

WICHTIGER RECHTLICHER HINWEIS: Für die Angaben auf dieser Website besteht Haftungsausschluss und Urheberrechtsschutz.

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Zweite Kammer)
16. September 2004⁽¹⁾

„Vertragsverletzung eines Mitgliedstaats – Richtlinie 85/337/EWG – Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten – Fehlerhafte Anwendung – Eisenbahnlinienprojekt Valencia – Tarragona, Abschnitt Las Palmas – Oropesa“

In der Rechtssache C-227/01

betreffend eine Vertragsverletzungsklage nach Artikel 226 EG,

eingereicht am 7. Juni 2001,

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch G. Valero Jordana als Bevollmächtigten, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

Königreich Spanien, vertreten durch S. Ortiz Vaamonde als Bevollmächtigten, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagter,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten C. W. A. Timmermans, der Richter C. Gulmann, J. N. Cunha Rodrigues und R. Schintgen (Berichterstatter) sowie der Richterin F. Macken,

Generalanwalt: M. Poiares Maduro,
Kanzler: M. Múgica Arzamendi, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 19. Februar 2004,

unter Berücksichtigung der Erklärungen der Parteien,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 24. März 2004,

folgendes

Urteil

- 1 Mit ihrer Klageschrift beantragt die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, festzustellen, dass das Königreich Spanien dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Artikeln 2, 3, 5 Absatz 2 und 6 Absatz 2 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten verstoßen hat,

dass es das „Eisenbahnliesenprojekt Valencia–Tarragona, Abschnitt Las Palmas–Oropesa. Bahnkörper“, das Teil des Projekts „Corredor del Mediterráneo“ ist, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen hat.

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsregelung

- 2 Die Richtlinie 85/337 bezweckt gemäß ihrer ersten und sechsten Begründungserwägung, die Verschmutzung und sonstige Beeinträchtigungen der Umwelt dadurch zu verhindern, dass sie für bestimmte öffentliche oder private Projekte eine vorherige Prüfung ihrer **Umweltverträglichkeit** vorschreibt.
- 3 Hierzu stellt diese Richtlinie, wie sich aus ihrer fünften Begründungserwägung ergibt, allgemeine Grundsätze für Umweltverträglichkeitsprüfungen auf, um die Genehmigungsverfahren für öffentliche und private Projekte, die möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, zu ergänzen und zu koordinieren.
- 4 Nach der achten und der elften Begründungserwägung der Richtlinie 85/337 haben Projekte bestimmter Klassen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt und sind grundsätzlich einer systematischen Prüfung zu unterziehen, um die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.
- 5 In der vorliegenden Rechtssache geht es um folgende Bestimmungen der Richtlinie 85/337 in der Fassung, die vor der zu ihrer Änderung ergangenen Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 3. März 1997 (ABl. L 73, S. 5) galt.
- 6 Artikel 1 der Richtlinie 85/337 lautet:

„(1) Gegenstand dieser Richtlinie ist die Umweltverträglichkeitsprüfung bei öffentlichen und privaten Projekten, die möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben.

(2) Im Sinne dieser Richtlinie sind:

Projekt:

– die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen,

– sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft ...“
- 7 Artikel 2 der Richtlinie 85/337 bestimmt:

„(1) 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 Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden.

Diese Projekte sind in Artikel 4 definiert.

...

(3) Die Mitgliedstaaten können in Ausnahmefällen ein einzelnes Projekt ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausnehmen.

In diesem Fall müssen die Mitgliedstaaten:

a) prüfen, ob eine andere Form der Prüfung angemessen ist und ob die so gewonnenen Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden sollen;

- b) der Öffentlichkeit die Informationen betreffend diese Ausnahme zur Verfügung stellen und sie über die Gründe für die Gewährung der Ausnahme unterrichten;
- c) die Kommission vor Erteilung der Genehmigung über die Gründe für die Gewährung dieser Ausnahme unterrichten und ihr die Informationen übermitteln, die sie gegebenenfalls ihren eigenen Staatsangehörigen zur Verfügung stellen.

Die Kommission übermittelt den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich die ihr zugegangenen Unterlagen.

...“

8 Artikel 3 dieser Richtlinie bestimmt:

„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,
- die Wechselwirkung zwischen den unter dem ersten und dem zweiten Gedankenstrich genannten Faktoren,
- Sachgüter und das kulturelle Erbe.“

9 Artikel 4 der Richtlinie 85/337, auf den Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 verweist, sieht vor:

„(1) Projekte der in Anhang I aufgeführten Klassen werden vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 3 einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen.

(2) Projekte der in Anhang II aufgezählten Klassen werden einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen, wenn ihre Merkmale nach Auffassung der Mitgliedstaaten dies erfordern.

...“

10 Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 führt unter anderen Projekten den „Bau von ... Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken“ an.

11 Anhang II Nummer 12 dieser Richtlinie bezieht sich u. a. auf die „Änderung von Projekten des Anhangs I“.

12 Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 85/337 bestimmt:

„(1) Bei Projekten, die nach Artikel 4 einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden müssen, ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass der Projektträger die in Anhang III genannten Angaben in geeigneter Form vorlegt, soweit

- a) die Mitgliedstaaten der Auffassung sind, dass die Angaben in einem bestimmten Stadium des Genehmigungsverfahrens und in Anbetracht der besonderen Merkmale eines spezifischen Projekts oder einer bestimmten Art von Projekten und der möglicherweise beeinträchtigten Umwelt von Bedeutung sind;
- b) die Mitgliedstaaten der Auffassung sind, dass von dem Projektträger unter anderem unter Berücksichtigung des Kenntnisstandes und der Prüfungsmethoden billigerweise verlangt werden kann, dass er die Angaben zusammenstellt.

(2) Die vom Projektträger gemäß Absatz 1 vorzulegenden Angaben umfassen mindestens Folgendes:

- eine Beschreibung des Projekts nach Standort, Art und Umfang;
- eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen bedeutende nachteilige Auswirkungen vermieden, eingeschränkt und soweit möglich ausgeglichen werden sollen;
- die notwendigen Angaben zur Feststellung und Beurteilung der Hauptwirkungen, die das Projekt voraussichtlich für die Umwelt haben wird;
- eine nichttechnische Zusammenfassung der unter dem ersten, zweiten und dritten Gedankenstrich genannten Angaben.“

13 Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie bestimmt:

„Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge,

- dass der Öffentlichkeit jeder Genehmigungsantrag sowie die nach Artikel 5 eingeholten Informationen zugänglich gemacht werden;
- dass der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben wird, sich vor Durchführung des Projekts dazu zu äußern.“

14 Artikel 12 der Richtlinie lautet:

„(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dieser Richtlinie innerhalb von drei Jahren nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.“

15 Die Richtlinie 85/337 wurde den Mitgliedstaaten am 3. Juli 1985 bekannt gegeben.

Nationale Regelung

16 Nach der spanischen Regelung, mit der Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 umgesetzt wurde, gehören zu den Projekten, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen, „Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken mit neuer Trasse“.

Vorverfahren

17 Aufgrund einer im Mai 1999 bei ihr eingegangenen Beschwerde und nach einem Briefwechsel mit den spanischen Behörden forderte die Kommission, nach deren Ansicht die spanischen Behörden die Richtlinie 85/337 dadurch fehlerhaft angewandt hatten, dass sie das „Eisenbahnlinienprojekt Valencia–Tarragona, Abschnitt Las Palmas–Oropesa. Bahnkörper“, das Teil des Projekts „Corredor del Mediterráneo“ ist, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen hatten, das Königreich Spanien mit Mahnschreiben vom 13. April 2000 auf, binnen zwei Monaten Stellung zu nehmen.

18 Da die Kommission die Erklärungen der spanischen Regierung für unzureichend hielt, richtete sie am 26. September 2000 eine mit Gründen versehene Stellungnahme an das Königreich Spanien, mit der sie dieses aufforderte, dieser Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung durch den Erlass der notwendigen Maßnahmen nachzukommen.

19 Nachdem die spanische Regierung die mit Gründen versehene Stellungnahme mit einem Schreiben von 2. Januar 2001 beantwortet hatte, in dem sie ihr bisheriges Vorbringen wiederholte, hat die Kommission die vorliegende Klage eingereicht.

Zur Klage

20 Die Kommission legt dem Königreich Spanien zur Last, dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Artikeln 2, 3, 5 Absatz 2 und 6 Absatz 2 der Richtlinie 85/337 verstoßen zu haben, dass es das

„Eisenbahnlinienprojekt Valencia–Tarragona, Abschnitt Las Palmas–Oropesa. Bahnkörper“, das Teil des Projekts „Corredor del Mediterráneo“ ist, der die spanische Region Levante mit Katalonien und der französischen Grenze verbindet, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen hat.

Zur Zulässigkeit

- 21 In der mündlichen Verhandlung hat die spanische Regierung geltend gemacht, die Klage sei unzulässig, weil die Klageschrift auf eine andere Rüge als die im Vorverfahren erhobene abstelle.
- 22 Im Vorverfahren sei nämlich der Streitgegenstand eindeutig auf den 13,2 km langen Abschnitt der Eisenbahnlinie zwischen den Ortschaften Las Palmas und Oropesa begrenzt worden. In diesem Verfahrensstadium habe die Kommission der spanischen Regierung u. a. vorgeworfen, nicht die Anforderungen der Richtlinie 85/337 hinsichtlich eines 7,64 km langen Teils dieses Abschnitts eingehalten zu haben, bei dem die Trasse um maximal 800 m nach Westen verlegt worden sei, um die Ortschaft Benicasim zu umgehen. Dagegen habe sie weder im Mahnschreiben noch in der mit Gründen versehenen Stellungnahme auf den zweigleisigen Ausbau des übrigen Teils des 13,2 km langen Eisenbahnabschnitts abgestellt und insbesondere nie behauptet, dass der zweigleisige Ausbau einer vorhandenen Eisenbahnstrecke in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie falle.
- 23 Im Rahmen ihrer Klage begehre die Kommission jedoch die Feststellung, dass ein solcher zweigleisiger Ausbau einer vorhandenen Eisenbahnlinie den Vorschriften der Richtlinie 85/337 unterliege. Überdies habe sie sich auf die gesamte Linie Valencia–Tarragona mit einer Länge von 251 km bezogen.
- 24 Damit sei der Streitgegenstand eindeutig erweitert worden.
- 25 Zunächst ist festzustellen, dass im vorliegenden Fall die Ordnungsgemäßheit der mit Gründen versehenen Stellungnahme und des ihr vorausgehenden Verfahrens nicht in Abrede gestellt wird. Die spanische Regierung macht aber geltend, dass die in der Klageschrift formulierte Rüge von der im Mahnschreiben und in der mit Gründen versehenen Stellungnahme erhobenen abweiche.
- 26 Nach ständiger Rechtsprechung wird der Gegenstand der nach Artikel 226 EG erhobenen Klage durch das in dieser Bestimmung vorgesehene Vorverfahren umschrieben, weshalb die mit Gründen versehene Stellungnahme und die Klage auf dieselben Rügen gestützt werden müssen (u. a. Urteil vom 11. Juli 2002 in der Rechtssache C-139/00, Kommission/Spanien, Slg. 2002, I-6407, Randnr. 18).
- 27 Im vorliegenden Fall kann jedoch nicht mit Erfolg behauptet werden, dass der Gegenstand des Rechtsstreits, wie er im Vorverfahren festgelegt worden ist, erweitert oder verändert worden wäre.
- 28 Zum einen hat nämlich die Kommission in Beantwortung einer Frage des Gerichtshofes bestätigt, dass der Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits auf den 13,2 km langen Abschnitt zwischen Las Palmas und Oropesa beschränkt sei und sich entgegen der Auffassung der spanischen Regierung keineswegs auf die gesamte 251 km lange Trasse der Linie Valencia–Tarragona erstrecke.
- 29 Zum anderen beziehen sich sowohl das Mahnschreiben als auch die mit Gründen versehene Stellungnahme, die die Kommission an das Königreich Spanien gerichtet hat, genau wie die Klageschrift auf den „Abschnitt Las Palmas–Oropesa“, dessen Länge von 13,2 km von der spanischen Regierung nicht bestritten wird. Außerdem weist die Klagebeantwortung der spanischen Regierung unzweideutig aus, dass diese den Umfang des Rechtsstreits keineswegs verkannt hat, da sie darin selbst die Auffassung vertreten hat, dass das streitige Projekt den 13,2 km langen Abschnitt zwischen den Ortschaften Las Palmas und Oropesa betreffe, auf dem die vorhandenen Eisenbahngleise zweigleisig und für eine Geschwindigkeit von bis zu 220 km/h ausgebaut würden und von dem ein 7,64 km langer Teil einer neuen Trasse entspreche, mit der die Ortschaft Benicasim umgangen werden solle.
- 30 Demgemäß ist die Klage zulässig.

Zur Begründetheit

Vorbringen der Parteien

- 31 Zur Begründung ihrer Klage führt die Kommission aus, es stehe fest, dass das „Eisenbahnlinienprojekt Valencia–Tarragona, Abschnitt Las Palmas–Oropesa. Bahnkörper“, das Teil des Projekts „Corredor del Mediterráneo“ ist, nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Richtlinie 85/337 unterzogen worden sei.
- 32 Diese Umweltverträglichkeitsprüfung sei jedoch im vorliegenden Fall zwingend vorgeschrieben gewesen, da es um eines der in Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337, auf den Artikel 4 Absatz 1 dieser Richtlinie verwiesenen, angeführten Projekte gegangen sei.
- 33 Die Richtlinie sei daher hinsichtlich des fraglichen Projekts fehlerhaft angewandt worden, und das Königreich Spanien habe gegen ihre Artikel 2, 3, 5 Absatz 2 und 6 Absatz 2 verstoßen.
- 34 Dabei sei keiner der von der spanischen Regierung angeführten Gründe, mit denen diese ihre Vorgehensweise im vorliegenden Fall rechtfertigen wolle, stichhaltig.
- 35 So werde das Vorbringen der spanischen Regierung vom Wortlaut der Richtlinie 85/337, insbesondere ihres Anhangs I Nummer 7, nicht gedeckt. Überdies sei es mit dem Sinn und Zweck dieser Richtlinie nicht vereinbar.
- 36 Die spanische Regierung räumt zwar ein, dass das fragliche Projekt formal nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Richtlinie 85/337 unterzogen worden sei, hält dieses Verfahren im vorliegenden Fall aber nicht für erforderlich.
- 37 Diese Richtlinie sei nämlich nicht anwendbar gewesen, da die durchgeführten Arbeiten nur in der Verbesserung einer bereits vorhandenen Eisenbahnlinie durch zweigleisigen Ausbau der ursprünglich eingleisigen Strecke bestanden hätten, ohne dass es sich dabei um den Bau einer neuen Eisenbahnlinie gehandelt und ohne dass es einer längeren neuen Trasse bedurft habe.
- 38 Diese Ansicht werde durch den Wortlaut der Regelung zur Umsetzung von Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 in spanisches Recht bestätigt, wobei die Kommission nie behauptet habe, dass diese nationale Regelung mit den Vorschriften dieser Richtlinie unvereinbar sei. Im Übrigen stelle, was den Wortlaut dieser Nummer 7 angehe, dessen englische Fassung ebenfalls auf den Begriff „Linien“ („lines“) und nicht auf den der „Strecken“ ab.
- 39 Zudem sei das fragliche Projekt nicht für den Fernverkehr im Sinne der Nummer 7 bestimmt, da mit ihm zwei nur 13,2 km voneinander entfernte Ortschaften verbunden werden sollten.
- 40 Außerdem habe der zweigleisige Ausbau keine tatsächlichen Auswirkungen auf die Umwelt, die zu denen hinzuträten, die durch den Bau der ursprünglichen Linie verursacht worden seien; jedenfalls habe die Kommission solche Auswirkungen nicht nachgewiesen.
- 41 Hilfsweise trägt die spanische Regierung weiter vor, die Anforderungen der Richtlinie seien im vorliegenden Fall im Kern erfüllt worden, da der im Jahr 1992 erfolgte Änderung des allgemeinen Städtebauplans für Benicasim eine öffentliche Anhörung unterliegende Impactstudie und eine Erklärung zu den Umweltauswirkungen vorausgegangen sei. Da diese Änderung speziell die Reservierung eines Gebietes für die Zwecke des Baus der Umgehung der Ortschaft Benicasim bezweckt habe, sei eine neue Studie über die Auswirkungen der hierzu unternommenen Arbeiten nicht erforderlich gewesen.
- 42 Die zuständigen nationalen Behörden hätten im vorliegenden Fall schließlich auch in gutem Glauben gehandelt und sich kooperativ gezeigt, indem sie sich der Auffassung der Kommission für den Teil des Vorhabens, der dies noch zugelassen habe, angeschlossen hätten, da sie hinsichtlich der im Wesentlichen den Bau eines 754,5 m langen Viadukts betreffenden „Änderung Nr. 3“ dieses Projekts vor Abschluss der Arbeiten eine öffentliche Anhörung durchgeführt hätten.
- Würdigung durch den Gerichtshof
- 43 Im Rahmen der Prüfung der Begründetheit der Klage der Kommission ist in Anbetracht des Vorbringens der beklagten spanischen Regierung erstens zu prüfen, ob die Richtlinie 85/337 und speziell die darin vorgesehene Verpflichtung, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, auf das streitige Projekt Anwendung finden und, wenn ja, zweitens, ob dieses Projekt unter Einhaltung der Vorschriften dieser Richtlinie verwirklicht worden ist.

- 44 Was den ersten Punkt angeht, so ist das Vorbringen der spanischen Regierung, dass Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 sich nur auf den Bau einer neuen Linie im Sinne einer neuen Eisenbahnstrecke zwischen zwei Ortschaften beziehe und daher auf einen zweigleisigen Ausbau vorhandener Gleise nicht anwendbar sei, zurückzuweisen.
- 45 Hierzu braucht im Rahmen der vorliegenden Klage nicht darüber entschieden zu werden, ob alle Sprachfassungen von Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 einen dem Begriff „Strecken“ („vías“ in der spanischen Fassung) entsprechenden Begriff verwenden oder ob die zur Durchführung dieser Bestimmung erlassene spanische Regelung mit dieser Richtlinie vereinbar ist, soweit sie den Begriff „Linien“ („líneas“) verwendet, denn nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes gebietet, falls die verschiedenen Sprachfassungen einer Bestimmung voneinander abweichen, die Notwendigkeit einer einheitlichen Auslegung des Gemeinschaftsrechts, dass die fragliche Bestimmung anhand der allgemeinen Systematik und des Zweckes der Regelung ausgelegt wird, zu der sie gehört (u. a. Urteile vom 24. Oktober 1996 in der Rechtssache C-72/95, Kraaijeveld u. a., Slg. 1996, I-5403, Randnr. 28).
- 46 Wie jedoch der Gerichtshof zur Richtlinie 85/337 bereits festgestellt hat, lässt sich deren Wortlaut entnehmen, dass ihr Anwendungsbereich ausgedehnt ist und ihr Zweck sehr weit reicht (Urteil Kraaijeveld u. a., Randnrn. 31 und 39).
- 47 Wie sich insbesondere aus den Artikeln 1 Absatz 1 und 2 Absatz 1 sowie aus der ersten, der fünften, der sechsten, der achten und der elften Begründungserwägung der Richtlinie 85/337 ergibt, ist es deren wesentliches Ziel, 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 zwingend einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen unterzogen werden (in diesem Sinne Urteil vom 19. September 2000 in der Rechtssache C-287/98, Linster, Slg. 2000, I-6917, Randnr. 52).
- 48 Schon aufgrund dieser Erwägungen ist festzustellen, dass Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 so zu verstehen ist, dass er sich auch auf den zweigleisigen Ausbau einer bereits vorhandenen Eisenbahnstrecke bezieht.
- 49 Ein Projekt dieser Art kann nämlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne dieser Richtlinie haben, da es z. B. geeignet ist, die Fauna und Flora, die Zusammensetzung der Böden oder die Landschaft nachhaltig zu beeinträchtigen oder etwa zu beträchtlichen Lärmbelastigungen zu führen; es ist daher in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie einzubeziehen. Es würde einen schwerwiegenden Verstoß gegen den mit der Richtlinie 85/337 verfolgten Zweck bedeuten, wenn ein solches Projekt des Baus einer neuen Eisenbahnstrecke, auch wenn sie parallel zu einer bereits vorhandenen Strecke verläuft, der Verpflichtung zur Durchführung einer Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt entzogen werden könnte. Ein solches Projekt kann somit nicht als eine bloße Änderung eines früheren Projekts im Sinne von Anhang II Nummer 12 dieser Richtlinie angesehen werden.
- 50 Diese Schlussfolgerung ist umso mehr geboten, wenn wie im vorliegenden Fall die Durchführung des fraglichen Projekts eine neue Eisenbahntrasse erfordert, auch wenn diese nur einen Teil dieses Projekts ausmacht. Ein solches Bauvorhaben ist nämlich seiner Natur nach geeignet, erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne der Richtlinie 85/337 zu haben.
- 51 Auch das Argument der spanischen Regierung, die Voraussetzungen einer Anwendung von Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 85/337 seien nicht erfüllt, da das fragliche Projekt nicht den Fernverkehr im Sinne dieser Bestimmung betreffe, sondern vielmehr einen nur 13,2 km langen Abschnitt zwischen benachbarten Ortschaften, geht fehl.
- 52 So gehört das streitige Projekt, wie die Kommission zutreffend dargelegt hat, zu einer 251 km langen Eisenbahnlinie zwischen Valencia und Tarragona, die sich in den „Corredor del Mediterráneo“ einfügt, der die spanische Region Levante mit Katalonien und der französischen Grenze verbindet.
- 53 Folgte man dem Vorbringen der spanischen Regierung, so wäre die praktische Wirksamkeit der Richtlinie 85/337 möglicherweise ernsthaft in Frage gestellt, da dann die betreffenden nationalen Behörden nur ein sich über eine längere Entfernung erstreckendes Projekt in mehrere aufeinander folgende kürzere Abschnitte aufzuteilen brauchten, um sowohl das Projekt als Ganzes als auch die sich aus dieser Aufteilung ergebenden einzelnen Abschnitte den Vorschriften dieser Richtlinie zu entziehen.

- 54 Angesichts der vorstehenden Erwägungen gehört das Projekt, auf das sich die Klage der Kommission bezieht und das den Bau einer zusätzlichen Eisenbahnstrecke einer Länge von 13,2 km betrifft, für die zur Umgehung der Ortschaft Benicasim eine sich über einen Abschnitt von 7,64 km erstreckende neue Trasse anzulegen ist und die Teil einer 251 km langen Eisenbahnlinie ist, zu einer der in Anhang I der Richtlinie 85/337 aufgezählten Klassen, für die nach den Artikeln 4 Absatz 1 und 5 Absatz 1 dieser Richtlinie eine systematische Prüfung grundsätzlich zwingend vorgeschrieben ist.
- 55 Zu der Frage, ob dieses Projekt unter Beachtung der Vorschriften der Richtlinie 85/337 verwirklicht worden ist, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die spanische Regierung einräumt, dass das Projekt als solches nicht den Anforderungen der Richtlinie hinsichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterworfen worden ist. Die spanische Regierung behauptet auch nicht, dass im vorliegenden Fall die Voraussetzungen von Artikel 2 Absatz 3 dieser Richtlinie erfüllt seien.
- 56 Was sodann das Vorbringen der spanischen Regierung angeht, der Änderung des allgemeinen Städtebauplans für Benicasim von 1992 sei eine öffentliche Anhörung unterliegende Impactstudie und eine Erklärung zu den Umweltauswirkungen vorausgegangen, so kann dieser Städtebauplan, selbst wenn man annähme, dass er alle zur Erfüllung der Mindestvoraussetzungen der Richtlinie 85/337 erforderlichen Angaben enthielt, jedenfalls nicht als ausreichend angesehen werden, da er, wie die Kommission vorgetragen hat, ohne dass ihr insoweit von der beklagten Regierung ernsthaft widersprochen worden wäre, nur das Gebiet der Gemeinde Benicasim, speziell die Umgehung dieser Ortschaft, betrifft, während das fragliche Projekt unstreitig weiter ist. Folglich sind zumindest hinsichtlich des übrigen Teils dieses Projekts die Vorschriften der Richtlinie 85/337 nicht ordnungsgemäß angewandt worden.
- 57 Auch die Behauptung der spanischen Regierung, dass die zuständigen Behörden den Vorschriften der Richtlinie 85/337 in Bezug auf die „Änderung Nr. 3“ des Projekts nachgekommen seien, ist nicht begründet. Zum einen wurden nach dem Vortrag der beklagten spanischen Regierung die für die Öffentlichkeit bestimmten Informationen erst nach Beginn der Durchführung des Projekts veröffentlicht. Diese Vorgehensweise verstößt aber offensichtlich gegen Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 85/337, wonach der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben werden muss, sich vor Durchführung des Projekts zu ihm zu äußern. Auf den von der spanischen Regierung angeführten Umstand, dass die öffentliche Anhörung vor Abschluss der Arbeiten stattgefunden hat, kommt es daher nicht an. Zum anderen betraf dieses Verfahren nur einen 13,2 km langen Teil des fraglichen Abschnitts, nämlich die „Änderung Nr. 3“, bei der es im Wesentlichen um den Bau eines Viadukts einer Länge von 750 m ging.
- 58 Unerheblich ist auch, dass die nationalen Behörden in gutem Glauben gehandelt haben sollen. Nach ständiger Rechtsprechung hat nämlich die auf Feststellung einer Vertragsverletzung gerichtete Klage objektiven Charakter und kann der Umstand, dass die gerügte Vertragsverletzung das Ergebnis einer unzutreffenden Auslegung der Gemeinschaftsbestimmungen durch einen Mitgliedstaat ist, den Gerichtshof nicht daran hindern, eine Vertragsverletzung festzustellen (Urteil vom 17. November 1993 in der Rechtssache C-73/92, Kommission/Spanien, Slg. 1993, I-5997, Randnr. 19).
- 59 Was schließlich den Vortrag der spanischen Regierung angeht, die Kommission habe die gerügte Vertragsverletzung nicht hinreichend begründet, da sie nicht den Nachweis erbracht habe, dass der zweigleisige Ausbau einer vorhandenen Eisenbahnstrecke tatsächliche Auswirkungen auf die Umwelt habe, die über die hinausgingen, die durch den Bau der ursprünglichen Linie verursacht worden seien, so genügt der Hinweis, dass für die Anwendung der Richtlinie 85/337 darauf abzustellen ist, dass ein bestimmtes Projekt „möglicherweise“ erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt hat (vgl. dazu Artikel 1 Absatz 1 sowie die fünfte und die sechste Begründungserwägung dieser Richtlinie). Die Kommission hat daher nicht zu prüfen, welche konkreten negativen Wirkungen ein Projekt tatsächlich auf die Umwelt hat. Hingegen hat die Kommission im vorliegenden Fall rechtlich hinreichend nachgewiesen, dass das fragliche Projekt in den Anwendungsbereich einer der Bestimmungen von Anhang I der Richtlinie fällt, so dass es zwingend einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. Im Übrigen ist ein Projekt dieser Art unbestreitbar geeignet, neue erhebliche Belästigungen zu verursachen, und sei es auch nur deshalb, weil die Eisenbahnlinie für einen Verkehr mit Geschwindigkeiten von bis zu 220 km/h ausgebaut werden soll.
- 60 In Anbetracht aller vorstehenden Erwägungen ist die Klage der Kommission begründet.

- 61 Daher ist festzustellen, dass das Königreich Spanien dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Artikeln 2, 3, 5 Absatz 2 und 6 Absatz 2 der Richtlinie 85/337 verstoßen hat, dass es das „Eisenbahnlinienprojekt Valencia–Tarragona, Abschnitt Las Palmas–Oropesa. Bahnkörper“, das Teil des Projekts „Corredor del Mediterráneo“ ist, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen hat.

Kosten

- 62 Nach Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission die Verurteilung des Königreichs Spanien beantragt hat und dieses mit seinem Vorbringen unterlegen ist, sind ihm die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zweite Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Das Königreich Spanien hat dadurch gegen seine Verpflichtungen aus den Artikeln 2, 3, 5 Absatz 2 und 6 Absatz 2 der Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten verstoßen, dass es das „Eisenbahnlinienprojekt Valencia–Tarragona, Abschnitt Las Palmas–Oropesa. Bahnkörper“, das Teil des Projekts „Corredor del Mediterráneo“ ist, keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen hat.**
- 2. Das Königreich Spanien trägt die Kosten des Verfahrens.**

Unterschriften.

1 – Verfahrenssprache: Spanisch.

