen die TEN-V-Verordnung*“ nicht zur Folge.

Das Vorbringen, dass der „*genaue Verlauf des TEN-Netzes [...] auch über TENtec*“ abrufbar und daraus die Notwendigkeit der S 1 erkennbar sei (Seite 4), ist insofern verfehlt, als es sich bei TENtec lediglich um ein von der TEN-V-VO in Art 49 Abs 1 vorgesehenes interaktives geografisches-technisches Informationssystem handelt, also um eine nicht rechtsverbindliche Datenbank. Diese Datenbank wird aus Übermittlungen der Mitgliedsstaaten gespeist, die den jeweiligen Stand der Verkehrsplanungen abbilden. Vom Umstand, dass die S 1 in TENtec dargestellt wird, darf daher nicht darauf geschlossen werden, dass ein rechtlich verbindlicher Ausbaubedarf besteht.

5. Unter „*SP-V im Widerspruch zur UVP*“ wird vorgebracht, dass Annahmen des Scoping-Dokuments im Widerspruch zu Feststellungen der einschlägigen UVP-Genehmigungsbescheide stünden, welche der S 1 Umweltverträglichkeit attestierten.

¹⁵ So ausdrücklich Art 10 Abs 2 TEN-V-VO: „*Um die in Absatz 1 dargelegten Maßnahmen zu ergänzen [...]*“.

Dem ist zu entgegnen, dass auf einer rechtlichen Ebene zwischen den durchgeführten UVP-Verfahren und der durchzuführenden strategischen Prüfung zu unterscheiden ist. Aus einem UVP-Bescheid fließt keine Präjudizialität für eine strategische Prüfung. Ob und inwiefern erhebliche Umweltauswirkungen bestehen, ist deshalb eine Frage, die auf fachlicher Ebene von Sachverständigen im Rahmen der strategischen Prüfung zu klären ist.

6. Unter der Überschrift *„Methodik der SP-V entspricht nicht den Vorgaben des SP-V-G und dem Stand der Technik.“* wird einerseits moniert, dass einige Zielsetzungen des SP-V-Gesetzes *„völlig vernachlässigt und allenfalls nur als Feigenblattkriterien herangezogen“* würden und eine *„inhaltliche Auseinandersetzung etwa mit den Zielen der Sozialverträglichkeit, der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts usw.“* gar nicht stattfände.

Dazu kann auf die obigen Aussagen unter I. 11. verwiesen werden: Beim Scoping-Dokument handelt es sich noch nicht um die eigentliche strategische Prüfung, in deren Rahmen richtigerweise sämtliche in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz genannten Zielsetzungen zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Bei Ziel- und Interessenskonflikten wird schlussendlich eine Abwägung und Gewichtung der Interessen und Ziele durch eine rechtspolitische Entscheidung erfolgen.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Stadt Wien im Rahmen dieser Scoping Phase als betroffene Initiator die Möglichkeit hatte, eine fachliche Stellungnahmen abzugeben. Diese wird vom BMK bei der Erstellung des Umweltberichts auch entsprechend berücksichtigt werden.

Andererseits bringt die Stadt Wien vor, es sei methodisch unzulässig, den zu erstellenden Umweltbericht auf einen in Überarbeitung befindlichen SP-V-Leitfaden zu stützen. Woher diese Unzulässigkeit rühren soll bzw warum es unzulässig sein soll, dass *„die relevanten Grundlagen bzw. Rahmenbedingungen noch nicht bestehen“*, wird nicht weiter begründet und erschließt sich auch nicht. Es wäre anzunehmen, dass alle Beteiligten es begrüßen, wenn sich zentrale Arbeitsgrundlagen für die strategische Prüfung – wie der SP-V-Leitfaden – auf dem neuesten Stand der Dinge befinden. Ergänzend wird festgehalten, dass der betreffende Leitfaden mittlerweile veröffentlicht wurde und ihm aber keine unmittelbare rechtliche Verbindlichkeit zukommt.

7. Die darauffolgenden Ausführungen der Stadt Wien (ab Seite 5) sind nicht mehr rechtlicher Natur, weshalb sich eine Auseinandersetzung in diesem Rahmen erübrigt.

III. Zur Stellungnahme der ASFINAG

Mit Schreiben vom 21. November 2022 gab die ASFINAG eine Stellungnahme ab. In dieser wird vorwiegend auf methodische Fragen der strategischen Prüfung eingegangen. Im Folgenden werden jedoch nur jene Aspekte der Stellungnahme behandelt, die (auch) juristische Fragen aufwerfen.

1. Unter „*Allgemeine Anmerkungen*“ wird ausgeführt, dass die zum Vorhaben im UVP-Verfahren erstellten Verkehrsuntersuchungen naturgemäß keine verkehrsstrategischen Fragestellungen beantworten könnten. Aus Sicht der ASFINAG stelle sich die Frage, ob die zur Begründung der angestrebten Netzänderung zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchungen die Anforderungen erfüllen können, um alle Alternativen einheitlich und gleichrangig sowie ergebnisoffen untersuchen zu können.

Dazu ist anzumerken, dass diese Frage im Zuge der Erstellung des Umweltberichtes zu klären sein wird, da die Prüfung und Darstellung der möglichen intermodalen und netzübergreifenden Alternativen sowie eine Begründung für die Wahl der geprüften Alternativen und eine Beschreibung, wie die Auswirkungen auf die Umwelt zu bewerten sind, wesentliche Bestandteile der Umweltprüfung sind (§ 6 Abs 2 Z 3 SP-V-Gesetz).

2. Unter Pkt (1) erklärt die ASFINAG, dass es nachvollziehbar sei, klima- und umweltpolitischen Aspekten angesichts der mittlerweile eingetretenen klima- und umweltpolitischen Entwicklungen verstärkte Beachtung zu schenken. Es stelle sich aber die Frage, ob für ein rechtskonformes Gesamtergebnis bei allen untersuchten Alternativen nicht auch eine gleichwertige und gleichgewichtete Betrachtung der übrigen Ziele geboten wäre.

Dazu wird festgehalten, dass im Zuge der Erstellung des Umweltberichtes, wie vom SP-V-Gesetz gefordert, alle Aspekte der Prüfung Berücksichtigung finden werden. Unstrittig ist aber – wie bereits mehrfach festgehalten –, dass im Fall von Ziel- und Interessenskonflikten schlussendlich eine Abwägung und Gewichtung der Interessen und Ziele aufgrund auch einer rechtpolitischen Entscheidung erfolgen wird.

3. Als „*Ergänzende Fragestellung*“ bringt die ASFINAG vor, die TEN-V-VO hätte das Ziel, „*Straßen-Durchgangsverkehr durch Städte möglichst zu vermeiden*“ und dass sich daher die Frage stelle, „*ob und inwiefern dafür zuständige Institutionen der EU in die laufende Konsultation eingebunden werden sollten*“ (Seite 7).

Richtig ist, dass die TEN-V-VO als eines von zahlreichen Zielen in Art 10 Abs 2 lit b TEN-V-VO auch die Verringerung der Belastung städtischer Gebiete durch die negativen Auswirkungen des Schienen- und Straßen-Durchgangsverkehrs“ zählt. Hierzu kann auf die Ausführungen unter II. 4. verwiesen werden. Zur Frage der Einbindung von EU-Institutionen ist anzumerken, dass das SP-V-Gesetz keine diesbezüglichen Regelungen vorsieht. Im Rahmen der Berichterstattung gemäß der TEN-V-VO sind entsprechende Institutionen freilich zu informieren (vgl. Art 49 Abs 2 Satz 2 TEN-V-VO: *„Nach Verabschiedung der einzelstaatlichen Pläne und Programme übermitteln die Mitgliedstaaten diese informationshalber der Kommission.“*)

IV. Zur Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltanwaltschaft

Die Niederösterreichische Umweltanwaltschaft brachte mit Schreiben vom 17. November 2022 eine Stellungnahme ein. Dabei betont sie zunächst, *„nicht unbedingt erforderlichen Ausbauten des hochrangigen Straßennetzes sehr kritisch“* gegenüberzustehen. Allerdings habe *„jedes Verfahren [...] verfassungs- und gesetzeskonform zu sein und muss zudem den europarechtlichen Vorgaben genügen.“* In der Folge wird auf Seite 2 vorgebracht,

1. es werde durch ein nicht ergebnisoffenes Verfahren ein „Bild der Unsachlichkeit und Befangenheit“ vermittelt,
2. es bestünden Widersprüche zwischen den Annahmen des Scoping-Dokuments und den Feststellungen des einschlägigen UVP-Verfahrens,
3. es würde durch die geplante strategische Prüfung entgegen der durch die RL 2011/42/EG vorgegebenen Vermeidung von Mehrfachprüfungen gehandelt und
4. dass *„der Prüfungsinhalt des BMK im Widerspruch zur gültigen TEN-Verordnung steht und die SP-V-Methodik weder den Vorgaben des SP-V-G noch dem Stand der Technik entspricht“*.

Aus diesen Gründen werde *„angeregt, das begonnene Verfahren aus den obgenannten Gründen einzustellen“* (Seite 3). Die aufgeworfenen rechtlichen Fragen wurden allesamt bereits in den oben getätigten Ausführungen beantwortet, auf die daher in ihrer Gesamtheit zu verweisen ist.

1. Im Besonderen hinzuweisen ist dabei auf die Einschätzungen unter I. 5 und I. 9., wonach eine Doppelrolle der BMK als Initiatorin und als jene Stelle, die die strategische Prüfung durchzuführen hat, im SP-V-Gesetz ausdrücklich vorgesehen ist und der Begriff

„*ergebnisoffen*“ signalisiert, dass mehrere Alternativen geprüft werden, womit aber nicht zum Ausdruck gebracht wird, dass das Ergebnis hinsichtlich der Prüfung des den Lobautunnel betreffenden Bauabschnitts bereits feststeht.

2. Zum Verhältnis von UVP-Verfahren und strategischer Prüfung ist vor allem auf II. 5. hinzuweisen, wo bereits ausgeführt wurde, dass keine entsprechende Präjudizialität besteht.

3. Der auf die RL 2011/42/EG gestützte Einwand der Mehrfachprüfungen wurde bereits unter I. 2. widerlegt. Demnach verbietet es die RL nicht, nach Abschluss eines Genehmigungsverfahrens aufgrund politischer Erwägungen bereits bewilligte Projekte aufzugeben und dafür die entsprechenden Pläne abzuändern.

4. Ob die „*SP-V-Methodik*“ dem Stand der Technik entspricht, ist eine sachverständig zu beurteilende Frage. Im Übrigen ist der nicht näher erläuterten Aussage, „*dass der Prüfungsinhalt des BMK im Widerspruch zur gültigen TEN-Verordnung steht*“, ob der nicht ersichtlichen Begründung nicht weiter nachzugehen.

V. Zur Stellungnahme der Wiener Umweltschutzbehörde

Die Wiener Umweltschutzbehörde brachte mit Schreiben vom 11. November 2022 eine knapp zweiseitige Stellungnahme ein.

1. Darin monierte sie, dass ein „SUP-Verfahren, welches ausschließlich auf die Streichung eines Teilabschnittes abzielt, [...] mit den Zielen der SUP-Richtlinie nicht vereinbar“ sei, weshalb jedenfalls ein ergebnisoffenes Verfahren anzustreben sei.

Inwiefern eine Unvereinbarkeit mit der RL 2011/42/EG vorliegen könnte, wird nicht näher dargelegt und ist auch nicht ersichtlich. Hinzuzuweisen ist erneut darauf, dass der Begriff „*ergebnisoffen*“ signalisiert, dass mehrere Alternativen geprüft werden, womit aber nicht zum Ausdruck gebracht wird, dass das Ergebnis hinsichtlich der Prüfung des den Lobautunnel betreffenden Bauabschnitts bereits feststeht (siehe bereits I. 9.).

2. Im Übrigen werden keine rechtlich erheblichen Punkte vorgebracht, die zu behandeln wären.

VI. Zur Stellungnahme der ÖBB Infra

Mit Schreiben vom 22. November 2022 brachte die ÖBB Infra eine Stellungnahme ein. Darin bezog sie sich auf jene Fragen, die ihr als betroffene Initiatorin gemäß § 4 SP-V-Gesetz im Rahmen der Konsultation zur vorgeschlagenen Netzveränderung zugesandt wurden.

Das Vorbringen beinhaltet zahlreiche sachverständige, aber kaum juristische Inhalte. Wenn allerdings vorgebracht wird, dass die Abwägung der in § 5 Z 4 SP-V-Gesetz definierten Ziele nicht schon im Scoping-Dokument, sondern erst im Umweltbericht auf Grundlage der darin gesammelten Informationen erfolgen muss (Seite 2), so ist dem zuzustimmen. Darüber hinaus ergibt sich kein rechtlicher Erläuterungsbedarf aus den Ausführungen der ÖBB Infra, welche *„die Durchführung einer ergebnisoffenen und verkehrsträgerübergreifenden SP-V [...] begrüßt“* (Seite 5).

VII. Zur Stellungnahme der Umweltstelle des BMK

Die Umweltstelle des BMK brachte mit Schreiben vom 24. November 2022 eine Stellungnahme ein. Eine solche erscheint gesetzlich nicht gefordert (vgl § 4 Satz 3 SP-V-Gesetz: *„Die [...] übrigen Initiatoren, die Umweltstellen betroffener Länder sowie der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sind vor der Erstellung eines Umweltberichtes zu konsultieren [...]“*); unabhängig davon werden in der Stellungnahme vor allem sachverständige Anregungen und Anmerkungen hinsichtlich des zu erstellenden Umweltberichts vorgenommen, die ohne rechtliche Relevanz sind und somit eine juristische Einschätzung erübrigen.