

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Sechste Kammer)

24. November 2016(\*)

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Umwelt – Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten – Richtlinie 2011/92/EU – Projekt, das der Prüfung unterzogen wird – Anhang I Nr. 7 – Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR) – Ausbau einer vierspurigen Straße auf einer Länge von weniger als 10 km“

In der Rechtssache C-645/15

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (Deutschland) mit Entscheidung vom 27. Oktober 2015, beim Gerichtshof eingegangen am 3. Dezember 2015, in dem Verfahren

**Bund Naturschutz in Bayern e. V.,**

**Harald Wilde**

gegen

**Freistaat Bayern,**

Beteiligte:

**Stadt Nürnberg,**

erlässt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Richters J.-C. Bonichot (Berichterstatter) in Wahrnehmung der Aufgaben des Kammerpräsidenten sowie der Richter A. Arabadjiev und C. G. Fernlund,

Generalanwalt: M. Campos Sánchez-Bordona,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- des Bund Naturschutz in Bayern e. V. und von Harald Wilde, vertreten durch Rechtsanwalt A. Lehnert,
- des Freistaats Bayern, vertreten durch Oberlandesanwalt A. Meyer und Rechtsanwalt W. Durner,
- der Stadt Nürnberg, vertreten durch Rechtsanwalt U. Hösch,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch A. C. Becker und C. Zadra als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

### Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. 2012, L 26, S. 1).
- 2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. und Herrn Harald Wilde einerseits und dem Freistaat Bayern (Deutschland) andererseits über die Rechtmäßigkeit des ohne vorherige Umweltverträglichkeitsprüfung ergangenen Beschlusses des Freistaats Bayern, den Ausbau bestimmter Abschnitte einer Straße im Stadtgebiet von Nürnberg (Deutschland) zu genehmigen.

### Rechtlicher Rahmen

#### *Richtlinie 2011/92*

- 3 Nach ihrem ersten Erwägungsgrund soll mit der Richtlinie 2011/92 die mehrfach und in wesentlichen Punkten geänderte Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. 1985, L 175, S. 40) kodifiziert werden.
- 4 Überdies enthält die Richtlinie 2011/92 u. a. folgende Erwägungsgründe:  
„...“
  - (8) Projekte bestimmter Klassen haben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt und sollten grundsätzlich einer systematischen Prüfung unterzogen werden.
  - (9) Projekte anderer Klassen haben nicht unter allen Umständen zwangsläufig erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt; sie sollten einer Prüfung unterzogen werden, wenn sie nach Auffassung der Mitgliedstaaten möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben....“
- 5 Art. 4 Abs. 1 und 2 der Richtlinie bestimmt:  
„(1) Projekte des Anhangs I werden vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 4 einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen.  
(2) Bei Projekten des Anhangs II bestimmen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 4, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss. Die Mitgliedstaaten treffen diese Entscheidung anhand
  - a) einer Einzelfalluntersuchung

oder

- b) der von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien.

Die Mitgliedstaaten können entscheiden, beide unter den Buchstaben a und b genannten Verfahren anzuwenden.“

- 6 Anhang I Nr. 7 der Richtlinie nennt als Projekte im Sinne von Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie u. a.

„...“

- b) Bau von Autobahnen und Schnellstraßen [„Schnellstraße“ im Sinne dieser Richtlinie ist eine Schnellstraße gemäß der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.];
- c) Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder Verlegung und/oder Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte und/oder ausgebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde.“

- 7 Anhang I Nr. 24 der Richtlinie 2011/92 nennt als Projekte im Sinne von Art. 4 Abs. 1 dieser Richtlinie auch

„[j]ede Änderung oder Erweiterung von Projekten, die in diesem Anhang aufgeführt sind, wenn sie für sich genommen die Schwellenwerte, sofern solche in diesem Anhang festgelegt sind, erreicht.“

- 8 Anhang II der Richtlinie nennt in Nr. 10 („Infrastrukturprojekte“) als Projekte im Sinne von Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie u. a.

„...“

- e) Bau von Straßen ...;

...“

- 9 Anhang II Nr. 13 der Richtlinie 2011/92 nennt als Projekte im Sinne von Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie auch

- „a) [d]ie Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs I oder dieses Anhangs, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können (nicht durch Anhang I erfasste Änderung oder Erweiterung);
- b) Projekte des Anhangs I, die ausschließlich oder überwiegend der Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren oder Erzeugnisse dienen und nicht länger als zwei Jahre betrieben werden.“

*AGR*

- 10 Das am 15. November 1975 in Genf unterzeichnete Europäische Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR) enthält in Anlage II („Bedingungen für die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“) folgende Nr. I. 1:

„Die nachfolgenden Bestimmungen beziehen sich auf die grundlegenden Merkmale für den Bau und Ausbau der im Folgenden ‚internationale Straßen‘ genannten Hauptstraßen des internationalen Verkehrs, und entsprechen dem gegenwärtigen Stand der Straßenbautechnik. Diese Bestimmungen gelten nicht für bebaute Gebiete. Diese sind, wenn sie ein Hindernis oder eine Gefahr darstellen, zu umgehen.“

Nr. II. 3 von Titel II („Kategorien der internationalen Straßen“) dieser Anlage enthält folgende Definition:

„Schnellstraßen

Dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straßen, auf denen insbesondere das Halten und das Parken verboten sind.“

*Deutsches Recht*

- 11 Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober 1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Mai 2015, sieht in Art. 37 („Umweltverträglichkeitsprüfung“) vor:

„Bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

1. vier- oder mehrstreifige Straßen gebaut oder bestehende Straßen zu vier- oder mehrstreifigen Straßen ausgebaut oder verlegt werden, soweit der neu gebaute, ausgebaut oder verlegte Straßenabschnitt
  - a) eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist oder
  - b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v. H. Biotop ... mit einer Fläche von mehr als 1 ha, gemäß der Richtlinie [92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. 1992, L 206, S. 7)] oder der Richtlinie [79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. 1979, L 103, S. 1)] ausgewiesene Schutzgebiete, Nationalparke ... oder Naturschutzgebiete ... durchschneidet oder
2. ein-, zwei- oder dreistreifige Straßen gebaut werden, soweit der neu gebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v. H. Gebiete oder Biotop nach Nummer 1 Buchst. b durchschneidet oder
3. soweit nicht bereits von Nummer 1 erfasst, wenn Straßen durch Anbau mindestens eines weiteren Fahrstreifens auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km geändert werden und der zu ändernde Straßenabschnitt auf einer Länge von mehr als 5 v. H. Gebiete oder Biotop nach Nummer 1 Buchst. b durchschneidet.“

**Ausgangsverfahren und Vorlagefragen**

- 12 Mit Beschluss vom 28. Juni 2013 genehmigten die zuständigen Behörden des Freistaats Bayern die Pläne zum Ausbau von Teilbereichen der Kreisstraße N 4 im Stadtgebiet von Nürnberg.
- 13 Das in Rede stehende Ausbauprojekt betrifft zwei Abschnitte dieser über zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung verfügenden Straße. Im ersten Abschnitt mit einer Länge von 1,8 km sollen auf einer Seite eine dritte Fahrspur hinzugefügt und auf einer Länge von ungefähr 1,3 km Lärmschutzwände errichtet werden. Im zweiten Abschnitt mit einer Länge von 2,6 km sollen ein etwa 1,8 km langer Straßentunnel gebaut, die bestehenden „höhengleichen Kreuzungen“ „höhenfrei“ umgebaut und eine neue Zuwegung aus der Innenstadt Nürnberg gebaut werden. Die beiden in Rede stehenden Abschnitte befinden sich im Stadtgebiet.
- 14 Die beiden Kläger des Ausgangsverfahrens erhoben vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht Ansbach (Deutschland) Klagen auf Nichtigklärung des Beschlusses vom 28. Juni 2013 und rügten u. a., dass ihm keine Umweltverträglichkeitsprüfung vorausgegangen sei.
- 15 Die Klagen wurden durch Urteile vom 14. Juli 2014 abgewiesen. Mit Beschlüssen vom 23. Juni 2015 ließ der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Berufung gegen die Urteile zu.
- 16 Im Rahmen der Prüfung dieser Berufung wirft das vorlegende Gericht die Frage auf, ob für das in Rede stehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der Richtlinie 2011/92 durchzuführen sei. Es bezweifelt insbesondere, ob diese Bestimmungen auf einen Ausbau von weniger als 10 km Länge anwendbar seien, und fragt, ob es sich um einen „Bau“ im Sinne dieser Bestimmungen handele.
- 17 Unter diesen Umständen hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:
  1. Ist Nr. 7 Buchst. c des Anhangs I der Richtlinie 2011/92 so auszulegen, dass die Regelung auch den Ausbau bestehender vier- oder mehrspuriger Straßen umfasst?
  2. Falls die Frage 1 zu bejahen ist:

Ist Nr. 7 Buchst. c des Anhangs I der Richtlinie 2011/92 gegenüber Nr. 7 Buchst. b ihres Anhangs I spezieller und damit vorrangig anzuwenden?
  3. Falls die Fragen 1 oder 2 zu verneinen sind:

Setzt der Begriff der „Schnellstraße“ in Nr. 7 Buchst. b des Anhangs I der Richtlinie 2011/92 voraus, dass es sich bei dem maßgeblichen Straßenabschnitt um eine Hauptstraße des internationalen Verkehrs im Sinn des AGR handelt?
  4. Falls die Fragen 1, 2 oder 3 zu verneinen sind:

Ist der Begriff des „Baus“ in Nr. 7 Buchst. b des Anhangs I der Richtlinie 2011/92 auf einen Straßenausbau anzuwenden, bei dem die bestehende Straßentrasse keiner wesentlichen Veränderung unterworfen wird?
  5. Falls die Frage 4 zu bejahen ist:

Setzt der Begriff des „Baus“ in Nr. 7 Buchst. b des Anhangs I der Richtlinie 2011/92 eine Mindestlänge des betroffenen Straßenabschnitts voraus? Ist hierbei

bejahendenfalls auf einen durchgehenden Straßenabschnitt abzustellen? Beträgt die Mindestlänge bejahendenfalls mehr als durchgehend 2,6 km bzw. – falls die Länge mehrerer nicht durchgehender Straßenabschnitte zusammenzuzählen ist – mehr als insgesamt 4,4 km?

6. Falls die Frage 5 zu verneinen ist:

Ist Nr. 7 Buchst. b Alternative 2 des Anhangs I der Richtlinie 2011/92 (Bau von Schnellstraßen) auf eine Straßenausbaumaßnahme innerhalb eines bebauten Gebiets im Sinn des AGR anwendbar?

### **Zu den Vorlagefragen**

#### *Zur ersten Frage*

- 18 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Anhang I Nr. 7 Buchst. c der Richtlinie 2011/92 dahin auszulegen ist, dass diese Bestimmung für ein Straßenausbauprojekt gilt, das zwar wie im Ausgangsverfahren einen Teilabschnitt von weniger als 10 km Länge betrifft, aber im Ausbau einer bestehenden vier- oder mehrspurigen Straße besteht.
- 19 Hierzu ist festzustellen, dass der Gesetzgeber der Europäischen Union nach den Erwägungsgründen 8 und 9 der Richtlinie 2011/92 zwischen Projekten bestimmter Klassen, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben und grundsätzlich einer systematischen Prüfung unterzogen werden sollten, einerseits und Projekten anderer Klassen, die nicht unter allen Umständen zwangsläufig solche Auswirkungen haben und die einer Prüfung unterzogen werden sollten, wenn sie nach Auffassung der Mitgliedstaaten möglicherweise solche erheblichen Auswirkungen haben, andererseits unterscheiden wollte.
- 20 Infolgedessen unterscheidet Art. 4 der Richtlinie 2011/92 zwischen den in Abs. 1 genannten Projekten des Anhangs I der Richtlinie, die die Mitgliedstaaten einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterziehen müssen, und den in Abs. 2 genannten Projekten des Anhangs II, bei denen die Mitgliedstaaten bestimmen, ob sie einer solchen Prüfung unterzogen werden müssen.
- 21 In Anhang I der Richtlinie 2011/92 ist unter Nr. 7 Buchst. b der Bau von Autobahnen und Schnellstraßen aufgeführt und unter Nr. 7 Buchst. c der Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder die Verlegung oder der Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte oder ausgebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde.
- 22 Aus den Bestimmungen des Anhangs I Nr. 7 Buchst. c der Richtlinie 2011/92 geht klar hervor, dass der Unionsgesetzgeber die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bestimmte Straßenbauprojekte einer systematischen Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, allein den Projekten vorbehalten wollte, die Straßenabschnitte von erheblicher Länge, und zwar von 10 km oder mehr, betreffen.
- 23 Zwar hat die Richtlinie 2011/92, wie die Richtlinie 85/337, einen ausgedehnten Anwendungsbereich und einen sehr weitreichenden Zweck (vgl. in diesem Sinne u. a. Urteile vom 28. Februar 2008, Abraham u. a., C-2/07, EU:C:2008:133, Rn. 32, sowie vom 25. Juli 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, Rn. 28), doch darf ihre teleologische Auslegung den klar zum Ausdruck gebrachten Willen des

Unionsgesetzgebers nicht verfälschen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. März 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest u. a., C-275/09, EU:C:2011:154, Rn. 29).

- 24 Daher gehört ein Straßenausbauprojekt, das sich wie im Ausgangsverfahren auf einen Teilabschnitt von weniger als 10 km Länge bezieht, allein wegen der Projektart, auch wenn es im Ausbau einer bestehenden vier- oder mehrspurigen Straße besteht, nicht zu den von Anhang I Nr. 7 Buchst. c der Richtlinie 2011/92 erfassten Projekten.
- 25 Diese Erwägung gilt jedoch unbeschadet der gegebenenfalls im Ausgangsverfahren gebotenen Anwendung der Bestimmungen von Art. 4 Abs. 2 und Anhang II der Richtlinie 2011/92.
- 26 Nach alledem ist auf die erste Frage zu antworten, dass Anhang I Nr. 7 Buchst. c der Richtlinie 2011/92 nicht dahin ausgelegt werden kann, dass diese Bestimmung für ein Straßenausbauprojekt gilt, das zwar wie im Ausgangsverfahren einen Teilabschnitt von weniger als 10 km Länge betrifft, aber im Ausbau einer bestehenden vier- oder mehrspurigen Straße besteht.

*Zur zweiten Frage*

- 27 In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage ist die zweite Frage nicht zu beantworten.

*Zur dritten und zur sechsten Frage*

- 28 Mit seiner dritten und seiner sechsten Frage, die zusammen zu prüfen sind, begehrt das vorliegende Gericht Auskunft über die Tragweite des Begriffs „Schnellstraßen“, deren Bau nach Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.
- 29 Nr. 7 Buchst. b von Anhang I der Richtlinie 2011/92 definiert Schnellstraßen durch Verweis auf die in Rn. 10 des vorliegenden Urteils wiedergegebene Begriffsbestimmung von Schnellstraßen im AGR.
- 30 Erstens ist festzustellen, dass Nr. 7 Buchst. b sowie dieser Verweis auf das AGR den gleichen Wortlaut haben wie in der Richtlinie 85/337. Zu deren Anwendung hat der Gerichtshof bereits entschieden, dass sich dieser Verweis, da nicht alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des AGR sind, auf das Übereinkommen in der zum Zeitpunkt des Erlasses der Richtlinie 85/337 geltenden Fassung bezieht, also auf die Fassung vom 15. November 1975 (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 25. Juli 2008, Ecologistas en Acción-CODA, C-142/07, EU:C:2008:445, Rn. 30).
- 31 Da sich die Richtlinie 2011/92 auf die bloße Kodifizierung der Richtlinie 85/337 beschränkt hat, nicht alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des AGR sind und nichts den Schluss zulässt, dass der Unionsgesetzgeber beim Erlass der Richtlinie 2011/92 durch den Verweis auf dieses Übereinkommen nicht auf die ursprüngliche Fassung, sondern auf dessen geänderte oder überarbeitete Fassungen Bezug nehmen wollte, ist weiterhin das Übereinkommen in der am Tag seiner Unterzeichnung, dem 15. November 1975, geltenden Fassung heranzuziehen.
- 32 Zweitens ist darauf hinzuweisen, dass nach dem Verweis in Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 auf das AGR unter „Schnellstraße“ zum Zweck dieser Richtlinie eine Straße zu verstehen ist, die der in diesem Übereinkommen gegebenen Begriffsbestimmung entspricht. Daher ergibt sich schon aus dem Wortlaut dieser Bestimmung, dass die Richtlinie durch ihre Bezugnahme auf eine solche Begriffsbestimmung und nicht auf die unter das

AGR fallenden Straßen auf Straßen abstellt, die die technischen Merkmale der Begriffsbestimmung aufweisen, nicht aber auf Straßen, die aufgrund dieser Begriffsbestimmung als „Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“ im Sinne des AGR eingestuft werden. Der Bau einer Straße, die die technischen Merkmale von Schnellstraßen im Sinne der Begriffsbestimmung des AGR aufweist, fällt daher unter Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie, auch wenn die Straße nicht zum Netz der Hauptstraßen des internationalen Verkehrs gehört.

- 33 Für die Verpflichtungen, die sich aus der Richtlinie 2011/92 ergeben, ist es unerheblich, dass nach Anlage II Nr. I. 1 des AGR die Bestimmungen dieser Anlage „nicht für bebaute Gebiete [gelten]“, die „wenn sie ein Hindernis oder eine Gefahr darstellen, zu umgehen [sind]“. Diese Beschränkung des Anwendungsbereichs des AGR stellt als solche in keiner Weise die Anwendbarkeit der besonderen technischen Merkmale der Schnellstraßen im Sinne der Definition in diesem Übereinkommen für die Richtlinie 2011/92 in Frage.
- 34 Drittens ist nach dieser Begriffsbestimmung eine Schnellstraße eine dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straße, auf der das Halten und das Parken verboten sind. Diese Definition schließt innerörtliche Straßen nicht *a priori* aus. Da innerörtliche Straßen nicht ausdrücklich ausgenommen sind, ist vielmehr davon auszugehen, dass der Ausdruck „Schnellstraßen“ auch städtische Straßen erfasst, die die in Anlage II des AGR vorgesehenen Merkmale aufweisen (Urteil vom 25. Juli 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, Rn. 31).
- 35 Nach alledem ist auf die dritte und die sechste Frage zu antworten, dass Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 dahin auszulegen ist, dass „Schnellstraßen“ im Sinne dieser Bestimmung Straßen mit den technischen Merkmalen der in Anlage II Nr. II. 3 des AGR enthaltenen Begriffsbestimmung sind, auch wenn sie nicht zum Netz der Hauptstraßen des internationalen Verkehrs im Sinne dieses Übereinkommens gehören oder im Stadtgebiet liegen.

*Zur vierten und zur fünften Frage*

- 36 Mit seiner vierten und seiner fünften Frage, die zusammen zu prüfen sind, begehrt das vorlegende Gericht Auskunft über die Tragweite des Begriffs „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92.
- 37 Wie das vorlegende Gericht hervorgehoben hat, hat der Gerichtshof die Bestimmungen des Anhangs I Nr. 7 Buchst. b und c der Richtlinie 85/337, die wortgleich in Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der Richtlinie 2011/92 übernommen wurden, weit ausgelegt und entschieden, dass ein Projekt zur Erneuerung einer Straße, das aufgrund seines Umfangs und seiner Modalitäten einem Bau gleichkommt, als Projekt betrachtet werden kann, das sich auf einen Bau im Sinne dieser Bestimmungen bezieht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 25. Juli 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, Rn. 36, und vom 17. März 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest u. a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, Rn. 27).
- 38 Ausgehend von dieser Analyse möchte das vorlegende Gericht wissen, ob ein Projekt, das wie im Ausgangsverfahren die Erneuerung einer Straße in bestimmtem Umfang, aber über eine Länge von weniger als 10 km und ohne wesentliche Änderung ihrer Trasse betrifft, als „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 angesehen werden kann.
- 39 Der in Anhang I Nr. 7 Buchst. a der Richtlinie 2011/92 verwendete Begriff „Bau“ weist keine Unklarheit auf und ist im üblichen Sinne zu verstehen, d. h. als Bezugnahme auf die

Errichtung zuvor nicht bestehender Bauwerke oder die Veränderung, im materiellen Sinne, bereits bestehender Werke (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. März 2011, Brussels Hoofdstedelijk Gewest u. a., C-275/09, EU:C:2011:154, Rn. 26).

- 40 Es dürfte kaum zu bestreiten sein, dass ein Projekt, das die Erneuerung zuvor bestehender Straßen durch Tiefbaumaßnahmen von bestimmtem Umfang, u. a. durch den Bau eines Tunnels, vorsieht, auch dann eine solche Veränderung darstellt, wenn die Maßnahmen auf der bestehenden Straßentrasse und über eine Länge von weniger als 10 km durchgeführt werden sollen.
- 41 Hierzu ist festzustellen, dass die Bestimmungen in Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 – anders als die Bestimmungen in Nr. 7 Buchst. a und c – keine Mindestlänge für die von ihnen erfassten Straßen vorsehen. Dem Wortlaut von Anhang I Nr. 7 Buchst. b lässt sich ferner entnehmen, dass der Unionsgesetzgeber den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen unter die Projekte eingereicht hat, die systematisch einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, ohne für einen solchen Bau eine Mindestlänge zu fordern.
- 42 Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Straßenausbau, auch wenn er nur von geringer Länge ist, allein aufgrund seiner Art so umfangreich ist, dass er erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt hat. Der Begriff „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 setzt daher keine bestimmte Länge des betroffenen Straßenabschnitts voraus. Es ist Sache des nationalen Gerichts, unter den in Rn. 37 des vorliegenden Urteils genannten Bedingungen im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob der in Rede stehende Straßenausbau unter Berücksichtigung aller seiner Merkmale und nicht nur seiner Länge einen solchen Umfang aufweist, dass er als „Bau“ im Sinne dieser Richtlinie einzustufen ist.
- 43 Nach alledem ist auf die vierte und die fünfte Frage zu antworten, dass der Begriff „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 dahin auszulegen ist, dass er sich auf die Errichtung zuvor nicht bestehender Bauwerke oder die Veränderung, im materiellen Sinne, bereits bestehender Werke bezieht. Um zu beurteilen, ob eine solche Veränderung aufgrund ihres Umfangs und ihrer Modalitäten einem solchen Bau gleichgestellt werden kann, hat das vorlegende Gericht sämtliche Merkmale des betreffenden Werkes und nicht nur seine Länge oder die Beibehaltung seiner ursprünglichen Trasse zu berücksichtigen.

#### **Kosten**

- 44 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Sechste Kammer) für Recht erkannt:

- 1. Anhang I Nr. 7 Buchst. c der Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten kann nicht dahin ausgelegt werden, dass diese Bestimmung für ein Straßenausbauprojekt gilt, das zwar wie im Ausgangsverfahren einen Teilabschnitt von weniger als 10 km Länge betrifft, aber im Ausbau einer bestehenden vier- oder mehrspurigen Straße besteht.**

2. **Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 ist dahin auszulegen, dass „Schnellstraßen“ im Sinne dieser Bestimmung Straßen mit den technischen Merkmalen der in Anlage II Nr. II.3 des am 15. November 1975 in Genf unterzeichneten Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs (AGR) enthaltenen Begriffsbestimmung sind, auch wenn sie nicht zum Netz der Hauptstraßen des internationalen Verkehrs im Sinne dieses Übereinkommens gehören oder im Stadtgebiet liegen.**
3. **Der Begriff „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 ist dahin auszulegen, dass er sich auf die Errichtung zuvor nicht bestehender Bauwerke oder die Veränderung, im materiellen Sinne, bereits bestehender Werke bezieht. Um zu beurteilen, ob eine solche Veränderung aufgrund ihres Umfangs und ihrer Modalitäten einem solchen Bau gleichgestellt werden kann, hat das vorliegende Gericht sämtliche Merkmale des betreffenden Werkes und nicht nur seine Länge oder die Beibehaltung seiner ursprünglichen Trasse zu berücksichtigen.**

Bonichot

Arabadjiev

Fernlund

Verkündet in Luxemburg in öffentlicher Sitzung am 24. November 2016.

Der Kanzler

In Wahrnehmung der  
Aufgaben  
des Präsidenten der  
Sechsten Kammer

A. Calot Escobar

J.-C. Bonichot