

Gericht

Verfassungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

24.06.2010

Geschäftszahl

V78/09

Samlungsnummer

19126

Leitsatz

Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung der S 36 Murtal Schnellstraße;

sachlich gerechtfertigte Abgrenzung des Vorhabens;

Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt; ausreichende Grundlagenforschung; keine Anwendbarkeit des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention und der SUP-Richtlinie auf bereits beschlossene bzw fortgeschrittene Projekte; keine Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeit der Trassenführung iSd Bundesstraßengesetzes;

keine Überschreitung bzw unsachlicher Gebrauch des Planungsermessens;

keine Anwendbarkeit des AVG bei Erlassung einer Trassenverordnung nach vorangehender Umweltverträglichkeitsprüfung

Spruch

Der Antrag wird abgewiesen.

Begründung**Entscheidungsgründe:**

I. 1. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und

Technologie erließ am 21. Juli 2009 die Verordnung betreffend die Bestimmung des Straßenverlaufes der S 36 Murtal Schnellstraße, Abschnitt St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen im Bereich der Gemeinden St. Georgen ob Judenburg, Unzmarkt-Frauenburg und Scheifling, BGBl. II 235/2009, auf Grund des §4 Abs1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971, im Folgenden: BStG), BGBl. 286 idF BGBl. I 95/2004, und des dritten Abschnittes des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000), BGBl. 697/1993 idF BGBl. I 50/2002 und der Kundmachung BGBl. I 84/2004.

2. Mit dieser (zur Gänze angefochtenen) Verordnung wird der oben beschriebene Straßenverlauf wie folgt bestimmt:

"Der gegenständliche Abschnitt der S 36 Murtal Schnellstraße beginnt in Edling bei B 317-km 10,343 und führt im Weiteren durch das Freilandgebiet bis nach St. Georgen ob Judenburg. Im Ortsgebiet von St. Georgen ob Judenburg wird die S 36 auf einer Länge von 610 m als gedeckte vierstreifige Unterflurtrasse geführt. Nach St. Georgen ob Judenburg verläuft die Trasse wieder durch Freilandgebiet und schließt an den vierstreifig ausgebauten Teilbereich 'St. Georgen-Unzmarkt' an, der bereits verkehrswirksam ist. Im Ortsgebiet von Unzmarkt wird die S 36 auf einer Länge von 950 m als gedeckte vierstreifige Unterflurtrasse geführt. In der Folge führt die S 36 weiter nach Westen und endet nach Durchquerung einer Talengstelle bei B 317-km 19,55 ca. 1,3 km vor dem Ostportal des Tunnels 'Scheiflinger Ofen'. Anschlussstellen sind östlich und westlich von St. Georgen ob Judenburg sowie östlich und westlich von Unzmarkt vorgesehen.

Im Einzelnen ist der Verlauf der Straßentrasse aus dem Verordnungsplan (Einlage M0-2 Rev. C und Einlage M0-3 Rev. C, jeweils im Maßstab 1:2000) zu ersehen. Die Festlegung der Straßenachsen erfolgt auf Grundlage eines von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) als Projektwerberin im April 2005 eingereichten und im Zuge des Verfahrens insbesondere hinsichtlich des Verlaufs der Straßenachse in Edling und der Länge der Unterflurtrasse im Ortsgebiet von Unzmarkt abgeänderten Projektes.

Der vorgenannte Verordnungsplan, die Projektunterlagen sowie die Beilagen 1 und 2 zum Erlass

Zl. BMVIT-316.436/0013-II/ST-ALG/2009, welche die schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung und die daraus resultierenden Maßnahmen enthalten, liegen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Sektion II, Abteilung ST3, Regierungsgebäude, 1010 Wien, Stubenring 1, beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung und in den Gemeindeämtern der Gemeinden St. Georgen ob Judenburg, Unzmarkt-Frauenburg und Scheifling zur öffentlichen Einsicht auf.

§15 Bundesstraßengesetz 1971 findet auf den vorangeführten Straßenabschnitt Anwendung. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes sind dem aufliegenden Verordnungsplan zu entnehmen.

Die Festlegung der Straßenachse von B 317-km 10,343 bis B 317-km 10,55988 (Achse Verziehung in den Bestand) und die damit verbundene Festlegung des Bundesstraßenbaugebietes kommen nicht zur Anwendung, wenn und insofern für diesen Bereich ein anderer Straßenverlauf der S 36 Murtal Schnellstraße durch Bescheid bestimmt ist."

3. Der Antragsteller beantragt die kostenpflichtige Aufhebung dieser Verordnung als gesetzwidrig.

3.1. Zu seiner Antragslegitimation bringt er vor, dass er als Eigentümer eines Grundstücks in der Katastralgemeinde Unzmarkt in seinem Eigentumsrecht insofern unmittelbar und aktuell berührt werde, als es ihm gemäß §15 BStG untersagt sei, Neu-, Zu- und Umbauten auf jenen Grundstücksteilen vorzunehmen, die vom Bundesstraßenbaugebiet umfasst seien. Weiters müsse er damit rechnen, dass das betroffene Grundstück bzw. Teilflächen davon im Zuge der "rechtlichen Durchsetzung der verordneten Straßentrasse eingelöst" werden würden.

Das Abwarten einer Entscheidung eines allfälligen Enteignungsverfahrens und der Ausschöpfung des Instanzenzuges sei dem Antragsteller nicht zumutbar. Die dadurch bewirkte zeitliche Verzögerung der Überprüfung der Trassenverordnung könne dazu führen, dass bis zur Entscheidung über deren Verfassungs- bzw. Gesetzeskonformität schon Straßenbaukosten in erheblicher Höhe entstanden seien. Sollte der Verfassungsgerichtshof in der Folge die Trassenverordnung als verfassungs- bzw. gesetzwidrig beurteilen, werde auf Grund der bereits entstandenen Baukosten eine neue Trassenführung aus wirtschaftlichen Erwägungen wohl ausscheiden.

3.2. In der Sache selbst behauptet der Antragsteller einen Verstoß gegen das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention, gegen das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich, gegen das Erfordernis einer "ausreichenden Grundlagenforschung", gegen §4 Abs1 BStG idF BGBl. I 95/2004 sowie gegen die verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte nach Art7 B-VG, Art5 und 6 StGG und Art6 EMRK.

4. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als zur Vertretung der angefochtenen Verordnung vor dem Verfassungsgerichtshof berufene Behörde legte die Verordnungsakten vor und erstattete eine Stellungnahme, in der sie den Antragsbehauptungen entgegnet und die Zurückweisung, in eventu die Abweisung beantragt. Der Antragsteller replizierte auf die Stellungnahme der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

II. Der Verfassungsgerichtshof hat zur Frage der Zulässigkeit erwogen:

1. Der Verfassungsgerichtshof geht seit dem Beschluss VfSlg. 8058/1977 unter Hinweis auf VfSlg. 8009/1977 in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass die Antragslegitimation nach Art139 Abs1 (letzter Satz) B-VG voraussetzt, dass durch die bekämpfte Bestimmung die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt werden müssen und dass der durch Art139 Abs1 B-VG dem Einzelnen eingeräumte Rechtsbehelf dazu bestimmt ist, Rechtsschutz gegen rechtswidrige generelle Normen nur insoweit zu gewähren, als ein anderer zumutbarer Weg hierfür nicht zur Verfügung steht (zB VfSlg. 11.684/1988, 14.297/1995, 15.349/1998, 16.345/2001 und 16.836/2003).

Ein solcher zumutbarer Weg besteht grundsätzlich dann, wenn ein gerichtliches oder verwaltungsbehördliches Verfahren anhängig ist, das dem von der generellen Rechtsnorm Betroffenen letztlich Gelegenheit bietet, die Einleitung eines amtswegigen Normenprüfungsverfahrens durch den Verfassungsgerichtshof anzuregen. Wie der Verfassungsgerichtshof in Zusammenhang mit nach Art 139 und 140 B-VG gestellten Individualanträgen mehrfach ausgeführt hat, ist der Partei in einem solchen Fall nur bei Vorliegen besonderer, außergewöhnlicher Umstände das Recht auf Einbringung eines Verordnungs- oder Gesetzesprüfungsantrages eingeräumt; andernfalls gelangte man zu einer Doppelgleisigkeit des Rechtsschutzes, die mit dem Grundsatz, dass der Individualantrag ein bloß subsidiärer Rechtsbehelf ist, nicht im Einklang stünde (vgl. zB VfSlg. 8312/1978, 11.344/1987, 18.182/2007).

Der Verfassungsgerichtshof erachtet es seit seinem Erkenntnis VfSlg. 9823/1983 unter besonderen Umständen für unzumutbar, den Ausgang eines Enteignungsverfahrens abzuwarten, um gegen den letztinstanzlichen Enteignungsbescheid mit dem Argument der Gesetzwidrigkeit der diesem Bescheid zugrunde liegenden Trassenverordnung die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts anzurufen, da bis zur Entscheidung über die Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung schon Baukosten in solcher Höhe aufgewendet werden, dass aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen eine andere, von der angefochtenen Trassenverordnung abweichende Trassenvariante nicht mehr in Frage kommt, wenn der Antragsteller zuvor einen Bescheid erwirken müsste, um zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit der ihn rechtlich belastenden Verordnung zu gelangen (VfSlg. 12.084/1989, 13.481/1993, 15.098/1998, 16.031/2000; VfGH 26.2.2009, V22/07).

2. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hält den Ausführungen des Antragstellers zur Zulässigkeit Folgendes entgegen:

"Da der Antragsteller es verabsäumt hat, die Grundstücksnummer anzuführen, hat er nicht dargelegt, welches konkrete Grundstück in seinem Eigentum steht und inwieweit dieses vom Bundesstraßenbaugebiet umfasst wird bzw. für die Verwirklichung der Trasse benötigt wird. Somit hat er auch nicht hinreichend dargelegt, dass er durch die angefochtene Verordnung unmittelbar in seinen Rechten betroffen ist.

Im Folgenden geht die ho. Behörde auf Basis der Unterlagen des Einreichprojekts davon aus, dass sich der gegenständliche Individualantrag auf das Grundstück EZ 137 KG 65034 mit der Grundstücksnummer 29/1 bezieht.

Die Liegenschaft des Antragstellers ist von der geplanten Trasse der S 36 nicht direkt betroffen und wird nur zu einem geringen Teil vom Bundesstraßenbaugebiet erfasst. Wie sich allerdings aus den Einreichunterlagen [...] ergibt, ist im Zuge der Errichtung der Unterflurtrasse Unzmarkt die Verlegung des Schafbergbaches notwendig, der dann über das Grundstück des Antragstellers führt. Zu einem kleinen Teil (32m²) wird das Grundstück des Antragstellers auch im Zuge des Umbaus der L 532 (Ausweitung der Kreisverkehrsanlage Unzmarkt Ost) benötigt. Vorgesehen war und ist die Einlöse des gesamten Grundstücks (700m²).

[...]

Zwar trifft es zu, dass der Verfassungsgerichtshof an der zuvor zitierten Judikatur (VfSlg. Nr. 9823) seither in ständiger Rechtsprechung festgehalten hat. Dennoch ist die ho. Behörde der Auffassung, dass es im konkreten Fall dem Antragsteller durchaus zumutbar wäre, eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 15 Abs 1 iVm § 14 Abs 3 BStG 1971 zu erwirken oder einen allfälligen Enteignungsbescheid abzuwarten, um auf einem dieser beiden Wege seine Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der Verordnung an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts heranzutragen:

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis VfSlg. Nr. 9823 unter Hinweis auf Hintze, ZfV 1982, S. 217 ff, die Zulässigkeit des Individualantrages betreffend Anfechtung von Trassenverordnungen im Wesentlichen damit begründet, dass dem Antragsteller kein zumutbarer Umweg zur Verfügung stehe, da auf Grund der zeitlichen Verzögerung, die mit den möglichen Umwegen verbunden sei, bis zur Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes bereits Baukosten in namhafter Höhe aufgewendet werden könnten. Nach Aufhebung der Trassenverordnung durch den Verfassungsgerichtshof müsste die neue Trassenverordnung die bereits aufgewendeten Investitionskosten und den Stand der Bauarbeiten berücksichtigen, sodass aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im Sinne des § 4 Abs 1 BStG 1971 eine andere Trassenvariante nicht mehr in Betracht komme.

Der Antragsteller hat aber im vorliegenden Individualantrag überhaupt kein konkretes Vorbringen zur Trassenfestlegung gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 erstattet. Er hat insbesondere nicht vorgebracht, welche andere Trassenvariante hätte gewählt werden sollen. Er wendet sich im Individualantrag vielmehr ausschließlich gegen die grundsätzliche Verwirklichung der S 36 von St. Georgen o.J. bis Scheiflinger Ofen. Würde aber der VfGH

den Argumenten des Antragstellers folgen, so käme nach einer Aufhebung der angefochtenen Trassenverordnung die Erlassung einer neuen Trassenverordnung gar nicht mehr in Betracht. Somit würde sich auch die Frage, ob eine andere Trassenvariante aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im Sinne des §4 Abs1 BStG 1971 wegen bereits aufgewendeter Baukosten überhaupt noch gewählt werden kann, nicht mehr stellen.

Da das Ziel des Antragstellers, nämlich die gänzliche Verhinderung des Baus einer Schnellstraße von St. Georgen o.J. bis Scheiflinger Ofen, sowohl über den Weg des Individualantrages als auch über die beiden anderen aufgezeigten Wege (Beantragung einer Ausnahmegenehmigung gemäß §15 Abs1 BStG 1971 bzw. Abwarten eines Enteignungsbescheides) erreichbar ist, liegen besondere außergewöhnliche Umstände, die die Einbringung des Individualantrages rechtfertigen würden, obwohl die Normenkontrolle auf anderen Wegen erreicht werden kann, im konkreten Fall nicht vor."

3. Das Vorbringen des Antragstellers zum Vorliegen der Antragslegitimation ist entgegen der Äußerung der Behörde durch die Angabe der Katastralgemeinde und der Einlagezahl hinreichend konkretisiert. Zwar sind in dem der Verordnung angeschlossenen, zur öffentlichen Einsicht aufliegenden Ordnungsplan die innerhalb des Bundesstraßenbaugebiets sowie in dessen räumlichen Nahebereich liegenden Grundstücke lediglich mit Grundstücksnummern, nicht aber mit Einlagezahlen bezeichnet. Aus der auf die Angaben des Antragstellers gestützten Grundbuchsabfrage ergibt sich jedoch zweifelsfrei, welches Grundstück im Eigentum des Antragstellers steht.

Auch der Umstand, dass das Grundstück des Antragstellers nicht zur Gänze von dem durch die Verordnung festgelegten Bundesstraßenbaugebiet erfasst wird, schließt nicht aus, dass der Antragsteller unmittelbar in seinen Rechten betroffen ist. Im Hinblick auf die Zulässigkeit des Individualantrags ist es ausreichend, dass der Antragsteller insofern in seiner Rechtssphäre unmittelbar betroffen ist, als ein Teil des in seinem Eigentum stehenden Grundstücks im Bundesstraßenbaugebiet nach §15 BStG liegt.

Der Verfassungsgerichtshof hält an seiner bisherigen Rechtsprechung zur Zulässigkeit von Individualanträgen auf Aufhebung von auf Grund des §4 Abs1 BStG idF vor der Novelle BGBl. I 154/2004 erlassenen Verordnungen (VfSlg. 9823/1983, 15.098/1998, 16.031/2000) fest. Die dort angestellten Überlegungen treffen auch auf diesen Antrag zu.

Dem Antragsteller steht kein anderer zumutbarer Weg der Gewährung des Rechtsschutzes gegen die angefochtene Verordnung zu, insbesondere da es dem Antragsteller nicht zumutbar ist, die Erlassung eines Enteignungsbescheids oder eines Bescheides über die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß §15 Abs1 iVm §14 Abs3 BStG 1971 abzuwarten, um nach Erschöpfung des Instanzenzuges Bedenken gegen die Gesetzmäßigkeit der Verordnung an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen.

Ebenso wenig vermag der Verfassungsgerichtshof die Auffassung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu teilen, dass der Antragsteller seine Bedenken nicht im Einzelnen dargelegt hätte: Für die Frage der Zulässigkeit eines auf Art139 Abs1 B-VG gestützten Antrages ist es unerheblich, welche konkreten Bedenken gegen eine Verordnung in der Sache vorgebracht werden. Unerheblich ist auch, dass sich der Antragsteller gegen die Verwirklichung des betreffenden Abschnitts der S 36 schlechthin wendet und kein Vorbringen zur allfälligen Auswahl einer anderen Trassenvariante erstattet.

Der Antrag erweist sich daher als zulässig.

III. Der Verfassungsgerichtshof hat in der Sache erwogen:

1. Zur Rechtslage:

1.1. Die bekämpfte Verordnung ist mangels anderslautender Anordnung gemäß §11 Abs1 BGBIG an dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag, nämlich am 22. Juli 2009, in Kraft getreten. Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl. insbesondere zu Flächenwidmungsplänen VfSlg. 14.046/1995, 14.143/1995, sowie zu einer Eisenbahn-Trassenverordnung VfSlg. 16.242/2001) ist - vorbehaltlich anderslautender Sonderregelungen - für das Verfahren zur Erlassung einer Verordnung die zum Zeitpunkt ihrer Erlassung geltende Rechtslage maßgeblich.

§34 Abs4 Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. 286 idF BGBl. I 58/2006, ordnet an, dass §4 Abs1 bis 5 BStG in der - gemäß BGBl. I 154/2004 - mit 31. Dezember 2004 außer Kraft getretenen Fassung des BGBl. I 95/2004 unter bestimmten Voraussetzungen weiterhin auf Straßenbauvorhaben anzuwenden ist:

"Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften"

§34. (1) - (3) [...]

(4) Die §§4 Abs1 bis 5, 7a Abs1, 14 Abs4, 15, 26 Abs1 und 27 Abs3 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 154/2004 treten am 1. Jänner 2005 in Kraft. Diese Bestimmungen sind jedoch auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die bis zum 31. Dezember 2004 entweder

- a) das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß §4 Abs5 oder
- b) das Feststellungsverfahren gemäß §24 Abs3 UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I Nr. 50/2002 eingeleitet worden ist oder
- c) das Vorverfahren gemäß §4 UVP-G 2000 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 eingeleitet worden ist und das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß §4 Abs5 bis zum 31. Mai 2005 eingeleitet wird.

Ferner sind Maßnahmen, die erstmals nach diesem Bundesgesetz eines Bescheides gemäß §4 bedürfen und für die bisher die Erlassung einer Trassenverordnung nicht vorgeschrieben war, von der Anwendung dieses Gesetzes ausgenommen, wenn bis zum 31. Dezember 2004 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren eingeleitet worden ist. Die Bestimmungen des §4 Abs6 bis 8 treten mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft.

(5) - (7) [...]"

Auf Antrag der ASFINAG vom 20. November 2003 wurde im Februar 2004 das UVP-Vorverfahren nach §4 UVP-G durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eingeleitet. Von 1. Juni bis 13. Juli 2005 wurden die Projektunterlagen bei der Behörde und den Standortgemeinden für das Anhörungsverfahren aufgelegt; die Auflage wurde am 27. bzw. 28. Mai 2005 durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung, in der Kronen Zeitung für das Bundesland Steiermark sowie in der Kleinen Zeitung für das Bundesland Steiermark kundgemacht.

Im vorliegenden Fall wurde somit das Vorverfahren gemäß §4 UVP-G 2000 idF BGBl. I 50/2002 vor dem 31. Dezember 2004 sowie das Anhörungsverfahren durch Kundmachung gemäß §4 Abs5 BStG iVm §9 Abs3 UVP-G bis zum 31. Mai 2005 eingeleitet, weshalb die angefochtene Verordnung auf Grund des §4 Abs1 BStG idF BGBl. I 95/2004 ergangen ist und der Verfassungsgerichtshof die vor dem 31. Dezember 2004 geltende Rechtslage anzuwenden hat.

1.2. §4 Abs1 und 5 des BStG, BGBl. 286/1971 idF BGBl. I 95/2004, lauten:

"§4. Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auffassung von Straßenteilen"

(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs3 und 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Verordnung zu bestimmen.

(2) - (4) [...]

(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs1 und 6 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Äußerung bei jener Gemeinde einbringen, auf

deren Gebiet sich die Äußerung bezieht. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln.

(6) - (9) [...]"

1.3. Das Übereinkommen über den Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl. 477/1995 idF BGBl. III 18/1999, ist ein zwischen der Europäischen Gemeinschaft, Österreich und anderen im Alpenraum gelegenen Staaten abgeschlossener Staatsvertrag, durch den sich die Vertragsparteien hinsichtlich des inneralpinen sowie des alpenquerenden Verkehrs zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik verpflichten. Die Zielvorgaben der Alpenkonvention sind gemäß deren Art 2 Abs 3 durch die Vereinbarung von - die Einzelheiten zur Durchführung des Übereinkommens enthaltenden - Protokollen umzusetzen (dazu und insbesondere zum Verkehrsprotokoll Haller, Zerstörung von Alpenraum und Rechtsstaat? FS Laurer, 2009, 41 ff.).

Die maßgeblichen Bestimmungen der Alpenkonvention im Protokoll "Verkehr" (P5), BGBl. III 234/2002 idF BGBl. III 108/2005, (im Folgenden: Verkehrsprotokoll) lauten:

"Artikel 8

Projektevaluations- und zwischenstaatliches Konsultationsverfahren

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.

(2) Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum sind zu koordinieren und zu konzertieren. Jede Vertragspartei verpflichtet sich bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, spätestens nach Vorlage der Prüfungen vorherige Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien durchzuführen. Diese Bestimmungen präjudizieren nicht das Recht jeder Vertragspartei, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist.

(3) Die Vertragsparteien unterstützen die stärkere Einbeziehung der Transportkomponente in das Umweltmanagement der Unternehmen in ihren Ländern.

[...]

Artikel 11

Straßenverkehr

(1) Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.

(2) Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn

- a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs 2 lit j festgelegten Zielsetzungen durch Vornahme entsprechender Vorsorge- oder Ausgleichsmaßnahmen auf Grund des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können,
- b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weiter verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können,
- c) die Zweckmäßigkeitprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist und
- d) den Raumordnungsplänen/-programmen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung getragen wird.

(3) Auf Grund der geographischen Verhältnisse und der Siedlungsstruktur des Alpenraumes, welche nicht in allen Fällen eine effiziente Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erlauben, erkennen die Vertragsparteien in diesen Randgebieten gleichwohl die Notwendigkeit der Schaffung und Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr an.

[...]

Artikel 24

Unterzeichnung und Ratifizierung

(1) Dieses Protokoll liegt für die Unterzeichnerstaaten der Alpenkonvention und die Europäische Gemeinschaft am 31. Oktober 2000 sowie ab dem 6. November 2000 bei der Republik Österreich als Verwahrer zur Unterzeichnung auf.

(2) Dieses Protokoll trifft für die Vertragsparteien, die ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch das Protokoll gebunden zu sein, drei Monate nach dem Tage in Kraft, an dem drei Staaten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt haben.

(3) [...]"

2. Zunächst ist auf die ständige Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zu verweisen, wonach sich der Verfassungsgerichtshof in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren auf Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken hat (vgl. VfSlg. 11.580/1987, 14.044/1995, 16.674/2002). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Verordnung, mit der der Straßenverlauf der S 36 im Abschnitt St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen festgelegt wird, aus den im Verordnungsprüfungsantrag dargelegten Gründen gesetzwidrig ist (VfSlg. 15.644/1999, 17.222/2004, 16.579/2002).

3. Nach dem Vorbringen des Antragstellers sind die in der Verordnung festgelegte S 36 zwischen Judenburg und Scheifling, die mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz (BÜG), BGBl. I 50/2002, in das Verzeichnis 2 "Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)" des BStG aufgenommen wurde, sowie die in Planung befindliche S 37 zwischen Scheifling und Klagenfurt Nord, die mit BGBl. I 58/2006 in das genannte Verzeichnis aufgenommen wurde, auf Grund ihrer Verkehrsfunktion "materiell als einheitliche Schnellstraße anzusehen, mit welcher erstmals eine durchgehende hochrangige Verbindung zwischen dem Knoten Seebenstein (NÖ) und dem Knoten Klagenfurt Nord (Ktn) geschaffen werden würde". Daher sei die S 36 im Zusammenhang mit der S 37 zu betrachten. Infolgedessen kämen die gegen die S 37 sprechenden Erwägungen auch bei der Beurteilung der S 36 zum Tragen.

3.1. Diesem Vorbringen des Antragstellers hält die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in ihrer Gegenschrift vom 21. Jänner 2010 Folgendes entgegen (Hervorhebungen im Original):

"Aus fachlicher, insbesondere verkehrstechnischer Sicht ist der Behauptung einer 'materiell einheitlichen' Schnellstraße zunächst Folgendes entgegenzuhalten:

*** Sowohl die S 36 als auch die S 37 sind jeweils für**

sich getrennt betrachtet verkehrlich wirksam und erfüllen damit unabhängig von einander eine eigenständige verkehrliche Funktion. Dies wurde in verkehrstechnischen Untersuchungen im Zuge des Verfahrens zur Verordnung des Bundesstraßenbaugebietes für den Teilabschnitt 2 (TA 2, Abschnitt St. Georgen o.J. bis Scheiflinger Ofen) der S 36 umfangreich und fachlich fundiert nachgewiesen.

*** Auch die Tatsache, dass zwischen der Aufnahme der**

Straßenzüge S 36 (im Jahr 2002) und S 37 (im Jahr 2006) in das Verzeichnis 2 zum BStG mehr als 4 Jahre lagen und diese beiden Straßenbauvorhaben als getrennte Straßenzüge normiert wurden, dokumentiert, dass hier zwei voneinander unabhängige Strecken zu errichten sind.

*** Für die Umsetzung der beiden Strecken wurden im**

Bauprogramm der ASFINAG deutlich unterschiedliche Bauzeitpläne dargestellt: So soll eine Verkehrsfreigabe für den TA 2 der S 36 bereits im Jahr 2013 erfolgen, während eine Verkehrsfreigabe der gesamten Strecke der S 37 nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten ist.

* Derzeit ist noch nicht geklärt, in welcher Form die S 37 im Abschnitt zwischen St. Veit und Scheiffling errichtet werden soll. Im derzeit laufenden so genannten straßenbaulichen Vorprojekt werden sowohl Querschnitt als auch Linienführung erst erarbeitet.

[...]

Aus dem Blickwinkel des BStG 1971 dokumentiert schon allein der Umstand, dass zwischen der Aufnahme der S 36 und der S 37 in das Verzeichnis 2 zum BStG 1971 mehr als 4 Jahre lagen und diese beiden Straßenbauvorhaben vom Bundesstraßengesetzgeber bewusst als getrennte Straßenzüge in das Verzeichnis 2 aufgenommen wurden, den (durch die weite Sonderplanungskompetenz des Bundes nach Art10 Abs1 Z9 B-VG auch legitimierten) Willen des Bundesstraßengesetzgebers, in Form der S 36 und der S 37 zwei voneinander unabhängige Bundesstraßen zu errichten.

Dass diese beiden Straßenbauvorhaben örtlich aneinander grenzen, ändert daran nichts: Das BStG 1971 normiert keine Pflicht, aneinander grenzende aber 'zeitversetzte' und mit unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen und Zielen verbundene Straßenbauvorhaben als einen einheitlichen Straßenzug in das jeweilige Verzeichnis zum BStG 1971 aufzunehmen.

Ebenso wenig definiert das BStG 1971, unter welchen (räumlichen, sachlichen und/oder zeitlichen) Gesichtspunkten zwei Projekte als ein 'Straßenbauvorhaben' zu betrachten sind.

[...]

Gemäß §24 Abs7 UVP-G 200 ist in UVP-Verfahren betreffend Bundesstraßen unter anderem auch §2 Abs2 UVP-G 2000 mitanzuwenden. §2 Abs2 UVP-G 2000 definiert ein Vorhaben als 'die Errichtung einer Anlage oder einen sonstigen Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.'

Wie die Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts zeigt, kann allerdings in sachlich gerechtfertigten Ausnahmefällen von der oben dargestellten - grundsätzlichen - Einheitlichkeit mehrerer Vorhaben abgegangen und eine Aufteilung in mehrere Teilvorhaben als zulässig angesehen werden; dies ergibt sich etwa aus dem Erkenntnis des VfGH vom 22.6.2002, V53/01 (B 301 Wiener Südrand Straße) [...]:

[...]

Selbst im Fall der - bei der S 36 und S 37 aufgrund der um 4 Jahre versetzten Aufnahme dieser beiden Straßenbauvorhaben in das BStG 1981 und der unterschiedlichen verkehrlichen Funktionen und Ziele zu verneinenden - 'Teilung' eines größeren Vorhabens in mehrere Teilprojekte wäre daher vor Attestierung einer - vom Antragsteller lapidar unterstellten - unzulässigen 'Stückelung' nach der Judikatur zu fragen,

*** ob die Abgrenzung zweier Projekte sachlich**

gerechtfertigt ist, oder

*** ob der Grund für die Stückelung des Vorhabens**

lediglich in der Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G 2000 liegt.

[...]

Die Sachlichkeit einer Erklärung der S 36 und der S 37 zu getrennten Straßenzügen beruht darauf, dass

*** sowohl die S 36 als auch die S 37 jeweils für sich**

getrennt betrachtet verkehrlich wirksam sind und damit unabhängig von einander eine eigenständige verkehrliche Funktion erfüllen,

* für die Umsetzung der beiden Strecken im Bauprogramm

der ASFINAG deutlich unterschiedliche Bauzeitpläne dargestellt wurden, wonach eine Verkehrsfreigabe für den TA 2 der S 36 bereits im Jahr 2013 erfolgen soll, während eine Verkehrsfreigabe der gesamten Strecke der S 37 nicht vor dem Jahr 2020 zu erwarten ist, und

* derzeit noch nicht geklärt ist, in welcher Form die S 37 im Abschnitt zwischen St. Veit und Scheifling errichtet werden soll, weil im derzeit laufenden straßenbaulichen Vorprojekt sowohl Querschnitt als auch Linienführung künftig erst erarbeitet werden.

Dazu kommt, dass in keiner Weise eine UVP-Pflicht umgangen werden soll:

Wie das vorliegende Verfahren bestens dokumentiert, wurde vor der Erlassung der gegenständlichen Trassenverordnung ein UVP-Verfahren durchgeführt. Ebenso werden sowohl der Teilabschnitt 1 der S 36 (Judenburg - St. Georgen) als auch die S 37 jeweils einer UVP unterzogen, sodass im Ergebnis jedenfalls eine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen beider Teilabschnitte der S 36 und der S 37 im Sinn des UVP-G 2000 bereits stattfand bzw. noch weiter stattfinden wird. Im Sinn der oben dargestellten Judikatur des VfGH liegt daher mit Sicherheit kein unzulässiger Umgehungsversuch in Form einer 'willkürlichen' Stückelung vor."

3.2. Wie der Verfassungsgerichtshof bereits in den Erkenntnissen VfSlg. 16.242/2001 (zur Abgrenzung einer Eisenbahnstrecke), VfSlg. 16.567/2002 und VfGH 28.9.2009, B1779/07, ausgesprochen hat, ist als maßgebliches Kriterium für die Frage, ob die Trasse eines Straßenbauprojekts einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, die nach Maßgabe des Gleichheitssatzes sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens heranzuziehen. Dabei geht der Verfassungsgerichtshof davon aus, dass es einer Begrenzung und Teilung eines Vorhabens an der sachlichen Rechtfertigung fehlt, wenn der Grund für die Aufteilung, und insofern der "Stückelung" einer Strecke, lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G ist. Von einer derartigen Aufteilung kann hier - sofern man angesichts des zeitlichen Abstands zwischen der gesetzlichen Aufnahme der S 36 und jener der S 37 in das Verzeichnis 2 zum BStG und der jeweiligen Komplexität der Vorhaben überhaupt von einer "Aufteilung" sprechen kann - jedoch nicht die Rede sein, da eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die S 36 bereits durchgeführt wurde und das Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung für die S 37 nach dem Vorbringen der verordnungserlassenden Behörde schon eingeleitet wurde. Eine Teilung in einzelne Teilabschnitte kann in einem Fall wie diesem gar nicht dazu führen, dass Verstöße gegen verbindliche umweltrechtliche Vorschriften durch "Stückelung" vermieden werden, da gemäß §24h Abs3 UVP-G eine Verordnung nicht erlassen werden darf, wenn die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind.

Dazu kommt, dass sich die S 36 Murtal Schnellstraße in ihrer Verkehrsbedeutung keineswegs auf eine Funktion als Zubringerin zur S 37 beschränkt; vielmehr beginnt kurz nach dem westlichen Ende des durch die angefochtene Verordnung bestimmten Teilstücks der S 36 die Bundesstraße B 96, über die man in weiterer Folge zur Autobahn A 10 (Tauernautobahn) gelangt. Insoweit wird die S 36 Murtal Schnellstraße unabhängig vom Fortgang der Errichtung der S 37 jedenfalls überregional verkehrswirksam.

3.3. Der Verfassungsgerichtshof vermag sich daher der Annahme des Antragstellers, dass die S 36 und die S 37 als eine "materiell einheitliche Schnellstraße" anzusehen seien, nicht anzuschließen. Für die Beurteilung der Gesetzwidrigkeit der Verordnung, mit welcher der Trassenverlauf der S 36 festgelegt wurde, haben die spezifisch gegen die Errichtung der S 37 vorgebrachten Erwägungen außer Betracht zu bleiben.

Der Beurteilung durch den Verfassungsgerichtshof entzogen sind daher allfällige Verstöße gegen das Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich, BGBl. I 96/2005 (im Folgenden: SP-V-Gesetz), welche, wie der Antragsteller behauptet, im Zuge der vor der Aufnahme in das Verzeichnis 2 zum BStG durchgeführten strategischen Verkehrsprüfung der S 37 erfolgt seien; auf die gesetzliche Festlegung der S 36 durch BGBl. I 50/2002 ist, wie auch der Antragsteller einräumt, das SP-V-Gesetz nicht anzuwenden. Die auf die strategische Verkehrsprüfung zur S 37 bezogenen Ausführungen zum Verstoß der "S 36 / S 37" gegen Art11 Abs1 Verkehrsprotokoll sowie zu den Auswirkungen der Errichtung der S 37 auf den Ausstoß von Luftschadstoffen gehen folglich ins Leere.

4. Der Antragsteller macht einen Verstoß der angefochtenen Verordnung gegen Art11 Abs2 Verkehrsprotokoll geltend.

4.1. Unter Außerachtlassung des Zusammenhangs mit der S 37, dh. in "isolierter Betrachtung", ließe sich die S 36 als neue hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr bezeichnen, deren Einrichtung nach Art11 Abs2 Verkehrsprotokoll nur unter bestimmten, hier jedoch nicht vorliegenden Voraussetzungen zulässig sei. Beispielsweise erfülle die geplante Errichtung der S 36, insbesondere im Zusammenhang mit dem "beabsichtigten Rückbau der parallel zur S 36 / S 37 verlaufenden Südbahnstrecke von zwei Gleisen auf ein Gleis", nicht die Voraussetzung des Art11 Abs2 litb Verkehrsprotokoll.

4.2. Zur Anwendbarkeit des Verkehrsprotokolls auf die S 36 führt der Antragsteller Folgendes aus (Hervorhebungen im Original):

"Das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention wurde [...] später ratifiziert und kundgemacht und ist auch später in Kraft getreten als das BÜG. Eine grundlegende Voraussetzung[...] einer Derogation des Anhang 2 zum BStrG idF BÜG iS einer lex posterior betreffend die Teilstrecke der S 36 Judenburg - Scheifling durch das Verkehrsprotokoll[...] ist somit gegeben."

4.3. Die verordnungserlassende Behörde hält dem Folgendes entgegen:

"Das Verkehrsprotokoll wurde mit Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 14.08.2002 ratifiziert und ist entsprechend der Bestimmung in Art24 Abs2 VProt drei Monate nachdem insgesamt drei Staaten ihre Ratifikationsurkunden hinterlegt haben, am 18.12.2002 in Kraft getreten.

[...]

Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention wurde vom österreichischen Gesetzgeber ohne Erfüllungsvorbehalt genehmigt und nimmt innerstaatlich somit den Rang eines Gesetzes ein. Vieles spricht dafür, dass die in diesem Zusammenhang relevanten Bestimmungen des Art8 und des Art11 VProt auch unmittelbar anzuwenden sind, da sie im Sinne des verfassungsrechtlichen Legalitätsprinzips (Art18 B-VG) ausreichend bestimmt erscheinen.

[...]

Nach Art8 Abs2 VProt ist das Recht der Vertragsstaaten, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, nicht präjudiziert ('Rückwirkungsverbot'). Mit anderen Worten sind die Bestimmungen des Art11 VProt auf Projekte, die zu dem im Art8 Abs2 leg.cit. bezeichneten maßgeblichen Zeitpunkt in den Verzeichnissen des Bundesstraßengesetzes 1971 enthalten waren, nicht anzuwenden.

Art 8 Abs2 VProt bezieht sich nicht nur auf die in dieser Bestimmung genannte Verpflichtung, Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum zu koordinieren und zu konzertieren, sondern es erstrecken sich dessen Wirkungen vielmehr auch auf den Art11 VProt[...], sodass bestimmte Projekte vom Anwendungsbereich des VProt ausgenommen sind. In der Übergangsbestimmung des Art8 VProt kommt das von den Vertragsparteien vertraglich vereinbarte 'Rückwirkungsverbot' zum Ausdruck, das grundsätzlich dem allgemeinen völkerrechtlichen Rückwirkungsverbot des Art28 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge (WVK) entspricht, wonach die Bestimmungen von (völkerrechtlichen) Verträgen eine Vertragspartei nicht in Bezug auf eine Handlung oder Tatsache binden, die vor dem Inkrafttreten des Vertrages hinsichtlich der betreffenden Vertragspartei vorgenommen wurde oder eingetreten ist.

[...]

[...] Die Aufnahme eines Straßenzuges in ein Verzeichnis des BStG 1971 verpflichtet in der Folge den Bund (Bundesstraßenverwaltung) das Straßenbauvorhaben zu konkretisieren und dem BMVIT ein entsprechendes Projekt vorzulegen.

[...]

[...] Dies wiederum bedeutet, dass die Regelung des §4 Abs1 BStG 1971 sowohl in der alten als auch in der neuen Fassung ein Ermessen des BMVIT dahingehend ausschließt, ob überhaupt ein Bedarf nach Errichtung der betreffenden Bundesstraße besteht oder ob anderen Verkehrsmitteln oder -verbindungen aus ökonomischen Erwägungen und unter Gesichtspunkten des Umweltschutzes der Vorzug gegenüber dem Bau der gesetzlich vorgesehenen Bundesstraße zu geben wäre (VfSlg 16.567/2002 mit weiteren Hinweisen). Alle diese Überlegungen führen zu dem Ergebnis, dass der Bedarf an der Errichtung einer Bundesstraße durch deren Aufnahme in die Verzeichnisse des BStG 1971 (gesetzlich) festgestellt wird.

[...]

Auch wenn das 'Verzeichnis der Verkehrsinfrastrukturen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls von den Vertragsparteien beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist' in Bezug auf die Projekte in Österreich lediglich zwei hochrangige Bundesstraßenprojekte im Bereich des inneralpinen Verkehrs und zwar die S 18 Bodensee Schnellstraße und die (vor Inkrafttreten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 noch als Bundesstraße B bezeichnete) B 179 Fernpass Straße (Tschirgantunnel) enthält, ist man im BMVIT nach der Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls durch den damaligen Umweltminister Molterer im Jahre 2000 davon ausgegangen, dass alle zum Zeitpunkt der Annahme im BStG enthaltenen Projekte vom Verkehrsprotokoll ausgenommen sind. Es ist daher davon auszugehen, dass das Verzeichnis, nicht zuletzt aufgrund der obigen Ausführungen, jedenfalls keine vollständige Darstellung der unter die Übergangsbestimmung des Art8 VProt fallenden Bundesstraßenbauprojekte bietet. Darüber hinaus kann aus dem Verzeichnis auch aus dem Grund nichts für die Interpretation des Art8 Abs2 VProt gewonnen werden, dass die Formulierung der genannten Bestimmung, wonach das Recht der Vertragsstaaten, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme des VProt im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, nicht präjudiziert ist, ausschließlich und eindeutig auf objektives Recht und nicht auf die im Zuge der Annahme des Protokolls von (nicht allen) Vertragsstaaten vorgelegten Verzeichnisse bzw. Projektlisten abstellt.

Das genannte Verzeichnis kann weder als Vertragsbestandteil noch als eigenständiger Vertrag angesehen werden. [...]

[...]

Art 24 Abs2 VProt bestimmt, dass das Protokoll für die Vertragsparteien, die ihre Zustimmung ausgedrückt haben, durch das Protokoll gebunden zu sein (damit ist wohl die Unterfertigung des Verkehrsprotokolls in Luzern am 31.10.2000 gemeint), drei Monate nach dem Tage in Kraft tritt, an dem drei Staaten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt habe. Die obigen Ausführungen betreffend parlamentarisch zu genehmigende Staatsverträge und der Vergleich der Sprachfassungen der relevanten Bestimmungen führen dazu, dass als der im Art8 Abs2 VProt genannte Zeitpunkt, in Österreich der Zeitpunkt der Ratifikation am 14.08.2002 anzusehen ist.

[...]

Selbst wenn man dem Gedanken, mit dem Zeitpunkt der Annahme in Art8 VProt könne nicht der Zeitpunkt des Inkrafttretens und somit ein ex ante nicht objektiv feststellbarer Zeitpunkt gemeint sein, der es dem Ermessen der Vertragsparteien überlässt, bis zum Inkrafttreten alle inneralpinen und alpenquerenden Straßen gesetzlich zu verankern, näher treten und als Zeitpunkt der Annahme des Verkehrsprotokolls das Datum der Unterfertigung am 31.10.2000 heranziehen würde, könnte dies nichts an der oben dargelegten Rechtsauffassung ändern:

Der im Rahmen des Individualantrages verfahrensgegenständliche Straßenzug der S 36 Murtal Schnellstraße von St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen war zum 31.10.2000 im Verzeichnis 3 ('Bundesstraßen B') des BStG idF BGBl. I Nr. 182/1999 als Teil der B 317 Friesacher Straße (Judenburg (S 36) - Scheifling - Neumarkt - Friesach - St.Veit/Glan - Klagenfurt Nord (A 2, B 83)) enthalten und somit auch unter diesem zeitlichen Blickwinkel von der Übergangsbestimmung des Art8 Abs2 VProt umfasst.

Dem Einwand, dass Bundesstraßen B im Verzeichnis 3 des BStG 1971 nicht als hochrangig zu qualifizieren sind, ist entgegenzuhalten, dass die Kategorie der '300er Straßen' sehr wohl als hochrangig einzustufen ist bzw. war. Diese Kategorie wurde mit dem BGBl. I Nr. 182/1999 eingeführt."

4.4. Voraussetzung eines möglichen Verstoßes der angefochtenen Verordnung ist, dass sie nicht von der "Übergangsvorschrift" des Art8 Abs2 letzter Satz des Verkehrsprotokolls und von der dort enthaltenen Ausnahme von der Anwendbarkeit des Verkehrsprotokolls erfasst ist. Diese kommt unter der Voraussetzung zur Anwendung, dass erstens der Bau einer Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der nationalen Rechtsordnung "beschlossen" ist und zweitens dies "zum Zeitpunkt der Annahme" des Verkehrsprotokolls erfolgt ist.

Das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention wurde nach Genehmigung durch den Nationalrat (BGBl. III 234/2002) mit Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 14. August 2002 ratifiziert und trat entsprechend der Bestimmung des Art24 Abs2 Verkehrsprotokoll drei Monate nach der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden durch drei Staaten, dh. am 18. Dezember 2002 in Kraft.

4.4.1. Der Verfassungsgerichtshof hat daher zunächst die Frage zu beantworten, ob der Bau der S 36 als "beschlossen" iSd Art8 Abs2 Verkehrsprotokoll angesehen werden kann:

Entsprechend dem Wortlaut des Art8 Abs2 Verkehrsprotokoll ist jedenfalls anzunehmen, dass es für die Ausnahme eines Straßenbauvorhabens von der Anwendung des Verkehrsprotokolls ausreicht, dass die Durchführung eines solchen in der innerstaatlichen Rechtsordnung des jeweiligen Vertragsstaates gesetzlich verankert ist. Die Anführung von Straßenbauvorhaben in jenen Erklärungen und Verzeichnissen, welche die Vertragsstaaten anlässlich des Vertragsabschlusses abgegeben haben, ist dabei nicht erforderlich, da es sich bei diesen Urkunden nicht um Vertragsbestandteile handelt, vielmehr stellen sie Erklärungen dar, die lediglich die politischen Voraussetzungen für die Annahme des Verkehrsprotokolls im Rahmen der Ministerkonferenz bildeten (so auch die Erläuterungen zur Genehmigung des Staatsvertrages, RV 1095 BlgNR

21. GP, 38). Im vorliegenden Fall ist das Erfordernis des Art8 Abs2 Verkehrsprotokoll, dass das betreffende Vorhaben beschlossen oder der Bedarf dafür gesetzlich festgestellt wurde, dadurch erfüllt, dass die Errichtung der S 36 Murtal Schnellstraße zum Zeitpunkt der Annahme des Verkehrsprotokolls im Verzeichnis 2 zum BStG 1971 und damit gesetzlich vorgesehen war. Daraus ergibt sich die Verpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, auf der Grundlage eines von der Bundesstraßenverwaltung vorgelegten Entwurfs eine Verordnung zur Trassenfestlegung zu erlassen, ohne dass jenem diesbezüglich (Handlungs-)Ermessen eingeräumt ist (VfSlg. 11.755/1988, 12.084/1989, 16.567/2002).

4.4.2. Als "Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls" iSd Art8 Abs2 Verkehrsprotokoll kommen sowohl der Tag der Unterzeichnung des Verkehrsprotokolls (31. Oktober 2000) als auch der Tag der Ratifizierung (14. August 2002) in Frage. Der Verfassungsgerichtshof kann es dahin stehen lassen, ob als maßgeblicher Zeitpunkt jener der Unterzeichnung anzunehmen ist (so wohl im Einklang mit dem Willen der Vertragsparteien die Erläuterungen zur Genehmigung des Verkehrsprotokolls, RV 1095 BlgNR 21. GP, 40) oder der Tag der Ratifikation: Bereits zum Zeitpunkt der Unterzeichnung war der nunmehr als S 36 Murtal Schnellstraße in das Verzeichnis 2 übernommene Straßenzug von St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen als Teil der B 317, und zwar als höherrangige Bundesstraße, im Verzeichnis 3 (Bundesstraßen B) zum BStG 1971 idF BGBl. I 182/1999 enthalten; hochrangige Bundesstraßen wurden im Verzeichnis 3 zum BStG idF BGBl. I 182/1999 in der Zahlengruppe B 301 ff. ausgewiesen und bildeten zusammen mit den Autobahnen und Schnellstraßen das höchst- und hochrangige Bundesstraßennetz (RV 1969 BlgNR 20. GP, 19).

Das Straßenbauvorhaben, welches Gegenstand der angefochtenen Verordnung ist, war somit am 31. Oktober 2000 in der Anlage zum BStG enthalten und seine Durchführung somit "beschlossen" bzw. der Bedarf gesetzlich festgestellt iSd Art8 Abs2 Verkehrsprotokoll. Die angefochtene Verordnung fällt nach der Übergangsbestimmung nicht in den Anwendungsbereich des Verkehrsprotokolls.

Dem Vorbringen des Antragstellers, das Verkehrsprotokoll derogiere dem Verzeichnis 2 zum BStG 1971 im Hinblick auf die S 36, ist daher entgegenzuhalten, dass es angesichts des Ausschlusses der Wirkung auf bereits "beschlossene" Straßenbauvorhaben durch Art8 Abs2 Verkehrsprotokoll schon an der für die Derogation erforderlichen Voraussetzung eines Widerspruchs zwischen der früheren und der späteren Vorschrift fehlt.

Die Ausführungen des Antragstellers hinsichtlich des Verstoßes gegen Art11 Abs2 Verkehrsprotokoll gehen folglich ins Leere.

5. Der Antragsteller bringt vor, dass die angefochtene Verordnung nicht dem sich aus der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (VfSlg. 9823/1983, 18.026/2006, 18.640/2008) ergebenden Erfordernis einer "ausreichenden Grundlagenforschung" entspreche. Dieses Erfordernis sei schon vor In-Kraft-Treten der Novelle BGBl. I 50/2002 Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung gewesen.

Außerdem sei die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L 197/30 (im Folgenden: SUP-Richtlinie), am 21. Juli 2001, dh. vor der Novelle BGBl. I 50/2002, in Kraft getreten. Auch wenn die Umsetzungsfrist erst mit 20. Juli 2004 geendet habe, seien nationale Rechtsvorschriften (etwa Art7 B-VG) schon bis dahin im Einklang mit der Richtlinie auszulegen gewesen. Während der Umsetzungsfrist dürften jedenfalls keine (gegenläufigen) nationalen Vorschriften erlassen werden, die die Ziele und Zwecke der Richtlinie unterlaufen würden (EuGH 23.4.2009, verb. Rs. C-261/07, C-299/07, VTb-VAB NV ua., Rz 35 ff.).

Das Erfordernis einer "ausreichenden Grundlagenforschung" sowie die in den Anhängen I und II der SUP-Richtlinie festgelegten Kriterien für eine strategische Prüfung hätten daher bereits vor In-Kraft-Treten des SP-V-Gesetzes bzw. vor Ablauf der Umsetzungsfrist der SUP-Richtlinie und somit im Rahmen der Erlassung der Novelle BGBl. I 50/2002 berücksichtigt werden müssen. Die angefochtene Verordnung sei wegen Verstoßes gegen das aus Art7 B-VG abgeleitete Sachlichkeitsgebot aufzuheben.

5.1. Die verordnungserlassende Behörde äußert sich dazu wie folgt:

"[...] Wie sich aus dem vorgelegten Verwaltungsakt ergibt, hat die ho. Behörde vor Erlassung dieser Verordnung ein umfangreiches Ermittlungsverfahren durchgeführt, in dessen Rahmen alle wesentlichen Entscheidungsgrundlagen erhoben wurden. Insbesondere wurde eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Bei Festlegung des Straßenverlaufes wurde auf sämtliche in §4 Abs1 BStG 1971 genannten Entscheidungskriterien Bedacht genommen. Die angefochtene Verordnung genügt daher jedenfalls dem Erfordernis einer 'ausreichenden Grundlagenforschung'. [...]"

[...]

Im Übrigen hat der Antragsteller die mit der Novelle BGBl. I Nr. 50/2002 im Verzeichnis 2 des BStG 1971 vorgenommene Ergänzung der S 36 Murtal Schnellstraße um den Streckenteil Judenburg - Scheifling nicht ausdrücklich mit der gegenständlichen Trassenverordnung mitangefochten. Er hat auch keine spezifischen verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die gesetzliche Verankerung dieses Streckenteiles dargelegt.

[...]

Soweit der Antragsteller vorbringt, dass die SUP-Richtlinie zwar in Bezug auf die gesetzliche Verankerung der S 36 im Verzeichnis 2 des BStG 1971 nicht unmittelbar anwendbar sei, da die Umsetzungsfrist erst am 20. Juli 2004 geendet habe, aber Ziele und Zwecke dieser Richtlinie bereits nach ihrem Inkrafttreten (21. Juli 2001) nicht unterlaufen werden dürften, ist ihm Folgendes entgegenzuhalten:

[...]

Der zeitliche Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie wird ausdrücklich in Art13 Abs3 festgelegt. Demnach gilt die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltprüfung für die Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt nach dem 21. Juli 2004 erstellt wird. Pläne und Programme, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor diesem Zeitpunkt liegt und die mehr als 24 Monate danach (21. Juli 2006) angenommen oder in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden, unterliegen der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltprüfung, es sei denn die Mitgliedstaaten entscheiden im Einzelfall, dass dies nicht durchführbar ist.

Im SUP-Leitfaden der Europäischen Kommission (im Internet abrufbar unter <http://ec.europa.eu/environment/eia/sea-support.htm>) wird zu Art13 Abs3 festgehalten, dass bei Plänen und Programmen, deren erster förmlicher Vorbereitungsakt vor dem 21. Juli 2004 erstellt wurde, die jedoch erst am 21. Juli 2006 angenommen werden, davon auszugehen ist, dass bei diesen Plänen und Programmen bis Juli 2004 noch keine umfangreichen oder wesentlichen Arbeiten erfolgt sein werden und die Durchführung der Umweltprüfung sinnvoll ist. Es wäre nicht sinnvoll, eine Umweltprüfung bei einem Plan durchzuführen, dessen erster Vorbereitungsakt vor Juli 2004 erstellt wurde und der zu diesem Zeitpunkt schon sehr weit fortgeschritten ist.

Die SUP-Richtlinie geht somit selbst davon aus, dass für Pläne und Programme, die vor einem bestimmten Zeitpunkt angenommen werden, eben keine auf alle Aspekte Bedacht nehmende Umweltprüfung durchzuführen ist. Demnach kann auch keine Rede davon sein, dass die Ziele der SUP-Richtlinie unterlaufen werden, wenn für Pläne und Programme, die die SUP-Richtlinie ausdrücklich von ihrem zeitlichen Anwendungsbereich ausnimmt, keine Umweltprüfung durchgeführt wird."

5.2. Im Erkenntnis VfSlg. 8280/1978 stellt der Verfassungsgerichtshof fest, dass den gesetzlichen Vorschriften über die Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen dann besondere Bedeutung zukommt, wenn die vom Verordnungsgeber zu erlassenden Planungsnormen durch das Gesetz nur final determiniert sind. Im Hinblick darauf sprach der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis VfSlg. 9823/1983 aus, dass es keine unabhängig von der konkreten Gesetzeslage bestehende Pflicht zur Erarbeitung bestimmter Entscheidungsgrundlagen gibt, sondern dass in bestimmten Rechtsvorschriften (vgl. §2 Abs3, §10 Abs2 nÖ ROG 1974) eine besondere Grundlagenforschung vorgesehen ist und sich daraus das Erfordernis einer strengen Prüfung der Frage, ob die Entscheidungsgrundlagen des Verordnungsgebers in ausreichendem Maße erkennbar sind, ergibt.

In den das Verfahren zur Erlassung von Trassenverordnungen regelnden Vorschriften, insbesondere in jenen der §§4, 7, 7a und 32 BStG sowie der §§9, 23a, 24, 24c, 24f, 24h des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (im Folgenden: UVP-G), BGBl. 697/1993 idF BGBl. I 50/2002 und BGBl. I 84/2004, ist das Erfordernis einer umfassenden Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen festgelegt.

Weder aus dem Erkenntnis VfSlg. 9823/1983 noch aus den anderen vom Antragsteller angeführten Erkenntnissen VfSlg. 18.026/2006 (zur Änderung eines Flächenwidmungsplans) sowie VfSlg. 18.640/2008 (zur Änderung eines Bebauungsplans) ergibt sich, dass es einer über die gesetzlichen Erfordernisse hinausgehenden Erhebung der Entscheidungsgrundlagen bedarf.

Gegen die nach den anzuwendenden gesetzlichen Vorschriften des UVP-G und des BStG erfolgte Ermittlung der Entscheidungsgrundlagen durch die verordnungserlassende Behörde hat der Antragsteller - von dem Vorbringen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit iSd §4 Abs1 BStG (siehe 6.) abgesehen - keine Bedenken geäußert.

5.3. Hinsichtlich der Berücksichtigung der in den Anhängen I und II der SUP-Richtlinie festgelegten Kriterien für die strategische Prüfung teilt der Verfassungsgerichtshof die Auffassung der verordnungserlassenden Behörde, wonach das der Trassenverordnung zugrunde liegende Straßenbauvorhaben vom Anwendungsbereich der SUP-Richtlinie durch deren Art13 Abs3 ausgenommen ist. Auf Projekte, die bei In-Kraft-Treten der SUP-Richtlinie am 21. Juli 2004 auf Grund bereits erfolgter umfangreicher oder wesentlicher Arbeiten weit fortgeschritten sind, soll die SUP-Richtlinie eben gerade nicht angewendet werden.

Die Strecke von St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen war bereits als Teil der B 317 Friesacher Straße im Verzeichnis 3 (Bundesstraßen B) zum BStG idF BGBl. I 182/1999 enthalten und wurde durch BGBl. I 50/2002 als S 36 Murtal Schnellstraße in das Verzeichnis 2 (Bundesstraßen S) übernommen, aber nicht neu in dieses aufgenommen. Zwar regte die ASFINAG erst am 14. April 2005 die Erlassung einer Trassenverordnung beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Einreichung der Projektunterlagen an. Bereits zwischen 1995 und 2003 waren jedoch Straßenbaudetailprojekte für den Ausbau der Strecke zwischen St. Georgen ob Judenburg und Scheiflinger Ofen im Sinne einer vierstreifigen Bundesstraße erarbeitet worden; nachdem die Steiermärkische Landesregierung der ASFINAG am 6. November 2003 den Auftrag zur Erstellung eines Einreichprojektes S 36, Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 2, erteilt hatte, wurden diese Detailprojekte schließlich zusammengefügt, ergänzt und an die Anforderungen einer Schnellstraße angepasst.

Es bestehen somit keine Anhaltspunkte dafür, dass die SUP-Richtlinie auf das Straßenbauvorhaben S 36 anwendbar ist, da die Erstellung des Projekts zu einem wesentlichen Teil bereits vor dem 21. Juli 2004 erfolgt ist. Ein Verstoß gegen Art7 B-VG durch Unterlaufen der Ziele der SUP-Richtlinie durch Erlassung der angefochtenen Verordnung hat daher nicht stattgefunden.

5.4. Soweit der Antragsteller in seinem Vorbringen andeutet, verfassungsrechtliche Bedenken gegen die Aufnahme der S 36 in das Verzeichnis 2 des BStG durch das BÜG 2002, BGBl. I 50/2002, wegen fehlender Berücksichtigung der in der SUP-Richtlinie festgelegten Kriterien zu hegen, ist ihm entgegenzuhalten, dass er einen Antrag lediglich auf Aufhebung der Trassenverordnung nach Art139 B-VG gestellt und keine sonstigen Ausführungen zu einer allfälligen Anfechtung des Gesetzes getroffen hat. Mangels Bezugnahme auf die Bestimmung des Art140 B-VG, eines auf die Aufhebung des Gesetzes in einem bestimmten Umfang gerichteten Antrags sowie einer Darlegung der Bedenken im Einzelnen (§15 Abs2, §62 Abs1 VfGG) ist nicht davon auszugehen, dass der Antragsteller auch eine Anfechtung des BÜG 2002 beabsichtigt hätte.

Der Anregung des Antragstellers in dessen Schriftsatz vom 11. Mai 2010, den Ausdruck "-Scheifling" im Verzeichnis 2 zum BStG betreffend die S 36 aufzuheben, ist entgegenzuhalten, dass der Verfassungsgerichtshof gegen die Verfassungsmäßigkeit der Aufnahme der S 36, insbesondere der Verbindung zwischen Judenburg und Scheifling, in das Verzeichnis 2 zum BStG im Hinblick auf den Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers keine Bedenken hegt (vgl. die Erwägungen in VfSlg. 12.084/1989 zur A 9 Pyhrn Autobahn, 16.567/2002 zur B 301 Wiener Südrand Straße).

Hingegen ist die vom Antragsteller in dessen Schriftsatz vom 11. Mai 2010 angeregte Einleitung eines Gesetzesprüfungsverfahrens hinsichtlich der Bestimmungen der §§9 und 11 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz, BGBl. I 113/1997 idF BGBl. I 26/2006, schon mangels Präjudizialität dieser Rechtsvorschriften im Verordnungsprüfungsverfahren ausgeschlossen.

6. Der Antragsteller behauptet einen Verstoß der angefochtenen Verordnung gegen §4 Abs1 BStG idF BGBl. 95/2004 und führt dazu Folgendes aus:

"Die Straßenverbindung S 36 zwischen Judenburg und Scheifling macht verkehrstechnisch überhaupt nur dann einen Sinn, wenn sie unmittelbar an die geplante Straßenstrecke der S 37 von Scheifling nach Klagenfurt anschließt. Wenn es nicht zum Bau der S 37 kommt, ist die S 36 zwischen Judenburg und Scheifling mit zu erwartenden Baukosten von annähernd EUR 1,5 Mrd und einem geplanten LKW-Mautaufkommen von maximal

EUR 20 Mio pro Jahr sowie einer Gesamtverkehrsfrequenz von (im Schnitt) ca 25.000 Fahrzeugen pro 24 Std. vollkommen unwirtschaftlich."

6.1. Die verordnungserlassende Behörde äußert sich dazu wie folgt:

"Die ho. Behörde weist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hin, dass die S 36 und die S 37 nicht als einheitlicher Straßenzug mit einer einheitlichen Verkehrsfunktion zu betrachten sind. Auch übersieht der Antragsteller, dass dem Bundesminister zur Beurteilung der Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung des im Verzeichnis 2 enthaltenen Straßenzuges besteht, keine Befugnis zukam, da die Festlegung der Trasse nach §4 Abs1 BStG 1971 'im Rahmen der Verzeichnisse' zu erfolgen hat. Das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Sinne des §4 Abs1 BStG 1971 bezieht sich demnach ausschließlich auf die Festlegung der zu verordnenden Trasse (vgl. zum Kriterium der Umweltverträglichkeit das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes VfSlg. Nr. 12149). Gegen die Festlegung der Trasse gemäß §4 Abs1 BStG 1971 hat der Antragsteller aber nichts vorgebracht."

6.2. Eine Trassenfestlegung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist nur dann mangels Bedachtnahme auf die "Wirtschaftlichkeit" iSd §4 Abs1 BStG gesetzwidrig, wenn im Zuge des Planungsverfahrens dieser Faktor nicht hinreichend erhoben und/oder gegenüber den sonstigen gesetzlichen Entscheidungskriterien abgewogen wurde (VfSlg. 9823/1989, 12.084/1989, 13.481/1993).

Der Verfassungsgerichtshof ging in seiner bisherigen Rechtsprechung davon aus, dass Umfang und Inhalt der Wirtschaftlichkeitsprüfung iSd §4 Abs1 BStG begrenzt sind (vgl. etwa VfSlg. 13.481/1993, 16.579/2002 mwN): Grundlage der Trassenverordnung ist stets ein generelles Projekt, sodass in diesem Entscheidungsstadium Herstellungskosten nur über Erfahrungswerte in die Kostenschätzung einfließen, eine genauere Berechnung aber dem Detailprojekt überlassen werden kann. Daher begnügte sich der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis VfSlg. 12.084/1989 mit der Abschätzung der prognostizierten Gesamtkosten eines Autobahnprojekts, welche der Bundesminister "in seine - zwar nicht eingehenden, aber nach Lage des Falles doch immerhin ausreichenden - Wirtschaftlichkeitsüberlegungen miteinbezogen" hatte (vgl. auch VfSlg. 12.149/1989). Im Erkenntnis VfSlg. 12.949/1991 ging der Verfassungsgerichtshof vom Erfordernis einer "detaillierten Gesamtkostenprognose" aus, die auch einen für die einzelnen, im Zuge des Straßenbauvorhabens "darin zu errichtenden Bauwerke aufgeschlüsselten Kostenrahmen" zu enthalten hat. Ferner ist es erforderlich, im Rahmen der vom §4 Abs1 BStG angeordneten Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens einzelne Trassenvarianten miteinander zu vergleichen, ohne dass sich dieser Variantenvergleich aber auf alle möglichen oder auch nur denkbaren Trassen beziehen muss (vgl. VfSlg. 13.579/1993, 16.579/2002 sowie VfGH 28.9.2009, B1779/07).

6.3. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Reihe von Aktenstücken vorgelegt, aus denen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen für die Trassenführung hervorgehen:

Der technische Bericht zu den Änderungen und Ergänzungen 2006 zum Einreichprojekt 2005 enthält - wie auch schon der technische Bericht zum Einreichprojekt 2005 - eine Gesamtkostenübersicht, in der die einzelnen Baumaßnahmen (Straßenbauarbeiten, Kunstbauten, Lärmschutz, Leitungsverlegungen, Unterflurtrassen) sowohl bezogen auf die einzelnen Planungsbereiche (St. Georgen, St. Georgen - Unzmarkt, Unzmarkt, Unzmarkt - Scheiflinger Ofen) und auf die Gewässerungsverlegungen als auch bezogen auf die gesamte Strecke aufgelistet werden und eine Abschätzung der Gesamtkosten, allerdings unter Außerachtlassung der Kosten für die Planung, das Bau- und Projektmanagement sowie die Grund- und Objekteinlöse, offen gelegt wird.

Im Zuge der Erstellung des Einreichprojekts 2005 und dessen Ergänzungen und Änderungen 2006 erfolgte laufend die Gegenüberstellung von Trassenvarianten im Rahmen von Nutzen-Kosten-Untersuchungen (Wirkungs- und Kostenwirksamkeitsanalysen), wie sich aus dem Allgemeinen Bericht über Projektentwicklung und Varianten zu den Änderungen und Ergänzungen 2006 zum Einreichprojekt 2005 ergibt.

Mit Stellungnahme der Abteilung Planung und Umwelt des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. Mai 2005 wurde die Wirtschaftlichkeit des projektierten Straßenabschnitts unter Bezugnahme auf das Generelle Projekt 1993 bzw. 1995 bestätigt. In der Stellungnahme derselben Abteilung vom 6. Mai 2009 wird unter Berücksichtigung der zwischen 2006 und 2008 erfolgten größeren Änderungen sowie spezifischer Faktoren - etwa der beengten Verhältnisse im alpinen Raum und der Notwendigkeit bestimmter Baumaßnahmen (Unterflurtrassen, Brücken, Wildquerungshilfen, Gewässerungsverlegung) - das (modifizierte) Einreichprojekt - "auch im Sinne der Nachhaltigkeit" - als wirtschaftlich vertretbar iSd §4 Abs1 BStG beurteilt.

In der Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe zur angefochtenen Verordnung bestätigt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, das Vorliegen der Voraussetzungen nach §4 Abs1 BStG, u.a. die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, geprüft und für gegeben erachtet zu haben.

6.4. Im Lichte der unter 6.2. dargestellten Judikatur des Verfassungsgerichtshofes vermag dieser den Bedenken des Antragstellers nicht zu folgen:

Wenn auch den Verordnungsakten kein eigener Vorgang zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens durch die verordnungserlassende Behörde zu entnehmen ist, so hat sich diese mit der Frage der Wirtschaftlichkeit doch in einem ausreichenden, die bei Erlassung einer Trassenverordnung nach §4 Abs1 BStG idF BGBl. I 95/2004 gebotene Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit sicherstellenden Maß auseinandergesetzt (vgl. VfGH 28.9.2009, B1779/07).

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat angesichts der im Einreichprojekt erarbeiteten Unterlagen zu den erforderlichen Aufwendungen ihr durch §4 Abs1 BStG eingeräumtes Planungsermessen auf hinreichende Sachverhaltserhebungen gestützt und konnte in ihre Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sowohl eine Gesamtkostenprognose als auch Vergleiche verschiedener Trassenvarianten einbeziehen. Mit der verordneten Trasse hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Entscheidung getroffen, die auf Grund der Unterlagen nachvollziehbar ist und keinesfalls einen unsachlichen Gebrauch oder eine Überschreitung des eingeräumten Planungsermessens beinhaltet. Eine detaillierte Darstellung des Abwägungsvorgangs nach §4 Abs1 BStG in der Beilage 1 zur Trassenverordnung (Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe) war nicht erforderlich.

7. Der Antragsteller bringt weiters vor, dass die angefochtene Verordnung ihn in seinem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Unversehrtheit des Eigentums verletze, da ihm "eine Bebauung und sonstige Verwertung seiner Liegenschaft derzeit rechtlich wie faktisch unmöglich" sei:

"Die angefochtene Verordnung verletzt dieses Recht auch, weil sie ohne gesetzliche Grundlage (materielle Derogation des BStG in Hinblick auf die S 36 durch das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention) bzw. durch ein gleichheitswidriges Gesetz [...] bzw. aufgrund eines infolge Anwendungsvorrangs der SUP-RL unwirksames BStG bzw. ein ohne ausreichende Grundlagenforschung ergangenes, und daher insoweit gleichheitswidriges BStG in Bezug auf die S 36 zwischen Judenburg und Scheifling, erlassen wurde."

Aus diesen Gründen verletze die angefochtene Verordnung auch das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht des Antragstellers auf Freiheit der Erwerbsbetätigung, da diesem die Errichtung von Gebäuden auf seinem Grundstück zum Zweck der gewerblichen Vermietung oder Verpachtung "rechtlich wie faktisch unmöglich" sei.

Wie schon in den vorhergehenden Punkten ausgeführt wurde, treffen die vom Antragsteller gegen die Gesetzmäßigkeit der angefochtenen Verordnung vorgebrachten Bedenken nicht zu. Es hat daher auch keine Verletzung der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte auf Unversehrtheit des Eigentums bzw. auf Freiheit der Erwerbsbetätigung stattgefunden.

8. Schließlich erachtet sich der Antragsteller durch die angefochtene Verordnung auch als in seinem Recht auf ein faires Verfahren verletzt:

8.1. Eine Beteiligung des Antragstellers am Verfahren zur Verordnungserlassung im Sinne der Aarhus- und der Espoo-Konvention sowie im Sinne der SUP-Richtlinie wäre möglich gewesen. Der Antragsteller sei durch die angefochtene Verordnung bereits vor etwaigen Enteignungsmaßnahmen unmittelbar in "civil rights" betroffen, ihm stehe aber nur der Gang zum Verfassungsgerichtshof offen, der sich selbst in dieser Hinsicht nicht als Tribunal ansehe.

8.2. Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes hat die Entscheidung über die Gesetzmäßigkeit eines Straßenbauvorhabens nicht in einem über Antrag der Straßenverwaltung eingeleiteten Straßenbaubewilligungsverfahren zu fallen. Wie etwa im Bundesstraßenrecht kann auf ein solches Verfahren zugunsten eines ausschließlich amtswegig durch Verordnung bestimmten Straßenverlaufs in verfassungsrechtlich zulässiger Weise verzichtet werden (VfSlg. 11.645/1988, 12.949/1991). Die Wahrung der Rechte der durch die Trassenverordnung Betroffenen wird einerseits durch die nach §4 Abs5 BStG jedermann zustehende Möglichkeit, schon vor Erlassung einer Trassenverordnung eine Äußerung zu deren geplanten Inhalt zu erstatten, die von der Gemeinde, auf deren Gebiet sich die Äußerung bezieht, dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten zu übermitteln ist, andererseits durch die (auch vom Antragsteller wahrgenommene) - bei noch nicht erfolgter Einleitung eines Enteignungsverfahrens bestehende - Antragslegitimation gewährleistet (VfSlg. 12.949/1991).

Für die Verfahrensgestaltung bei der Erlassung der Trassenverordnung nach vorangehender Umweltverträglichkeitsprüfung kommt eine Anwendung der bei Erlassung individueller Verwaltungsakte (Bescheide) vorgesehenen Verfahrensvorschriften wie jener des AVG nicht in Betracht. Insbesondere scheidet im Verordnungserlassungsverfahren die Einräumung einer Parteistellung sowie dementsprechend die Inanspruchnahme von Parteirechten aus (VfSlg. 16.567/2002).

9. Da die Bedenken des Antragstellers sohin insgesamt nicht zutreffen, ist dem Antrag auf Aufhebung der Verordnung keine Folge zu geben.

IV. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 erster Satz VfGG ohne mündliche Verhandlung getroffen werden.