Sammlung der Rechtsprechung

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS
NILS WAHL
vom 23. Februar 2016[1]

Rechtssache C-461/14

Europäische Kommission
gegen

Königreich Spanien

„Vertragsverletzung eines Mitgliedstaats — Maßstab für den Nachweis eines Verstoßes — Richtlinie 85/337EWG — Umweltverträglichkeitsprüfung — Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke — Angemessenheit der Prüfung — Richtlinie 2009/147 EG — Erhaltung der wildlebenden Vogelarten — Besondere Schutzgebiete — Richtlinie 92/43/EWG — Erhaltung der natürlichen Lebensräume“

1. Worin besteht die angemessene Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn das geprüfte Projekt (hier: der Bau einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke) Auswirkungen auf ein Gebiet von besonderer ökologischer Relevanz hat? Unter welchen Umständen verstößt der Bau der Infrastruktur eines solchen Projekts gegen die in den Umweltvorschriften der Union festgelegten Erhaltungs- und Schutzziele?

2. Auf den ersten Blick scheinen diese grundsätzlichen Fragen den Kern der Klage der Kommission gegen das Königreich Spanien nach Art. 258 Abs. 2 AEUV zu bilden. Eine nähere Prüfung zeigt aber, dass es in dieser Rechtssache vor allem darum geht, ob die Kommission den Nachweis für einen Verstoß gegen die einschlägigen Umweltvorschriften erbracht hat. Ich werde im Folgenden zeigen, dass dies der Kommission nur teilweise gelungen ist.

I – Rechtlicher Rahmen

A – *Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung*

3. Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 85/337/EWG[2] über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (im Folgenden: UVP-Richtlinie) bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit vor der Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Genehmigungspflicht unterworfen und einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden. Diese Projekte sind in Artikel 4 definiert.“

1 — Originalsprache: Englisch.

2 — Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 (ABl. L 175, S. 40) in der durch die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 (ABl. L 73, S. 5) und die Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 (ABl. L 156, S. 17) geänderten Fassung.

4. Art. 3 der Richtlinie lautet:

„Die Umweltverträglichkeitsprüfung identifiziert, beschreibt und bewertet in geeigneter Weise nach Maßgabe eines jeden Einzelfalls gemäß den Artikeln 4 bis 11 die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Projekts auf folgende Faktoren:

— Mensch, Fauna und Flora,

— Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,

…“

5. Art. 4 der UVP-Richtlinie bestimmt:

„(1) Projekte des Anhangs I werden … einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen.

(2) Bei Projekten des Anhangs II bestimmen die Mitgliedstaaten … anhand

a) einer Einzelfalluntersuchung

oder

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

ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss.

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

(3) Bei der Einzelfalluntersuchung oder der Festlegung von Schwellenwerten bzw. Kriterien im Sinne des Absatzes 2 sind die relevanten Auswahlkriterien des Anhangs III zu berücksichtigen.

…“

6. Anhang I der UVP-Richtlinie enthält eine Liste der Projekte nach Art. 4 Abs. 1. Dort sind u. a. der Bau von Autobahnen, Schnellstraßen und Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken genannt.

7. In Ziff. 2 des Anhangs III der UVP-Richtlinie werden u. a. Feuchtgebiete und durch die Gesetzgebung der Mitgliedstaaten ausgewiesene Schutzgebiete oder von den Mitgliedstaaten ausgewiesene besondere Schutzgebiete als Auswahlkriterien im Sinne des Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie genannt.

B – *Vogelschutzrichtlinie*

8. In Art. 1 der Richtlinie 2009/147/EG[3] über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (im Folgenden: Vogelschutzrichtlinie) heißt es:

„(1) Diese Richtlinie betrifft die Erhaltung sämtlicher wildlebenden Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten, auf welches der Vertrag Anwendung findet, heimisch sind. Sie hat den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung dieser Arten zum Ziel und regelt die Nutzung dieser Arten.

…“

9. Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie bestimmt:

„(1) Auf die in Anhang I aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen.

…

Die Mitgliedstaaten erklären insbesondere die für die Erhaltung dieser Arten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten, wobei die Erfordernisse des Schutzes dieser Arten in dem geografischen Meeres- und Landgebiet, in dem diese Richtlinie Anwendung findet, zu berücksichtigen sind.

…

(4) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den [in den] Absätzen 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden. Die Mitgliedstaaten bemühen sich ferner, auch außerhalb dieser Schutzgebiete die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden.“

10. Neben einigen anderen Vogelarten ist in Anhang I der Richtlinie die Art *Otis tarda* (Großtrappe) angeführt.

C – *Habitatrichtlinie*

11. Art. 6 der Richtlinie 92/43/EWG[4] zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (im Folgenden: Habitatrichtlinie) lautet:

„(1) Für die besonderen Schutzgebiete legen die Mitgliedstaaten die nötigen Erhaltungsmaßnahmen fest …

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die geeigneten Maßnahmen, um in den besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen sind, zu vermeiden, sofern solche Störungen sich im Hinblick auf die Ziele dieser Richtlinie erheblich auswirken könnten.

3 — Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 (kodifizierte Fassung) (ABl. 2010, L 20, S. 7). Diese Richtlinie kodifiziert die Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 103, S. 1). Die hier relevanten Bestimmungen haben seit Erlass der Richtlinie 79/409 keine wesentlichen Änderungen erfahren.

4 — Richtlinie des Rates vom 21. Mai 1992 (ABl. L 206, S. 7).

…“

12. Art. 7 der Habitatrichtlinie bestimmt, dass die Verpflichtungen nach Art. 6 Abs. 2, 3 und 4 dieser Richtlinie an die Stelle der Pflichten treten, die sich aus Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der Vogelschutzrichtlinie in Bezug auf die gemäß deren Art. 4 Abs. 1 zu besonderen Schutzgebieten erklärten oder nach Art. 4 Abs. 2 als solche anerkannten Gebiete ergeben. Dies gilt ab dem Datum für die Anwendung der Habitatrichtlinie oder danach ab dem Datum der Erklärung zum BSG oder der Anerkennung als solches durch einen Mitgliedstaat gemäß der Vogelschutzrichtlinie.

II – Sachverhalt und Vorverfahren

13. Der Sachverhalt dieser Rechtssache kann wie folgt zusammengefasst werden. Der Fall betrifft ein Bauprojekt für eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke zwischen Sevilla und Almeria in Spanien. Einige Arbeiten an der Infrastruktur für den Betrieb dieser Strecke wurden bereits einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Diese Prüfung war am 4. Juli 2006 Gegenstand einer öffentlichen Anhörung und wurde am 24. November 2006 mit einer positiven Entscheidung über die Umweltverträglichkeitserklärung abgeschlossen [5]. Die Bauarbeiten für die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke begannen am 4. Dezember 2007. Im Jahr 2009 wurden die Bauarbeiten ausgesetzt.

14. Die Bahnstrecke verläuft durch eine Naturlandschaft, die von den spanischen Behörden am 29. Juli 2008 zum besonderen Schutzgebiet (BSG) für Vögel erklärt wurde. Die Erklärung zum BSG erfolgte also nach der Genehmigung des Projekts und nach der Umweltverträglichkeitsprüfung der spanischen Behörden. Vor der Erklärung zum BSG war das Gebiet bereits seit 1998 im „Inventory of Important Bird Areas“ (Verzeichnis wichtiger Vogelschutzgebiete, im Folgenden: IBA) in der Europäischen Gemeinschaft als Gebiet Nr. 238 (Getreideebene von Ecija-Osuma) verzeichnet. Das Gebiet ist Lebensraum für mehrere der in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie genannten Arten, darunter *Otis tarda*.

15. Vor diesem Hintergrund ging bei der Kommission im Februar 2010 eine Beschwerde hinsichtlich der Streckenabschnitte „Marchena-Osuna I“, „Marchena-Osuna II“ und „Variante de Osuna“ ein. Daraufhin übermittelte die Kommission der spanischen Regierung am 17. Juni 2011 ein Mahnschreiben. In dem Mahnschreiben machte sie geltend, dass das Königreich Spanien gegen seine Verpflichtungen aus Art. 3 der UVP-Richtlinie, Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie und Art. 6 der Habitatrichtlinie verstoßen habe.

16. Die spanische Regierung antwortete auf das Mahnschreiben am 20. September 2011. Gleichwohl sandte die Kommission am 20. Juni 2013 eine mit Gründen versehene Stellungnahme an das Königreich Spanien, in der sie geltend machte, dass das Königreich Spanien gegen seine Verpflichtungen aus Art. 3 der UVP-Richtlinie, Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie und Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie verstoßen habe.

17. Die spanische Regierung beantwortete die mit Gründen versehene Stellungnahme am 21. August 2013.

18. Da die Kommission die von den spanischen Behörden ergriffenen Maßnahmen nach wie vor als unzureichend ansah, blieb sie bei ihrer Beurteilung und hat vor dem Gerichtshof die vorliegende Klage erhoben.

5 — Resolución de 24 de noviembre de 2006 de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Sevilla, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental relativa al Proyecto de renovación de vía, mejora del trazado y duplicación de plataforma del eje ferroviario transversal de Andalucía. Tramo Marchena-Osuna (tramos I y II), en los términos municipales de Marchena y Osuna (Sevilla), promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes. Diese Entscheidung bezieht sich auf die im Rahmen des Projekts durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen.

III – Verfahren vor dem Gerichtshof und gestellte Anträge

19. In ihrer Klageschrift beantragt die Kommission,

— festzustellen, dass das Königreich Spanien gegen seine Verpflichtungen aus Art. 3 der UVP-Richtlinie, bis zum 29. Juli 2008 gegen seine Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie und seit der Erklärung des betreffenden Gebiets zum BSG gegen seine Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie verstoßen habe;

— dem Königreich Spanien die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

20. Die spanische Regierung beantragt,

— die Klage der Kommission abzuweisen;

— der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

21. Schriftliche Stellungnahmen sind von der Kommission und der spanischen Regierung eingereicht worden. Gemäß Art. 76 Abs. 2 der Verfahrensordnung ist keine mündliche Verhandlung abgehalten worden.

IV – Würdigung

A – *Zulässigkeit*

22. Die spanische Regierung hält die Klage der Kommission, soweit sie den Streckenabschnitt „Variante de Osuna“ betrifft, für unzulässig. Sie verweist darauf, dass der Streitgegenstand der Klage nach ständiger Rechtsprechung durch das an den Mitgliedstaat gerichtete Mahnschreiben und die anschließende mit Gründen versehene Stellungnahme der Kommission festgelegt werde. Eine spätere Erweiterung des Streitgegenstands sei nicht zulässig.

23. Nach ständiger Rechtsprechung müssen die mit Gründen versehene Stellungnahme und die Klage der Kommission auf dieselben Rügen gestützt sein wie das Mahnschreiben, mit dem das Vorverfahren eingeleitet wird[6].

24. Im vorliegenden Fall erwähnt das Mahnschreiben die Abschnitte „Marchena-Osuna I“, „Marchena-Osuna II“ und „Variante de Osuna“. Demgegenüber beziehen sich die Tatsachen, auf die die Kommission den Vorwurf eines Verstoßes stützt, auf die beiden erstgenannten Streckenabschnitte.

25. Dies scheint die Kommission auch nicht zu bestreiten. Tatsächlich erläutert sie in ihrer Gegenerwiderung, dass die Tatsachen, die einen Verstoß gegen bestimmte Verpflichtungen begründeten, sich speziell auf die Abschnitte „Marchena-Osuna I“ und „Marchena-Osuna II“ der Eisenbahnstrecke bezögen. Die Bezugnahme auf den Abschnitt „Variante de Osuna“ sei aber im Verfahren notwendig gewesen, um den weiteren Kontext des Projekts deutlich zu machen.

26. Unter diesen Umständen ist die vorliegende Klage, soweit sie den Abschnitt „Variante de Osuna“ betrifft, unzulässig.

6 — Vgl. von vielen Urteil Kommission/Spanien (C-127/12, EU:C:2014:2130, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

B – *Erste Rüge: Verstoß gegen Art. 3 der UVP-Richtlinie*

1. Vorbringen der Parteien

27. Die Kommission macht geltend, das Königreich Spanien habe gegen seine Verpflichtungen aus Art. 3 der UVP-Richtlinie verstoßen.

28. Als Erstes erläutert die Kommission, was sie *nicht* rüge. Sie mache nicht geltend, dass die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung nicht das gesamte Projekt umfasse. Sie mache auch nicht geltend, dass das Projekt in verschiedene Abschnitte aufgeteilt worden sei, um die Prüfung potenzieller kumulativer Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden.

29. Als Zweites erläutert die Kommission, was sie tatsächlich rüge. Sie mache im Wesentlichen geltend, dass das Königreich Spanien es unterlassen habe, die direkten und indirekten Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt, insbesondere auf die Vogelwelt, zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten. Die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung entspreche, kurz gesagt, nicht den Anforderungen des Art. 3 der UVP-Richtlinie. Die Prüfung habe nämlich nicht genügend berücksichtigt, dass das Projekt durch ein Gebiet führe, das als IBA-Gebiet eingestuft gewesen sei. Anschließend sei es 2008 zum BSG ES6180017 „Campiñas de Sevilla“ erklärt worden.

30. Als zwingende Folge dieses Verstoßes gegen Art. 3 der UVP-Richtlinie habe das Königreich Spanien auch die Öffentlichkeit vor der Genehmigung des Projekts nicht über dessen voraussichtliche Auswirkungen unterrichtet.

31. Nach Auffassung der spanischen Regierung ist die Rüge der Kommission zurückzuweisen.

32. Die spanische Regierung trägt erstens vor, sie habe die Anforderungen des Art. 3 der UVP-Richtlinie erfüllt, indem sie die betroffene Fauna identifiziert und geeignete Maßnahmen unternommen habe, um mögliche umweltschädliche Folgen zu begrenzen.

33. Zweitens sei die IBA-Einstufung nicht verbindlich. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung genüge auch ohne Erwähnung der IBA-Einstufung den Anforderungen des Art. 3 der UVP-Richtlinie.

34. Drittens habe die Kommission weder erläutert, warum die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung unzureichend sein solle, noch überhaupt eine Verletzung von Verpflichtungen nachgewiesen.

2. Würdigung

35. Wie bereits eingangs gesagt, geht es hier um die Frage, ob die Kommission den Nachweis eines Verstoßes erbracht hat. Im Folgenden werde ich darlegen, warum ich der Meinung bin, dass ihr das in Bezug auf Art. 3 der UVP-Richtlinie nicht gelungen ist.

36. Zunächst ist es notwendig, das Projekt, auf das sich die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht, einzugrenzen.

37. Die Umweltverträglichkeitsprüfung – die nach Auffassung der Kommission gegen Art. 3 der UVP-Richtlinie verstößt – betrifft eine bestimmte Bauphase der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke. Das Projekt, und damit die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung, betrifft Infrastrukturarbeiten, die für den Betrieb der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke notwendig sind. Das Projekt umfasst Bauarbeiten für Gleisanlagen und Streckenführung, einschließlich des Baus einer erhöhten und verbreiterten Eisenbahntrasse. Weiter gehende für den Betrieb der Bahnstrecke notwendige Arbeiten (u. a. Elektroarbeiten für die Installation von Fahrleitungen) gehörten nicht zu dem Projekt. Aus der

mit Gründen versehenen Stellungnahme und dem Vorbringen der Kommission vor dem Gerichtshof geht hervor, dass die Entscheidung der spanischen Behörden, die Umweltverträglichkeitsprüfung ausschließlich in Bezug auf die Verbesserung der Infrastruktur durchzuführen (im Folgenden: fragliches Projekt), von der Kommission nicht gerügt wird.

38. Dennoch hält die Kommission die Umweltverträglichkeitsprüfung für unzureichend. Der Grund dafür ist nach meinem Verständnis ihre Ansicht, dass die Prüfung das Gebiet von besonderer ökologischer Relevanz (wie es im IBA-Verzeichnis und später im Verfahren zu seiner Erklärung zum BSG anerkannt worden sei), auf das sich das fragliche Projekt auswirke, nicht hinreichend berücksichtigt habe.

39. An dieser Stelle ist es angebracht, sich den Zweck einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu vergegenwärtigen. Dieser besteht darin, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Projekts nach Maßgabe eines jeden Einzelfalls zu identifizieren, zu beschreiben und zu bewerten. Die Auswirkungen sind u. a. in Bezug auf Fauna und Flora zu untersuchen [7]. In ständiger Rechtsprechung erkennt der Gerichtshof der UVP-Richtlinie einen ausgedehnten Anwendungsbereich und einen sehr weitreichenden Zweck zu [8]. Demgemäß hat der Gerichtshof die UVP-Richtlinie einer teleologischen Auslegung unterzogen. Das Ziel der Richtlinie ist die Gesamtbewertung der Auswirkungen von Projekten oder deren Änderung auf die Umwelt [9].

40. Dies allein enthebt die Kommission aber nicht ihrer Pflicht, den Nachweis zu führen, dass tatsächlich gegen Verpflichtungen verstoßen wurde. Im Vertragsverletzungsverfahren nach Art. 258 AEUV ist es Sache der Kommission, das Vorliegen der behaupteten Verletzung zu beweisen. Ihr obliegt es, dem Gerichtshof die Tatsachen vorzulegen, die für die Feststellung, dass der Mitgliedstaat gegen seine Verpflichtungen verstoßen hat, notwendig sind, wobei sie sich nicht auf irgendeine Vermutung stützen kann [10].

41. Über allgemeine Aussagen zur vermeintlichen Unzulänglichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung hinaus substantiiert die Kommission ihre Rüge nicht. Dies wird deutlich, wenn man die wenig greifbaren Argumente der Kommission näher betrachtet.

42. Erstens meint die Kommission, dass es für die ordnungsgemäße Berücksichtigung eines wichtigen ökologischen Gebiets, das zum BSG hätte erklärt werden müssen, in der maßgeblichen Zeit aber nicht zu einem solchen erklärt worden war, nicht ausreiche, lediglich die in dem Gebiet vorkommenden Arten aufzulisten. Auch seien insoweit die in der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Milderung der schädlichen Auswirkungen des Projekts aufgeführten Maßnahmen (zugunsten der Vogelwelt insbesondere das Verbot der Vegetationsbeseitigung zwischen März und Juli, um negative Auswirkungen auf die Fortpflanzung zu vermeiden) unzureichend. Die Kommission erklärt jedoch nicht, *warum* das so sein soll.

43. Zweitens beanstandet die Kommission dass in der Umweltverträglichkeitserklärung die Ojuelos-Lagune, die zu dem Gebiet gehöre, das später zum BSG erklärt worden sei, nicht erwähnt werde. Aus den Unterlagen, die dem Gerichtshof vorliegen, ergibt sich jedoch, dass die Ojuelos-Lagune in der Umweltverträglichkeitsprüfung tatsächlich erwähnt wird (auch wenn sie in der *Entscheidung* über die Umweltverträglichkeitserklärung [11] keine Erwähnung findet). Dieser Punkt wird

7 — Urteil Kommission/Spanien (C-404/09, EU:C:2011:768, Rn. 78).

8 — Urteil Abraham u. a. (C-2/07, EU:C:2008:133, Rn. 42).

9 — Urteil Abraham u. a. (C-2/07, EU:C:2008:133, Rn. 42).

10 — Urteil Kommission/Niederlande (96/81, EU:C:1982:192, Rn. 6). Vgl. auch die Urteile Kommission/Portugal (C-117/02, EU:C:2004:266, Rn. 80), Kommission/Italien (C-135/05, EU:C:2007:250, Rn. 26) und Kommission/Spanien (C-308/08, EU:C:2010:281, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).

11 — Siehe oben, Fn. 5.

von der Kommission nicht bestritten. In der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Merkmale der Lagune beschrieben. Erwähnt wurden auch die zahlreichen Vogelarten in diesem Gebiet. Die Kommission hält die Prüfung auch in diesem Punkt für unzureichend, erklärt aber nicht, *warum* sie dieser Ansicht ist.

44. Drittens ist sicherlich richtig, dass die Auswirkungen eines Projekts, das ein Gebiet betrifft, das in einem IBA-Verzeichnis verzeichnet ist und später zum BSG erklärt wurde, mit besonderer Sorgfalt geprüft werden muss. Das zeigt, worauf die Kommission hinweist, Anhang III der UVP-Richtlinie. Dieser Anhang erwähnt Feuchtgebiete und BSG als Auswahlkriterien für die Prüfung von Projekten, für die an sich keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Daraus wird deutlich, dass der Unionsgesetzgeber solchen Gebieten eine besondere ökologische Bedeutung beimisst.

45. Dennoch bedeutet die Tatsache, dass in der umstrittenen Umweltverträglichkeitsprüfung ein wichtiges ökologisches Gebiet, das als solches in einem IBA-Verzeichnis (oder als BSG) anerkannt ist, nicht erwähnt wird, allein nicht, dass die Auswirkungen des Projekts nicht gemäß Art. 3 der UVP-Richtlinie in geeigneter Weise identifiziert, beschrieben und bewertet worden wären.

46. Hierfür gibt es mindestens zwei Gründe.

47. Zum einen bedeutet die Nichterwähnung eines IBA-Eintrags oder eines BSG nicht automatisch, dass der Eintrag – oder vielmehr die darin genannten Gebiete und Arten – keine Berücksichtigung gefunden hätte. Zum anderen ist das IBA-Verzeichnis, worauf die spanische Regierung zu Recht hinweist, für die Mitgliedstaaten nicht rechtsverbindlich [12].

48. Zur Bedeutung des Gebiets, das später zum BSG erklärt wurde, ist den dem Gerichtshof vorliegenden Unterlagen zu entnehmen, dass es in der Umweltverträglichkeitsprüfung auch ohne ausdrückliche Bezugnahme auf das IBA-Verzeichnis als ein Gebiet mit einer besonderen Vogelwelt, und zwar Steppenvögeln, beschrieben wird. Somit wurde *Otis tarda* in der Prüfung besonders identifiziert. Die Kommission hat nicht erklärt, warum diese Beschreibung dennoch unzureichend sein soll. Sie hat nur behauptet, dass das so sei. Zur Feststellung einer Vertragsverletzung nach Art. 3 der UVP-Richtlinie reichen bloße Behauptungen aber nicht aus.

49. Viertens ist die Kommission, wie ich es sehe, besonders besorgt wegen der Auswirkungen des tatsächlichen Betriebs der Bahnstrecke: Sie hat mehrfach darauf hingewiesen, dass der Betrieb der Bahnstrecke erhebliche Auswirkungen auf die Vogelwelt, insbesondere auf die dortigen Steppenvögel und Wasservögel, haben könne. Aus diesem Grund sieht sie die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere in Bezug auf die Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen der Vögel mit Infrastruktur oder Zügen und für sie tödlichen Stromschlägen, als unzureichend an. Es steht fest, dass in der umstrittenen Umweltverträglichkeitsprüfung keine besonderen Maßnahmen zum Schutz gegen diese Gefahren identifiziert wurden.

50. Ich verschließe mich diesen Argumenten keineswegs. Selbstverständlich hat der Betrieb einer Hochgeschwindigkeitsstrecke erhebliche Auswirkungen auf ein BSG wie das hier in Rede stehende.

51. Es kann jedoch nicht genug betont werden, dass die Kommission in der mit Gründen versehenen Stellungnahme und im vorliegenden Verfahren ausdrücklich erklärt hat, sie mache nicht geltend, dass die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung deswegen gegen Art. 3 der UVP-Richtlinie verstoße, weil sie nicht das gesamte Projekt umfasse. Abgesehen von nachgeschobenen Bemerkungen in diesem

12 — Vgl. zur Vogelschutzrichtlinie Urteile Kommission/Spanien (C-235/04, EU:C:2007:386, Rn. 26) und Kommission/Niederlande (C-3/96, EU:C:1998:238, Rn. 70).

Sinne in ihrer Gegenerwiderung hat die Kommission nicht spezifisch geltend gemacht, dass der Verstoß gegen die Richtlinie darin zu sehen sei, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung sich nur auf die Verbesserung der Infrastruktur bezogen habe, statt das gesamte Projekt einschließlich des tatsächlichen Betriebs der Bahnstrecke zu umfassen [13].

52. Der Entscheidung über die Umweltverträglichkeitserklärung zufolge umfasst das fragliche Projekt ausschließlich Verbesserungen der Infrastruktur der Eisenbahnstrecke. Weitere Montagearbeiten für den künftigen Betrieb der Strecke bedürfen einer zusätzlichen Umweltverträglichkeitsprüfung. Bei dieser Lage sind Argumente in Bezug auf Arbeiten, die Gegenstand einer anderen Umweltverträglichkeitsprüfung sein werden, und zwar auf den Betrieb der Bahnstrecke, als unzulässig anzusehen. Jedes andere Ergebnis würde den Grundsatz der Rechtssicherheit ernsthaft in Frage stellen.

53. Fünftens schließlich haben die Parteien erörtert, welchen Einfluss es hat, dass die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke parallel zu einer bestehenden Eisenbahnstrecke aus dem 19. Jahrhundert gebaut worden ist. Die Kommission vertritt, wie es scheint unwidersprochen, die Auffassung, dass die Anforderungen an die Umweltverträglichkeitsprüfung gleich blieben, unabhängig davon, dass die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke parallel zu einer anderen, herkömmlichen Eisenbahnstrecke verläuft. Sie weist darauf hin, dass das Nebeneinander beider Eisenbahnstrecken in mehrfacher Hinsicht kumulative Auswirkungen haben könne. Aber auch bei diesem Vortrag handelt es sich meiner Ansicht nach nur um Behauptungen, die nicht ausreichen, um den Nachweis eines Verstoßes zu erbringen. Jedenfalls stehen diese Behauptungen im Widerspruch zu der Tatsache, dass die Kommission nicht geltend macht, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung wegen fehlender Berücksichtigung kumulativer Auswirkungen unzureichend sei.

54. Nach alledem komme ich zu dem Ergebnis, dass die von der Kommission erhobene Rüge eines Verstoßes gegen Art. 3 der UVP-Richtlinie nicht durchgreift. Die damit zusammenhängende Rüge, die Öffentlichkeit sei über die Auswirkungen des Projekts nicht ausreichend informiert worden, greift damit ebenfalls nicht durch.

55. Tatsächlich sehe ich unabhängig vom Schicksal der ersten Rüge keinen vernünftigen Grund, warum der Gerichtshof die von der Kommission auf die UVP-Richtlinie gestützte ergänzende Rüge behandeln sollte. Die Kommission hat für diese Rüge keinerlei rechtliche Grundlage angeführt. Abgesehen von einer beiläufigen Bemerkung hat sie dazu keine weiteren Ausführungen gemacht.

C – *Zweite Rüge: Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie*

1. Vorbringen der Parteien

56. Die Kommission macht geltend, dass das Königreich Spanien mit der Genehmigung der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke in dem im IBA-Verzeichnis genannten Gebiet – bevor dieses zum BSG erklärt worden war – auch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie verstoßen habe.

13 — Vgl. dazu Urteil Abraham u. a. (C-2/07, EU:C:2008:133, Rn. 43). In dieser Rechtssache hat der Gerichtshof ausgeführt, dass zur Gewährleistung einer ausreichenden umfassenden Beurteilung die Prüfung nicht nur auf die unmittelbaren Wirkungen der geplanten Arbeiten beschränkt sein könne. Diese Prüfung müsse auch die Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigen, die durch die Benutzung und den Betrieb der aus diesen Arbeiten hervorgegangenen Anlagen hervorgerufen werden könnten.

57. Zur Begründung weist die Kommission darauf hin, dass die Bauarbeiten eine erhebliche Veränderung der ökologischen Merkmale des Gebiets bedingten, wie z. B. umfangreiche Erdbewegungen, einen doppelten Sicherheitszaun und eine erhöhte Eisenbahntrasse auf einer Länge von 16 km [14]. Durch diese Änderungen werde wahrscheinlich der Zugang der Vögel zu ihren Brut-, Ruhe- und Futtergebieten erheblich eingeschränkt. Die Kommission macht des Weiteren geltend, dass der Verstoß des Königreichs Spanien gegen seine Verpflichtungen aus Art. 3 der UVP-Richtlinie zu einer ungenügenden Ermittlung der möglichen Gefahren, die mit diesem Projekt verbunden seien, geführt habe.

58. Die spanische Regierung macht ihrerseits geltend, dass es für die Beachtung von Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie nicht erforderlich sei, das in dieser Richtlinie für BSG geltende Verfahren einzuhalten. Es reiche aus, vor der Erklärung des betreffenden Gebiets zum BSG Maßnahmen zu seiner Erhaltung und seinem Schutz zu treffen. Die spanische Regierung habe ausreichende Maßnahmen getroffen, indem sie die Bauarbeiten während der Brutzeit der Vögel eingeschränkt, Vorkehrungen zur Kollisionsvermeidung getroffen und Wege entlang der Bahnstrecke angelegt habe.

2. Würdigung

59. Der Vorwurf, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung unzureichend sei, durchzieht die gesamte Argumentation der Kommission. Das gilt auch für diese Rüge. Die Besonderheiten dieses Falles könnten zu der irrigen Annahme verleiten, dass zwischen der Feststellung (bzw. der Verneinung) eines Verstoßes gegen die UVP-Richtlinie und einem entsprechenden Ergebnis nach der Vogelschutzrichtlinie und der Habitatrichtlinie eine zwingende Korrelation besteht. Das ist jedoch nicht der Fall. Diese Fragen müssen klar auseinandergehalten werden. Dass ein Verstoß gegen Art. 3 der UVP-Richtlinie nicht festgestellt werden kann, bedeutet nicht automatisch, dass es auch keinen Verstoß gegen Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie oder Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie gegeben hat, und umgekehrt. Das beruht darauf, dass die Verpflichtungen aus Art. 3 der UVP-Richtlinie im Wesentlichen verfahrensmäßiger Art sind, während die Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie und Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie materieller Art sind.

60. Die zweite und die dritte Rüge müssen daher für sich und unabhängig von dem in Bezug auf die erste Rüge erzielten Ergebnis geprüft werden.

61. Was nun die Rüge eines Verstoßes gegen Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie angeht, lassen sich der Rechtsprechung einige besonders relevante Gesichtspunkte entnehmen.

62. Für die vorliegende Prüfung ist von großer Bedeutung, dass die Verpflichtungen, die sich aus Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie ergeben, auch für Gebiete gelten, die zu BSG hätten erklärt werden müssen, für die aber wie für die „Campiñas de Sevilla“ diese Erklärung nicht erfolgt ist. Tatsächlich bleiben diese Verpflichtungen bis zu dem Zeitpunkt bestehen, zu dem das Gebiet zum BSG erklärt wird [15].

63. In Klageverfahren der Kommission, in denen Vertragsverletzungen festgestellt wurden, waren dem Gerichtshof Beweise für die tatsächliche Verschlechterung der natürlichen Lebensräume der Vögel [16], die erhebliche Abnahme der Vogelbestände und die tatsächliche Zerstörung von Gebieten von besonderer ökologischer Relevanz [17] vorgelegt worden.

14 — Davon liegen 13 km innerhalb der Abschnitte „Marchena-Osuna I“ und „Marchena-Osuna II“.

15 — Urteil Kommission/Spanien (C-186/06, EU:C:2007:813, Rn. 27 und die dort angeführte Rechtsprechung).

16 — Urteil Kommission/Irland (C-117/00, EU:C:2002:366, Rn. 27 bis 30).

17 — Urteil Kommission/Frankreich (C-96/98, EU:C:1999:580, Rn. 45 und 46).

64. Von besonderer Bedeutung ist hier auch, dass nach der Rechtsprechung die Mitgliedstaaten nicht berechtigt sind, die Fläche eines BSG zu ändern oder zu verkleinern. In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof entschieden, dass der Bau einer neuen Straße zu einer Verkleinerung der Fläche des BSG führt, die Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie zuwiderläuft. Die Verkleinerung der Fläche wurde verschärft durch die Errichtung neuer Gebäude und die Störungen durch die Straßenarbeiten [18].

65. Hierzu macht die Kommission geltend, dass wesentliche Veränderungen der ökologischen Merkmale des Gebiets notwendigerweise eine erhebliche Verschlechterung und Störung zur Folge hätten. Sie äußert sich darüber hinaus besorgt wegen der Gefahr von Stromschlägen und Kollisionen in den späteren Phasen des Baus und des Betriebs der Bahnstrecke.

66. Ich bezweifele nicht, dass der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke durch ein Gebiet, in dem mehrere der in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgeführten Arten leben, eine Verschlechterung der ökologischen Merkmale dieses Gebiets und eine Störung der besonders zu schützenden Arten darstellt. Tatsächlich bedingten die bisher genehmigten Bauarbeiten wie bei jedem größeren Eisenbahnprojekt Erdbewegungen, die Verlegung von Bahngleisen und eine erhöhte Bahntrasse sowie eine Vielzahl anderer Eingriffe in die Geländebeschaffenheit. Dies wird durch die umstrittene Umweltverträglichkeitsprüfung bestätigt.

67. Dagegen sollten die Argumente, die die Kommission hinsichtlich der Gefahr von Stromschlägen und Kollisionen vorbringt, als unzulässig zurückgewiesen werden.

68. Die Unzulässigkeit ergibt sich aus einer Besonderheit des vorliegenden Falles. Entgegen dem, was man eigentlich annehmen sollte, ist nicht zu erkennen, dass das Projekt zu Ende geführt wird. Wie die Parteien mitteilen, ruht das Projekt seit 2009 wegen fehlender Finanzmittel. Hinzu kommt, dass es für alle weiteren Arbeiten zur Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen einer weiteren Umweltverträglichkeitsprüfung und somit einer weiteren Genehmigung bedarf.

69. Zwar wäre in der Tat die Wirksamkeit des Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie ernsthaft gefährdet, wenn ein Verstoß erst mit Eintritt einer tatsächlicher Beeinträchtigung vorläge, nicht aber bei staatlichen Handlungen, die in der Zukunft Beeinträchtigungen möglich machen [19]. Im vorliegenden Fall aber bezieht sich das von den spanischen Behörden genehmige Projekt, wie bereits bemerkt, auf eine Verbesserung der Infrastruktur, einschließlich des Baus und der Verbreiterung einer erhöhten Eisenbahntrasse. Es betrifft nicht weitere Montagearbeiten, die für den Betrieb der Bahnstrecke notwendig sind. Bei Stromschlägen und Kollisionen handelt es sich somit um hypothetische Auswirkungen für den Fall, dass die nächste Projektphase nach einer weiteren Umweltverträglichkeitsprüfung genehmigt wird.

70. Es bleibt aber zu prüfen, ob nachgewiesen ist, dass das Königreich Spanien notwendige Maßnahmen zur Vermeidung der Verschlechterung der Lebensräume oder von Belästigungen, die im Sinne der Zielsetzungen des Art. 4 der Vogelschutzrichtlinie *erheblich* sind, unterlassen hat.

71. Die spanische Regierung behauptet, dass sich die Vogelpopulation während und nach der Bauzeit tatsächlich vergrößert habe.

18 — Urteil Kommission/Spanien (C-355/90, EU:C:1993:331, Rn. 35 bis 37). Vgl. in diesem Sinne auch Urteil Kommission/Deutschland (C-57/89, EU:C:1991:89, Rn. 20 und 21).

19 — Schlussanträge von Generalanwältin Kokott in der Rechtssache Kommission/Spanien (C-186/06, EU:C:2007:254, Nr. 29).

72. Wie der Gerichtshof bereits entschieden hat, besteht die Schutz- und Erhaltungsverpflichtung gemäß Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie schon vor einer Abnahme der betreffenden Vogelpopulation [20]. Entsprechend folgt aus dem Nachweis einer Vergrößerung der Vogelpopulation nicht ohne Weiteres, dass der Mitgliedstaat seine Verpflichtungen erfüllt hat. Nach Art. 4 der Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Lebensräume *als solche* wegen ihres Werts für die Umwelt zu bewahren, zu erhalten und wiederherzustellen.

73. Zugvögel sind hierfür ein gutes Beispiel. Sie bilden den größten Teil der wildlebenden Vögel im Gebiet der Union [21]. In Bezug auf diese Vogelarten, einschließlich des Teilziehers *Otis tarda* (der Vogelart, um die es in diesem Verfahren geht), ist die Größe der Vogelpopulation für die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht von entscheidender Bedeutung. Es geht vielmehr um den Schutz der Lebensräume, in denen die in Anhang I der Richtlinie aufgeführten Vögel angetroffen werden und die sicherstellen, dass eine Vogelpopulation, die in einem bestimmten Gebiet verbleibt oder auf dem Weg dorthin ist, ein Schutzgebiet innerhalb der Europäischen Union finden kann.

74. So gesehen ist eine etwaige Vergrößerung der Vogelpopulation in dem betroffenen Gebiet unerheblich für den Nachweis, ob ein Mitgliedstaat seine Verpflichtungen nach Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie erfüllt hat.

75. Unabhängig davon, ob der Bau der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke in Zukunft weiterverfolgt wird oder nicht, bleibt die Tatsache, dass es zusätzlich zu den Störungen durch die Bauarbeiten nunmehr eine erhöhte Eisenbahntrasse gibt, die durch das betreffende BSG führt. Es ist davon auszugehen, dass die Merkmale des betreffenden Lebensraums dadurch wesentlich verändert wurden und das Gebiet für an eine Steppenlandschaft angepasste Arten weniger geeignet ist [22].

76. Die spanische Regierung verweist zu ihrer Rechtfertigung auf verschiedene Maßnahmen, die sie getroffen habe, um die Auswirkungen der Bauarbeiten abzumildern. Dazu zählten die Einschränkung von Bauarbeiten während der Brutzeit, Schutzeinrichtungen gegen Kollisionen und Wege entlang der Bahnstrecke.

77. Es ist richtig, dass die Mitgliedstaaten Maßnahmen ergreifen müssen, um Beeinträchtigungen zu verringern, wodurch gegebenenfalls Verschlechterungen begrenzt oder sogar ausgeschlossen werden können. In diesem besonderen Fall ändern die von der spanischen Regierung genannten Maßnahmen nach meiner Meinung jedoch nichts an dem grundlegenden Problem, dass nunmehr eine erhöhte Eisenbahntrasse durch den wichtigen Lebensraum von an eine Steppenlandschaft angepassten Vogelarten führt. Es mag sein, dass diese Maßnahmen dazu beitragen, dass die betroffenen Vogelarten nicht verschwinden. Sie ändern aber nichts an der Verkleinerung und Fragmentierung des betreffenden Gebiets.

78. Aus diesen Gründen komme ich zu dem Schluss, dass die zweite Rüge der Kommission hinsichtlich eines Verstoßes gegen Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie durchgreift.

20 — Urteil Kommission/Spanien (C-355/90, EU:C:1993:331, Rn. 15).

21 — Vgl. den vierten Erwägungsgrund der Vogelschutzrichtlinie.

22 — Aus den Akten ergibt sich zudem, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen des Projekts auf *Otis tarda* als gravierend eingestuft hat.

D – *Dritte Rüge: Verstoß gegen Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie*

1. Vorbringen der Parteien

79. Die Kommission macht geltend, das Königreich Spanien habe seit der Erklärung der „Campiñas de Sevilla“ zum BSG gegen seine Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie verstoßen. Die dazu vorgetragene Begründung ist im Wesentlichen dieselbe wie die zur zweiten Rüge.

80. Die spanische Regierung ist der Auffassung, dass sie seit Juli 2008 die Anforderungen des Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie erfüllt habe. Die Kommission habe keine tatsächliche Störung der Vögel oder irgendeine Verschlechterung ihres Schutzes nachgewiesen. Die Gefahren, auf die sich die Kommission beziehe, beträfen das „zweite Projekt“ (nämlich die weiteren Arbeiten und die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke). Jedenfalls seien diese Gefahren in der Umweltverträglichkeitsprüfung des fraglichen Projekts ausreichend berücksichtigt worden.

2. Würdigung

81. Die „Campiñas de Sevilla“, das hier in Rede stehende Gebiet, wurden am 29. Juli 2008 zum BSG erklärt. Nach Art. 7 der Habitatrichtlinie treten die Verpflichtungen u. a. nach Art. 6 Abs. 2 dieser Richtlinie ab dem Datum, zu dem ein Gebiet von einem Mitgliedstaat zum BSG erklärt wird, an die Stelle der Pflichten, die sich u. a. aus Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie ergeben [23].

82. Obwohl der Wortlaut von Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie strenger erscheint als der der entsprechenden Vorschrift der Habitatrichtlinie, lässt sich schwerlich die Ansicht vertreten, dass Mitgliedstaaten für Eingriffe in ein BSG einen größeren Spielraum besitzen, sobald ein bestimmtes Gebiet zu einem solchen erklärt worden ist [24]. Genauer gesagt würde es den Erhaltungszielen der Habitatrichtlinie, die denen der Vogelschutzrichtlinie ähnlich sind, zuwiderlaufen, wenn weiter gehende Störungen zulässig wären, nachdem die Erklärung zum BSG tatsächlich erfolgt ist.

83. Aus diesem Grund gilt meine obige Untersuchung des Verstoßes gegen Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie hier in gleicher Weise. Darüber hinaus sei nur noch auf Folgendes hingewiesen.

84. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine Maßnahme mit Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie vereinbar, *wenn sie keine Störung verursacht, die die Ziele dieser Richtlinie*, insbesondere deren Erhaltungsziele, *erheblich beeinträchtigen kann* [25]. Der Gerichtshof hat insoweit für Verschlechterungen und Störungen eine relativ niedrige Beweisschwelle festgelegt. Es genügt insbesondere, wenn die Kommission nachweist, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr erheblicher Störungen besteht [26].

85. Wie bereits erläutert, sind erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere auf den Lebensraum der in dem betreffenden Gebiet vorkommenden Vogelpopulation wahrscheinlich, wenn nicht sogar mit Sicherheit, schon deshalb zu erwarten, weil eine erhöhte Eisenbahntrasse das zum BSG erklärte Gebiet verändert und fragmentiert. Zur Feststellung eines Verstoßes gegen Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie genügt es jedoch nicht, dass zur maßgeblichen Zeit, nämlich seit dem 29. Juli

23 — Vgl. auch Urteil Kommission/Frankreich (C-374/98, EU:C:2000:670, Rn. 44 und 46).

24 — Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie gestattet es den Mitgliedstaaten, Projekte in einem BSG trotz etwaiger negativer Auswirkungen für das Gebiet unter bestimmten strengen Auflagen durchzuführen. Derartige Ausnahmen sind zulässig, wenn Alternativlösungen nicht vorhanden sind. Ein solches Projekt kann nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art durchgeführt werden. In einem solchen Fall sind alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist, und die Kommission ist darüber zu unterrichten. Im vorliegenden Verfahren wurde diese Regelung aber nicht geltend gemacht.

25 — Urteil Kommission/Spanien (C-404/09, EU:C:2011:768, Rn. 126).

26 — Urteil Kommission/Spanien (C-404/09, EU:C:2011:768, Rn. 142 und die dort angeführte Rechtsprechung).

2008, innerhalb des BSG eine Eisenbahntrasse liegt. Diese Bestimmung setzt vielmehr eine irgendwie geartete aktive oder passive Verschlechterung oder Störung voraus. Andernfalls würde eine aus früherer Zeit stammende Anlage in einem später zum BSG erklärten Gebiet einen Verstoß gegen diese Vorschrift darstellen.

86. Aus den Schriftsätzen der Parteien geht aber klar hervor, dass die Bauarbeiten für das fragliche Projekt zum maßgeblichen Zeitpunkt fortgesetzt wurden und in vollem Gang waren. Die Bauarbeiten wurden erst 2009 eingestellt. Da nicht behauptet wird, dass es sich bei den nach dem 29. Juli 2008 durchgeführten Arbeiten lediglich um geringfügige Verbesserungen einer bereits fertiggestellten Infrastruktur oder um Arbeiten an einem unwesentlichen Teil der Bahnstrecke innerhalb des BSG gehandelt habe, muss ich der Kommission zustimmen.

87. Soweit es um Gefahren geht, die sich erst aus künftigen Bauarbeiten und aus dem Betrieb der Bahnstrecke ergeben, weist die spanische Regierung darauf hin, dass Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie nicht verlange, sofort Maßnahmen zur Verringerung oder zur Vermeidung von Gefährdungen zu treffen, die vielleicht in der Zukunft eintreten werden oder nicht. Dem ist zuzustimmen. Insoweit verweise ich auf meine Ausführungen in der vorstehenden Nr. 69.

88. Ich teile somit die Auffassung der Kommission, dass das Königreich Spanien ab dem Zeitpunkt der Erklärung des genannten Gebiets zum BSG gegen seine Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie verstoßen hat.

V – Kosten

89. Wenn jede Partei teils obsiegt, teils unterliegt, trägt nach Art. 138 Abs. 3 der Verfahrensordnung jede Partei ihre eigenen Kosten. Da die Kommission nur mit einem Teil ihrer Klage Erfolg hat, sind die Kosten gegeneinander aufzuheben.

VI – Ergebnis

90. Nach alldem schlage ich dem Gerichtshof vor, wie folgt für Recht zu erkennen und zu entscheiden:

— Hinsichtlich der Abschnitte „Marchena-Osuna I“ und „Marchena-Osuna II“ des beanstandeten Eisenbahnprojekts hat das Königreich Spanien bis zum Zeitpunkt, zu dem die von dem Projekt betroffene Naturlandschaft zum besonderen Schutzgebiet erklärt wurde, gegen seine Verpflichtungen aus Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten und ab dem Zeitpunkt, zu dem die von dem Projekt betroffene Naturlandschaft zum besonderen Schutzgebiet erklärt wurde, gegen seine Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen verstoßen.

— Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

— Jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.