URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

25. Juli 2008 *

In der Rechtssache C-142/07

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht vom Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Spanien) mit Entscheidung vom 23. Januar 2007, beim Gerichtshof eingegangen am 12. März 2007, in dem Verfahren

Ecologistas en Acción-CODA

gegen

Ayuntamiento de Madrid

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. Rosas sowie der Richter U. Lõhmus (Berichterstatter) und J. Klučka, der Richterin P. Lindh und des Richters A. Arabadjiev,

* Verfahrenssprache: Spanisch.

Generalanwältin: J. Kokott,
Kanzler: M. Ferreira, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 2. April 2008,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Ecologistas en Acción-CODA, vertreten durch J. Doreste Hernández, abogado,

— des Ayuntamiento de Madrid, vertreten durch I. Madroñero Peloche als Bevollmächtigten im Beistand von A. Sánchez Cordero, abogada,

— der italienischen Regierung, vertreten durch I. M. Braguglia als Bevollmächtigten im Beistand von G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch A. Alcover San Pedro und J.-B. Laignelot als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 30. April 2008

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 175, S. 40) in der durch die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 (ABl. L 73, S. 5) geänderten Fassung (im Folgenden: geänderte Richtlinie).

2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der Vereinigung Ecologistas en Acción-CODA (im Folgenden: CODA) und dem Ayuntamiento de Madrid (Stadt Madrid) wegen eines Verwaltungsakts, mit dem verschiedene Projekte zur Erneuerung und Verbesserung fast der ganzen autobahnähnlich ausgebauten Ringstraße von Madrid genehmigt wurden.

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsrecht

3 Die Richtlinie 85/337 wurde erlassen, um die Grundsätze für die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, die Hauptauflagen für den Projektträger und den Inhalt dieser Prüfung zu harmonisieren. Ihr Anhang I führt die Projekte auf, bei denen eine solche Prüfung vorgenommen werden muss,

während ihr Anhang II diejenigen erwähnt, die die Mitgliedstaaten nach Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie dieser Prüfung unterziehen konnten, wenn ihrer Auffassung nach die Merkmale der betreffenden Projekte dies erforderten.

4 Die wichtigsten Änderungen, die mit der Richtlinie 97/11 an der Richtlinie 85/337 vorgenommen wurden, bestehen darin, dass Projekte, bei denen mit Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, jetzt genehmigungspflichtig sind und einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen und dass die Kriterien, anhand deren die Mitgliedstaaten zu bestimmen haben, ob ein Projekt, das unter eine der in Anhang II genannten Kategorien fällt, einer solchen Prüfung unterzogen werden muss, vereinheitlicht worden sind. Diese Kriterien sind nunmehr in Anhang III der geänderten Richtlinie aufgeführt.

5 Art. 1 Abs. 2 der geänderten Richtlinie enthält folgende Definitionen:

„Projekt:

— die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen,

— sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft …

Projektträger:

Person, die die Genehmigung für ein privates Projekt beantragt, oder die Behörde, die ein Projekt betreiben will;

Genehmigung:

Entscheidung der zuständigen Behörde oder der zuständigen Behörden, aufgrund deren der Projektträger das Recht zur Durchführung des Projekts erhält."

6 Art. 2 Abs. 1 der geänderten Richtlinie bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit vor der Erteilung der Genehmigung die Projekte, bei denen unter anderem 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. …“

7 Art. 3 der geänderten Richtlinie sieht vor:

„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,

— Sachgüter und kulturelles Erbe.

— die Wechselwirkung zwischen den unter dem ersten, dem zweiten und dem dritten Gedankenstrich genannten Faktoren.“

8 Nach Art. 4 Abs. 1 der geänderten Richtlinie werden die Projekte des Anhangs I vorbehaltlich der Ausnahmefälle gemäß Art. 2 Abs. 3 der Richtlinie einer Prüfung unterzogen.

9 Gemäß Art. 4 Abs. 2 und 3 der geänderten Richtlinie bestimmt jeder Mitgliedstaat anhand einer Einzelfalluntersuchung oder von Schwellenwerten bzw. Kriterien, die er unter Berücksichtigung der in Anhang III der Richtlinie genannten Auswahlkriterien festlegt, ob die Projekte des Anhangs II der Richtlinie einer Prüfung unterzogen werden müssen.

10 Anhang I Nr. 7 der geänderten Richtlinie erwähnt als Projekte unter Buchst. b den „Bau von Autobahnen und Schnellstraßen“ und unter Buchst. c den „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“.

11 Die oben genannte Nr. 7 Buchst. b verweist für die Definition des Begriffs „Schnellstraßen“ auf die Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 (im Folgenden: Übereinkommen).

12 In Nr. 10 des Anhangs II der geänderten Richtlinie („Infrastrukturprojekte“) sind unter Buchst. b „Städtebauprojekte“ und unter Buchst. e „Bau von Straßen … (nicht durch Anhang I erfasste Projekte)“ erwähnt.

13 Nr. 13 erster Gedankenstrich des Anhangs II erfasst die „Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs I oder II, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können“.

Das Übereinkommen

14 Das Übereinkommen wurde mit Ausnahme von sieben Mitgliedstaaten von allen Mitgliedstaaten ratifiziert. Zu denen, die es nicht ratifiziert haben, gehört das Königreich Spanien.

15 In Abschnitt II („Kategorien der internationalen Straßen“) enthält Anhang II des Übereinkommens u. a. folgende Definitionen:

„II.2. Autobahnen

‚Autobahn‘ ist eine Straße, die für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die:

i) außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend für beide Verkehrsrichtungen besondere Fahrbahnen hat, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen durch andere Mittel voneinander getrennt sind;

ii) keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat;

iii) als Autobahn besonders gekennzeichnet ist.

II.3. Schnellstraßen

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

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

16 Mit Entscheidung vom 17. Januar 2005 genehmigte die Concejala del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (Amt für Städtebau, Wohnungswesen und Infrastruktur der Stadt Madrid) verschiedene Projekte zur Erneuerung und Verbesserung der autobahnähnlich ausgebauten städtischen Ringstraße von Madrid mit der Bezeichnung M-30.

17 Im Einzelnen betreffen diese Projekte die unterirdische Verlegung der M-30 zwischen Marquès de Monistrol und Puente de Segovia, zwischen Puente de Segovia und Puente de San Isidro, zwischen Puente de San Isidro und Puente de Praga und zwischen Puente de Praga und dem Nudo Sur sowie der Avenida de Portugal bis zum Kreisverkehr von San Vicente. Nach den insoweit unbestrittenen Erklärungen von CODA handelt es sich bei der M-30 um eine Straße, die ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr dient, nicht mit Ampeln versehen ist, keinen Gehweg oder Seitenstreifen für Fußgänger hat und weder eine Bushaltestelle noch einen Taxistand aufweist.

18 Die betreffenden Projekte sind Teil komplexer Tiefbauarbeiten zur Verbesserung und Erneuerung fast der ganzen autobahnähnlich ausgebauten Ringstraße von Madrid. Dieses Straßenprojekt, auch „Madrid calle 30" genannt, soll den Erklärungen des Ayuntamiento de Madrid zufolge die Überlastung der Straßen und die Unfallgefahr verringern, nicht aber das Verkehrsaufkommen auf dieser Straße erhöhen.

19 Nachdem der Widerspruch von CODA gegen die oben genannte Entscheidung vom 17. Januar 2005 mit Entscheidung vom 23. Mai 2005 zurückgewiesen worden war, erhob die Vereinigung beim vorlegenden Gericht Klage auf Nichtigerklärung der zuletzt genannten Entscheidung. Wie der Widerspruch stützt sich die Nichtigkeitsklage insbesondere auf eine Rüge, mit der die Verletzung der auf die betreffenden Projekte anwendbaren nationalen Vorschriften über die Umweltverträglichkeitsprüfung geltend gemacht wird, die sich zum Teil aus der geänderten Richtlinie ergeben soll.

20 Dem Vorlagebeschluss ist zu entnehmen, dass der Stadtrat von Madrid das oben genannte Gesamtprojekt „Madrid calle 30" in 15 unabhängige, getrennt behandelte Teilprojekte aufgeteilt hat, von denen nur ein einziges die Veränderung oder Erneuerung eines bestehenden Streckenabschnitts über eine Länge von mehr als fünf Kilometern betrifft, bei der es sich um die Schwelle handelt, ab der nach der anwendbaren regionalen Regelung ein Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss, wohingegen das betreffende Gesamtprojekt als Ganzes betrachtet diese Schwelle bei Weitem überschreitet. Außerdem gibt es dem vorlegenden Gericht zufolge Schätzungen, wonach die Realisierung des Gesamtprojekts zu einem Anstieg des Verkehrs um 25 % führen und Maßnahmen verschiedener Art im städtischen Umfeld der M-30 erforderlich machen wird.

21 In Anbetracht des Umfangs und der Auswirkungen des betreffenden Straßenbauwerks stellt sich das vorlegende Gericht die Frage, ob es nach der geänderten Richtlinie nicht zwingend Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung sein müsste.

22 Vor dem vorlegenden Gericht hat der Ayuntamiento de Madrid geltend gemacht, er habe sich niemals in Widerspruch zu der geänderten Richtlinie setzen wollen. Vielmehr sei die Kontroverse die Folge einer einheitlichen Auslegung durch sämtliche nationalen Behörden, die die Rechtmäßigkeit der betreffenden Projekte geprüft hätten. Außerdem hat er ausgeführt, die Übertragung der Erwägungen des Gerichtshofs im Urteil vom 16. März 2006, Kommission/Spanien (C-332/04), auf andere Sachverhalte als den diesem Urteil zugrunde liegenden würde eine eingehende Begründung des Gerichtshofs erforderlich machen.

23 Das vorlegende Gericht führt auch die Erklärungen der Communidad autónoma de Madrid (Autonome Gemeinschaft Madrid) an, wonach das Vorabentscheidungsverfahren mit der Vertragsverletzungsklage verwechselt worden sei, da die Auseinandersetzung eher mögliche Verstöße gegen das Gemeinschaftsrecht betreffe.

24 Unter diesen Umständen hat das nationale Gericht beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Gelten für städtische Straßenbauprojekte unter Berücksichtigung von Art und Größe des Projekts sowie seiner Auswirkungen auf Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte oder historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften die Erfordernisse des förmlichen Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der geänderten Richtlinie?

2. Gelten die Erfordernisse des förmlichen Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß der geänderten Richtlinie für die Projekte, die Gegenstand der vorliegenden verwaltungsgerichtlichen Klage sind, wenn man ihre Beschaffenheit und die Art der Straße, auf die sie sich beziehen, ihre Merkmale, Größe und Auswirkungen auf die Umgebung, die Bevölkerungsdichte, das Budget und die eventuelle Aufteilung eines Gesamtprojekts mit ähnlichen Arbeiten an ein und derselben Straße berücksichtigt?

3. Sind die in den Randnrn. 69 bis 88 des Urteils des Gerichtshofs (Kommission/Spanien, C-332/04) genannten Kriterien auf die Projekte anwendbar, die Gegenstand dieses Verfahrens sind, wenn man ihre Beschaffenheit und die Art der Straße, auf die sie sich beziehen, ihre Merkmale, Größe und Auswirkungen auf die Umgebung, das Budget und die eventuelle Aufteilung eines Gesamtprojekts mit ähnlichen Arbeiten an ein und derselben Straße berücksichtigt, und waren die Projekte daher einem förmlichen Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen?

4. Haben die spanischen Behörden bei den Projekten, die Gegenstand dieses Verfahrens sind, unter Berücksichtigung der Verwaltungsakten, insbesondere der in ihnen enthaltenen Studien und Gutachten, ihre Verpflichtungen aus der geänderten Richtlinie hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung in der Praxis erfüllt, obwohl das Projekt nicht dem in der Richtlinie vorgesehenen förmlichen Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wurde?

Zu den Vorlagefragen

Zu den ersten drei Fragen

25 Mit den ersten drei Fragen, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die geänderte Richtlinie dahin auszulegen ist, dass Projekte zur Erneuerung und Verbesserung fast einer gesamten autobahnähnlich ausgebauten städtischen Ringstraße einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen, insbesondere, wenn man ihre Beschaffenheit und die Art der Straße, ihre Merkmale, Größe und Auswirkungen auf Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte oder historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften sowie den Umstand berücksichtigt, dass sie das Ergebnis der Aufteilung eines umfassenderen Projekts sind, das die Durchführung ähnlicher Arbeiten an ein und derselben Straße insgesamt betrifft.

26 Nach Art. 4 Abs. 1 der geänderten Richtlinie werden die Projekte des Anhangs I einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen. Gemäß Art. 4 Abs. 2 und den darin genannten Voraussetzungen bestimmen die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung dieser Voraussetzungen, welche Projekte des Anhangs II der Richtlinie einer solchen Prüfung unterzogen werden müssen.

27 Dem Ayuntamiento de Madrid zufolge handelt es sich bei der im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Ringstraße um eine städtische Straße. Die geänderte Richtlinie erfasse jedoch diese Art von Straßen in ihren Anhängen I und II nicht, in denen nur Autobahnen, Schnellstraßen und Straßen erwähnt würden. Diese Begriffe würden im Übrigen mit Ausnahme des Begriffs der Schnellstraße nicht über eine Verweisung auf die Begriffsbestimmungen des Übereinkommens definiert. Da die betreffenden Begriffe nicht näher bestimmt seien, seien in den spanischen Vorschriften, mit denen die geänderte Richtlinie umgesetzt worden sei, deren Begriffe wörtlich übernommen worden. Da die städtischen Straßen darin nicht aufgeführt seien, habe der Ayuntamiento de Madrid annehmen können, dass Projekte zur Veränderung einer solchen Straße nicht unter die geänderte Richtlinie fielen und folglich keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssten.

28 Diese Auffassung ist nicht vertretbar. Der Gerichtshof hat in zahlreichen Fällen festgestellt, dass sowohl der Anwendungsbereich der Richtlinie 85/337 als auch derjenige der geänderten Richtlinie sehr weit ist (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 24. Oktober 1996, Kraaijeveld u. a., C-72/95, Slg. 1996, I-5403, Randnr. 31, vom 16. September 1999, WWF u. a., C-435/97, Slg. 1999, I-5613, Randnr. 40, und vom 28. Februar 2008, Abraham u. a., C-2/07, I-1197, Randnr. 32). Es liefe daher dem Zweck der geänderten Richtlinie geradezu zuwider, alle Projekte, die eine städtische Straße betreffen, dem Anwendungsbereich der Richtlinie allein deshalb zu entziehen, weil sie unter den Projekten in ihren Anhängen I und II die diese Art von Straßen betreffenden Projekte nicht ausdrücklich erwähnt.

29 Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der geänderten Richtlinie erwähnt unter den Projekten, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen, „Autobahnen" und „Schnellstraßen" sowie den „Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder [die] Verlegung und/oder [den] 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". In Anhang II der geänderten Richtlinie ist in Nr. 10 Buchst. e und Nr. 13 erster Gedankenstrich der „Bau von Straßen" bzw. die „Änderung oder Erweiterung von bereits genehmigten, durchgeführten oder in der Durchführungsphase befindlichen Projekten des Anhangs I oder II, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt haben können", unter den Projekten aufgeführt, für die die Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 2 eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorsehen können. Zum einen handelt es sich, wie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu Recht ausführt, bei den Begriffen in den betreffenden Anhängen um autonom auszulegende Begriffe des Gemeinschaftsrechts, und zum anderen ist es nicht ausgeschlossen, dass die dort erwähnten Arten von Straßen innerorts wie außerorts verlaufen können.

30 Die geänderte Richtlinie definiert die oben genannten Begriffe nicht. Einzige Ausnahme sind die „Schnellstraßen", für die sie auf das Übereinkommen und damit auf die darin enthaltene Bestimmung des Begriffs der Schnellstraße verweist. Da nicht alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, bezieht sich dieser Verweis auf das Übereinkommen in der Fassung, die bei Erlass der Richtlinie 85/337 galt, also diejenige vom 15. November 1975.

31 Nach Anhang II des Übereinkommens ist 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 von vornherein aus. Da innerörtliche Straßen nicht ausdrücklich ausgenommen sind, ist vielmehr davon auszugehen, dass der Ausdruck „Schnellstraßen" auch städtische Straßen erfasst, die die in diesem Anhang vorgesehenen Merkmale aufweisen.

32 Zudem definiert dasselbe Übereinkommen den Begriff der Autobahn u. a. als eine Straße, die für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen oder Gehwegen hat und als Autobahn besonders gekennzeichnet ist. Selbst wenn die geänderte Richtlinie nicht ausdrücklich auf diese Definition verweist, kann das Übereinkommen doch hilfreich für das Verständnis des gleichen Begriffs in Anhang I der Richtlinie sein.

33 Nach nunmehr gefestigter Rechtsprechung müssen die Mitgliedstaaten die geänderte Richtlinie ebenso wie die Richtlinie 85/337 so ausführen, dass sie dabei in vollem Umfang den Anforderungen entsprechen, die die Richtlinie im Hinblick auf ihr wesentliches Ziel aufstellt, das nach Art. 2 Abs. 1 darin besteht, dass Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, vor Erteilung der Genehmigung einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden (vgl. in diesem Sinne u. a. Urteile vom 19. September 2000, Linster, C-287/98, Slg. 2000, I-6917, Randnr. 52, und vom 23. November 2006, Kommission/Italien, C-486/04, Slg. 2006, I-11025, Randnr. 36).

34 Folglich fallen Projekte, die sich auf städtische Straßen beziehen, in den Anwendungsbereich der geänderten Richtlinie.

35 Wie den insoweit unbestrittenen Erklärungen von CODA zu entnehmen ist, betreffen die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Projekte eine Straße, die ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr dient, nicht mit Ampeln versehen ist, keinen Gehweg

oder Seitenstreifen für Fußgänger hat und weder eine Bushaltestelle noch einen Taxistand aufweist. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, die Tatsachen zur Überprüfung dieser Merkmale festzustellen, um unter Berücksichtigung der Ausführungen in den Randnrn. 30 bis 33 des vorliegenden Urteils zu bestimmen, ob die betreffenden Projekte unter einen der Begriffe in Anhang I der geänderten Richtlinie fallen und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen.

36 Dass sich Anhang I Nr. 7 Buchst. b und c der geänderten Richtlinie auf Projekte bezieht, die den „Bau" der dort erwähnten Arten von Straßen betreffen, während es im Ausgangsverfahren um Projekte zur Erneuerung und Verbesserung einer bestehenden Straße geht, bedeutet nicht, dass Letztere vom Anwendungsbereich der geänderten Richtlinie ausgeschlossen sind. Denn ein Projekt zur Erneuerung einer Straße, das aufgrund seines Umfangs und seiner Art einem Bau gleichkommt, kann als Projekt betrachtet werden, das sich auf einen Bau im Sinne des betreffenden Anhangs bezieht (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 16. September 2004, Kommission/Spanien, C-227/01, Slg. 2004, I-8253, Randnr. 46, und Abraham u. a., Randnr. 32).

37 Sollte sich herausstellen, dass die im Ausgangsverfahren streitigen Projekte keine Autobahnen oder Schnellstraßen im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der geänderten Richtlinie betreffen oder keine Projekte im Sinne der Nr. 7 Buchst. c sind, müsste das vorlegende Gericht noch prüfen, ob diese Projekte unter Anhang II der betreffenden Richtlinie fallen, sei es unter dessen Nr. 10 Buchst. e, weil es sich um den Bau einer Straße handelt, sei es unter dessen Nr. 13 erster Gedankenstrich in Verbindung mit Anhang II Nr. 10 Buchst. e der Richtlinie, weil es sich um die Änderung eines Straßenbauprojekts handelt.

38 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass ebenso wie Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 85/337 auch die entsprechende Bestimmung der geänderten Richtlinie den Mitgliedstaaten einen Wertungsspielraum einräumt, in dessen Rahmen sie bestimmen können, ob ein Projekt, das in eine der in Anhang II der geänderten Richtlinie aufgeführten Kategorien fällt, einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss, dieser Spielraum jedoch durch die in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie festgelegte Pflicht begrenzt wird, die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen zu unterziehen (vgl. in Bezug auf die Richtlinie 85/337 Urteile Kraaijeveld u. a., Randnr. 50, und Abraham u. a., Randnr. 37). Im Rahmen der Wahrnehmung ihres Wertungsspielraums müssen die Mitgliedstaaten

all diese Kriterien bei ihrer Entscheidung berücksichtigen, ob bestimmte Projekte Auswirkungen auf die Umwelt haben können (Urteil vom 16. März 2006, Kommission/Spanien, Randnr. 77).

39 Genauso wie die Richtlinie 85/337 geht die geänderte Richtlinie von einer Gesamtbewertung der Auswirkungen von Projekten oder deren Änderung auf die Umwelt aus. Es stellte eine Vereinfachung dar und liefe diesem Ansatz zuwider, wenn im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eines Projekts oder seiner Änderung nur die unmittelbaren Wirkungen der geplanten Arbeiten selbst in Rechnung gestellt würden, nicht aber die Auswirkungen auf die Umwelt, die durch die Benutzung und den Betrieb der durch diese Arbeiten entstandenen Anlagen hervorgerufen werden können (vgl. in Bezug auf die Richtlinie 85/337 Urteil Abraham u. a., Randnrn. 42 und 43).

40 So führt Anhang III Nr. 2 Buchst. g und h der geänderten Richtlinie in Bezug auf den Standort der Projekte den Umstand, dass es sich um Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte oder historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften handelt, als Auswahlkriterium an, das die Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie bei der Einzelfalluntersuchung oder der Festlegung der in Art. 4 Abs. 2 vorgesehenen Schwellenwerte bzw. Kriterien zu berücksichtigen haben, wenn sie bestimmen, ob ein Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss. Dieses Auswahlkriterium eignet sich auch zur Anwendung auf Projekte, die städtische Straßen betreffen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. März 2006, Kommission/Spanien, Randnr. 79).

41 Dass sich die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Projekte nach Auffassung des Ayuntamiento de Madrid positiv auf die Umwelt auswirken werden, ist dagegen für die Frage, ob die betreffenden Projekte einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen, nicht von Bedeutung.

42 Ebenso wie die Aufzählung in Art. 3 der Richtlinie 85/337 zeigt im Übrigen schon die Aufzählung der zu berücksichtigenden Gesichtspunkte in Art. 3 der geänderten Richtlinie, darunter die Auswirkungen eines Projekts u. a. auf Mensch, Fauna und Flora, Boden, Wasser, Luft oder das kulturelle Erbe, dass es bei der Umweltverträglichkeit, deren Prüfung die geänderte Richtlinie ermöglichen soll, nicht nur um die

Auswirkungen der vorgesehenen Arbeiten, sondern auch und vor allem um diejenigen des zu realisierenden Projekts geht (vgl. in diesem Sinne Urteil Abraham u. a., Randnr. 44).

43 Wie die Generalanwältin in Nr. 28 ihrer Schlussanträge zu Recht ausgeführt hat, können Straßenbauprojekte nicht nur außerhalb, sondern auch innerhalb von Städten zahlreiche Auswirkungen auf die Umwelt haben, da Städte wegen der Bevölkerungsdichte und bestehender Umweltbelastungen, aber auch hinsichtlich etwaiger Stätten von historischer, kultureller oder archäologischer Bedeutung insoweit besonders sensibel sind (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 16. März 2006, Kommission/Spanien, Randnr. 81).

44 Schließlich darf, wie der Gerichtshof bereits zur Richtlinie 85/337 bemerkt hat, das Ziel der geänderten Richtlinie nicht durch die Aufsplitterung eines Projekts umgangen werden, und die Nichtberücksichtigung der kumulativen Wirkung mehrerer Projekte darf in der Praxis nicht zur Folge haben, dass die Projekte insgesamt der Verpflichtung zur Umweltverträglichkeitsprüfung entzogen werden, obwohl sie zusammengenommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne von Art. 2 Abs. 1 der geänderten Richtlinie haben können (vgl. in Bezug auf die Richtlinie 85/337 Urteile vom 21. September 1999, Kommission/Irland, C-392/96, Slg. 1999, I-5901, Randnr. 76, und Abraham u. a., Randnr. 27).

45 Was die im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Projekte angeht, ist der Vorlageentscheidung zu entnehmen, dass sie alle zum Gesamtprojekt „Madrid calle 30“ gehören. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob sie insbesondere wegen ihrer räumlichen Nähe, ihrer Ähnlichkeiten und der zwischen ihnen bestehenden Wechselwirkungen zusammen behandelt werden müssen.

46 Deshalb ist auf die ersten drei Fragen zu antworten, dass die geänderte Richtlinie dahin auszulegen ist, dass sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung der Projekte zur Erneuerung und Verbesserung städtischer Straßen vorschreibt, wenn es sich um Projekte im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b oder c der Richtlinie oder um Projekte im Sinne von Anhang II Nr. 10 Buchst. e oder Nr. 13 erster Gedankenstrich der Richtlinie handelt, die aufgrund ihrer Beschaffenheit, ihrer Größe oder ihres Standorts und gegebenenfalls unter Berücksichtigung ihrer Wechselwirkung mit anderen Projekten erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können.

Zur vierten Frage

47 Mit seiner vierten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob die zu den im Ausgangsverfahren streitigen Projekten erstellten Studien und Gutachten der in der geänderten Richtlinie vorgesehenen Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung genügen.

48 In einem Verfahren nach Art. 234 EG, das auf einer klaren Aufgabentrennung zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof beruht, fällt jede Beurteilung des Sachverhalts in die Zuständigkeit des vorlegenden Gerichts. Daher ist der Gerichtshof nur befugt, sich auf der Grundlage des ihm vom nationalen Gericht unterbreiteten Sachverhalts zur Auslegung oder zur Gültigkeit einer Gemeinschaftsvorschrift zu äußern (vgl. u. a. Urteile vom 16. Juli 1998, Dumon und Froment, C-235/95, Slg. 1998, I-4531, Randnr. 25, und vom 28. September 2006, Gasparini u. a., C-467/04, Slg. 2006, I-9199, Randnr. 41).

49 Mit der vorliegenden Frage wird der Gerichtshof jedoch ersucht, zu bestimmten Tatsachenfragen Stellung zu nehmen, die dem Ausgangsrechtsstreit zugrunde liegen, nämlich festzustellen, ob die von den nationalen Behörden erstellten Studien sowie die von ihnen durchgeführten Anhörungen und Untersuchungen in Bezug auf die fraglichen Projekte eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der geänderten Richtlinie darstellen.

50 Diese Feststellung obliegt dem nationalen Gericht, dem bekannt ist, dass eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durch gleichwertige Maßnahmen ersetzt werden kann, wenn diese den Mindestanforderungen des Art. 3 sowie der Art. 5 bis 10 der geänderten Richtlinie genügen.

51 Daher ist auf die vierte Frage nicht zu antworten.

Kosten

52 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem 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 (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

Die Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten in der durch die Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung der Projekte zur Erneuerung und Verbesserung städtischer Straßen vorschreibt, wenn es sich um Projekte im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b oder c der Richtlinie oder um Projekte im Sinne von Anhang II Nr. 10 Buchst. e oder Nr. 13 erster Gedankenstrich der Richtlinie handelt, die aufgrund ihrer Beschaffenheit, ihrer Größe oder ihres Standorts und gegebenenfalls unter Berücksichtigung ihrer Wechselwirkung mit anderen Projekten erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können.

Unterschriften