

**Rechtssache C-441/02.**

**Zusammenfassung des Vorabentscheidungsersuchens gemäß Art. 98 Abs. 1  
der Verfahrensordnung des Gerichtshofs**

**Eingangsdatum:**

27. Mai 2019

**Vorlegendes Gericht:**

Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Italien)

**Datum der Vorlageentscheidung:**

16. Januar 2019

**Kläger:**

WWF Italia o.n.l.u.s. u. a.

**Beklagte:**

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Azienda Nazionale Autonoma Strade SpA (ANAS)

---

**Gegenstand des Ausgangsverfahrens**

Klage beim Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Verwaltungsgericht für die Region Latium, im Folgenden: vorlegendes Gericht) auf Nichtigerklärung der Rechtsakte, mit denen die italienischen Behörden erklärt haben, dass das Vorprojekt für ein Straßenbauvorhaben mit den umweltrechtlichen Vorschriften vereinbar ist.

**Gegenstand und Rechtsgrundlage des Vorabentscheidungsersuchens**

Das Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV betrifft die Frage, ob die italienischen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, nach denen im vorliegenden Fall das Vorprojekt für ein Straßenbauvorhaben, zu dem eine andere Verwaltungsbehörde, die sich insoweit bereits zu äußern hatte, eine negative Stellungnahme abgegeben hatte, unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit genehmigt wurde, gegen das Unionsrecht verstoßen.

## Vorabentscheidungsfragen

1. Steht Art. 6 der Richtlinie 1992/43/EWG in Verbindung mit der Richtlinie 2009/47/EG, soweit diese im vorliegenden Fall anwendbar ist, den angeführten nationalen primärrechtlichen Vorschriften und entsprechenden sekundärrechtlichen Durchführungsbestimmungen entgegen, die es der Stelle, die bei begründetem Nichteinverständnis des Ministeriums für Umwelt und Schutz des Territoriums und des Meeres (im Folgenden: Umweltministerium) „letztinstanzlich“ für den Erlass der Maßnahme über die Umweltverträglichkeit des Vorprojekts für ein Bauvorhaben zuständig ist, erlauben, das Vorprojekt unter Berufung auf ein überwiegendes öffentliches Interesse zu genehmigen und damit die Fortsetzung des Verfahrens zuzulassen, obwohl die für den Umweltschutz zuständige staatliche Stelle festgestellt hatte, dass es nicht möglich sei, für die sich im Genehmigungsverfahren befindende Projektvariante, für die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UPV) bereits eine negative Stellungnahme abgegeben worden sei, etwaige Vorgaben und Schadensbegrenzungsmaßnahmen festzulegen?

2. Stehen die genannten Richtlinien einer Lösung wie der vorliegenden entgegen, die im Hinblick auf die Genehmigung des Vorprojekts eines UVP-pflichtigen Bauvorhabens diesem „überwiegenden öffentlichen Interesse“ – auch wenn es ausschließlich anknüpft an die größere Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, an dessen Vereinbarkeit auch mit dem Schutz der Landschaft und der historischen, kulturellen und sozioökonomischen Belange sowie an die Notwendigkeit der Fertigstellung eines transeuropäischen Straßennetzes, im vorliegenden Fall des TEN-[T]-Netzes, das nach der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 als „comprehensive“ eingestuft wird – Vorrang vor dem ökologischen Interesse einräumt, obwohl es eine Alternativlösung gibt, die unter Umweltgesichtspunkten bereits genehmigt wurde?

3. Ist es mit den genannten Unionsvorschriften vereinbar, wenn eine Lösung wie die vorliegende es als praktikabel erachtet, für weitere Untersuchungen und Studien zur ökologischen Bedeutung der Strecke, die im Rahmen der UVP, einschließlich der Prüfung der Umweltauswirkungen, nicht genehmigt wurde, auf das endgültige Projekt zu verweisen, statt den Träger zu verpflichten, weitere Untersuchungen und Studien durchzuführen, um die wirtschaftlichen und landschaftlichen Auswirkungen der alternativen Strecke abzumildern, die ja unter Umweltgesichtspunkten bereits genehmigt wurde?

4. Stehen die genannten Richtlinien unter diesen Umständen und in dem Fall, dass die erste, die zweite und die dritte Frage dahin beantwortet werden, dass die Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht gegeben ist, einer Lösung wie der vorliegenden entgegen, die die negative Stellungnahme, die die zuständige Stelle im Genehmigungsverfahren für das Vorprojekt eines Bauvorhabens zu dessen Umweltverträglichkeit abgegeben hat, als nicht bindend erachtet und für die Durchführung einer eingehenderen Prüfung seiner Auswirkungen auf die

Landschafts- und Umweltkomponenten des Gebiets auf das endgültige Projekt verweist, insbesondere auf die Prüfung der Umweltauswirkungen und die damit einhergehende Festlegung von Maßnahmen, die geeignet sind, die Auswirkungen auszugleichen und abzumildern?

5. Stehen die genannten Richtlinien einer Lösung wie der vorliegenden entgegen, bei der der Träger der Maßnahme im Stadium der Ausarbeitung des endgültigen Bauprojekts die von der Konferenz der Dienste zum Vorprojekt ausgesprochenen Vorgaben, Bemerkungen und Empfehlungen zum Landschafts- und Umweltschutz umsetzen muss, obwohl die für den Umweltschutz zuständige staatliche Stelle festgestellt hatte, dass es nicht möglich sei, für die sich im Genehmigungsverfahren befindende Projektvariante etwaige Vorgaben und Schadensbegrenzungsmaßnahmen festzulegen?

6. Stehen die genannten Richtlinien einer Lösung wie der vorliegenden entgegen, bei der der Träger für das Projekt außerdem die Umweltverträglichkeitsstudie, einschließlich der „angemessenen Prüfung“, gemäß den einschlägigen gesetzlichen Vorgaben erarbeiten muss, auf deren Grundlage die fragliche Prüfung der Umweltauswirkungen vorzunehmen ist?

7. Stehen die genannten Richtlinien einer Lösung wie der vorliegenden entgegen, bei der ein von der normalerweise zuständigen Stelle (der VIA-VAS-Kommission des Umweltministeriums) verschiedener Dritter (die Region Latium) bestimmt wird, der die dem endgültigen Bauprojekt beizufügende Umweltverträglichkeitsstudie zu prüfen hat, auch um etwaige weitere Schadensbegrenzungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu ermitteln, die zum Schutz und zur Erhaltung der Umwelt- und Landschaftskomponenten des betreffenden Gebiets erforderlich sind, während die VIA-VAS-Kommission des Umweltministeriums nach Art. 185 Abs. 4 und 5 des Decreto legislativo Nr. 163/06 nur noch im Nachhinein – nachdem diese Prüfung durchgeführt wurde – dazu Stellung nehmen kann, ob das endgültige Projekt des fraglichen Straßenbauvorhabens die Vorgaben zu Landschafts- und Umweltschutz einhält?

### **Angeführte Vorschriften des Unionsrechts und Rechtsprechung des Gerichtshofs**

Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (sogenannte Habitatrichtlinie), insbesondere Erwägungsgründe 1, 7 und 10 sowie Art. 2 Abs. 3, Art. 3 Abs. 1, Art. 4 Abs. 5 und Art. 6.

Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, insbesondere Erwägungsgründe 6 und 12 sowie Art. 2, Art. 3 Abs. 2 Buchst. b und Art. 4 Abs. 4.

Bezugnahme auf folgende Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Union: Urteile vom 21. Juli 2016, Orleans u. a., C-387/15 und C-388/15, EU:C:2016:583, Rn. 32, 35, 36, 39, 40, 43-48, 52-54, 57-64, vom 3. April 2014, Cascina Tre Pini, C-301/12, EU:C:2014:214, vom 16. Februar 2012, Solvay u. a., C-182/10, EU:C:2012:82, Rn. 68-77, vom 21. Juli 2011, Azienda Agro-Zootecnica Franchini e Eolica di Altamura, C-2/10, EU:C:2011:502, vom 24. November 2011, Kommission/Spanien, C-404/09, EU:C:2011:768, vom 14. Januar 2010, Stadt Papenburg, C-226/08, EU:C:2010:10, vom 20. September 2007, Kommission/Italien, C-304/05, EU:C:2007:532, vom 11. Juli 1996, Royal Society for the Protection of Birds, C-44/95, EU:C:1996:297.

### **Angeführte nationale Vorschriften**

Decreto legislativo del 12 aprile 2006, n. 163 – Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (Gesetzesvertretendes Dekret Nr. 163 vom 12. April 2006, Gesetzbuch über öffentliche Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträge zur Umsetzung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG, im Folgenden: Decreto legislativo Nr. 163/06), insbesondere

- Art. 165 Abs. 3, der den Inhalt des Vorprojekts für Infrastrukturen regelt und u. a. bestimmt, dass, wenn für ein Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorgesehen ist, dem entsprechenden Vorprojekt auch eine Umweltverträglichkeitsstudie beizufügen ist;
- Art. 182 Abs. 1 und 2, wonach das UVP-Verfahren obligatorisch ist;
- Art. 183 Abs. 6, wonach der Consiglio di Ministri (Ministerrat) bei begründetem Nichteinverständnis des Ministeriums für Umwelt und Schutz des Territoriums dafür zuständig ist, die Maßnahme über die Umweltverträglichkeit zu erlassen;
- Art. 185 Abs. 4 und 5, wonach die Commissione di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS (Kommission für die Prüfung der Umweltverträglichkeit, im Folgenden: VIA-VAS-Kommission) zu der Frage Stellung nimmt, ob die Vorgaben der Umweltverträglichkeitsmaßnahme im endgültigen Projekt umgesetzt sind.

Decreto legislativo del 29 dicembre 2011, n. 228 – Attuazione dell’articolo 30, comma 9, lettere a), b), c) e d) della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di valutazione degli investimenti relativi ad opere pubbliche (Gesetzesvertretendes Dekret Nr. 228 vom 29. Dezember 2011 – Durchführung von Art. 30 Abs. 9 Buchst. a bis d des Gesetzes Nr. 196 vom 31. Dezember 2009 betreffend die Bewertung von Investitionen im Zusammenhang mit öffentlichen Bauvorhaben) (im Folgenden: Decreto legislativo Nr. 228/11), insbesondere

- Art. 1 Abs. 1, der bestimmt: „[Die] Ministerien sind gehalten, die nach dem vorliegenden Dekret ex-ante und ex-post vorzunehmenden Bewertungstätigkeiten durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Ausgaben ... für die Durchführung öffentlicher Bauvorhaben und von Bauvorhaben öffentlicher Versorgungsunternehmen zweckmäßig, transparent, effizient und wirksam eingesetzt werden“;
- Art. 4, wonach die Ministerien Machbarkeitsstudien erstellen, um die Projektlösungen zu ermitteln, mit denen sich die in der Ex-ante-Bewertung festgestellten Ziele am besten erreichen lassen. Bei Bauvorhaben, deren geschätzter Wert über 10 Mio. Euro liegt, legen die Ministerien mit den Machbarkeitsstudien auch Risikoanalysen vor;
- Art. 8 Abs. 1 bis 3, wonach die Ministerien Leitlinien für die Bewertung von Investitionen im Zusammenhang mit öffentlichen Bauvorhaben in den in ihre Zuständigkeit fallenden Bereichen aufstellen.

Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 3 agosto 2012 – attuazione dell'articolo 8, comma 3, del [decreto legislativo n. 228/11] (Dekret des Präsidenten des Ministerrats vom 3. August 2012 – Durchführung von Art. 8 Abs. 3 des [Decreto legislativo Nr. 228/11], insbesondere Art. 2 Abs. 1 Buchst. b, der vorsieht: „[D]ie ‚Ex-ante-Bewertung der einzelnen Bauvorhaben‘ ist die Bewertung im Sinne von Art. 4 des Decreto legislativo Nr. 228/2011, die in der Regel mit Techniken der Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt wird und dazu dient, die Projektlösungen zu ermitteln, mit denen sich die in der Bewertung des Verkehrsinfrastrukturbedarfs festgestellten Ziele am besten erreichen lassen“.

Decreto del Presidente della Repubblica dell'8 settembre 1997, n. 357 – Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche (Dekret des Präsidenten des Ministerrats Nr. 357 vom 8. September 1997 – Verordnung zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, im Folgenden: DPR Nr. 357/97), insbesondere

- Art. 5 („Verträglichkeitsprüfung“): „2. Im Zuge der Aufstellung von Raumordnungsplänen ... ist ... eine Studie zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen, die der Plan auf das Gebiet haben kann, zu erstellen, bei der die Erhaltungsziele für dieses Gebiet berücksichtigt werden. ...
- 3. Die Träger von Maßnahmen, die nicht unmittelbar mit der Wahrung eines günstigen Erhaltungszustands der Arten und der Lebensräume, die in dem Gebiet vorkommen, in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die das Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Maßnahmen erheblich beeinträchtigen könnten, legen im Hinblick auf die Verträglichkeitsprüfung eine Studie zur Ermittlung und Bewertung ... der wesentlichen Auswirkungen vor, die diese Maßnahmen auf das ... Gebiet von

gemeinschaftsweiter Bedeutung oder das besondere Schutzgebiet haben können, unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele der Gebiete.

- 4. Bei UVP-pflichtigen Projekten ..., die ... Gebiete von gemeinschaftsweiter Bedeutung oder besondere Schutzgebiete, wie sie in der vorliegenden Verordnung definiert sind, betreffen, ist die Verträglichkeitsprüfung von der UVP umfasst, die in einem solchen Fall auch die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der Projekte auf die Lebensräume und Arten, für die diese Gebiete ausgewiesen worden sind, berücksichtigt. Zu diesem Zweck muss die vom Träger erstellte Umweltverträglichkeitsstudie die Elemente beinhalten, die die Vereinbarkeit des Projekts mit den in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Erhaltungszielen betreffen ...
- ...
- 9. Ist der Plan oder die Maßnahme trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art durchzuführen und eine Alternativlösung nicht vorhanden, so ergreifen die zuständigen Behörden alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz des Natura 2000-Netzes geschützt ist, und unterrichten das Ministerium für Umwelt und Schutz des Territoriums ...
- 10. Kommen in den Gebieten prioritäre natürliche Lebensraumtypen und Arten vor, kann der Plan oder die Maßnahme, dessen bzw. deren Auswirkungen auf ein Gebiet gemeinschaftsweiter Bedeutung negativ beurteilt wurden, nur unter Berufung auf Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, unter Berufung auf andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses durchgeführt werden“;
- Art. 6 („Besondere Schutzgebiete“): „1. Das Netz ‚Natura 2000‘ umfasst die besonderen Schutzgebiete im Sinne der Richtlinie 79/409/EWG ...
- 2. Die Verpflichtungen nach Art. 4 und 5 gelten auch für die besonderen Schutzgebiete des Abs. 1“.

### **Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Verfahrens**

- 1 Im Jahr 2015 beantragte die Azienda Nazionale Autonoma Stradale SpA (nationale Straßenbauverwaltung, im Folgenden: ANAS) die Einleitung des Verfahrens der „Umweltverträglichkeitsprüfung“ (UVP) für das Vorprojekt zur Fertigstellung eines Abschnitts der Staatsstraße Nr. 675 (im Folgenden: SS 675), der den Hafen von Civitavecchia mit dem intermodalen Zentrums von Orte verbindet. Dieser Antrag betraf eine neue Streckenführung („grüne Strecke“),

deren Baukosten der ANAS zufolge unter denen einer anderen Streckenführung („violette Strecke“) lagen, die im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit bereits genehmigt worden war.

- 2 2016 wies die Commissione di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS (Kommission für die Prüfung der Umweltverträglichkeit, im Folgenden: VIA-VAS-Kommission) beim Ministerium für Umwelt und Schutz des Territoriums und des Meeres (im Folgenden: Umweltministerium) auf einige in ökologischer Hinsicht kritische Punkte der „grünen Strecke“ hin, insbesondere darauf, dass diese Strecke über 14,4 km durch ein besonderes Schutzgebiet führe und sich in einer Entfernung von weniger als 1 km zu einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung befinde.
- 3 Am 20. Januar 2017 gab die VIA-VAS-Kommission aufgrund dieser Erwägungen eine negative Stellungnahme zum Vorprojekt der „grünen Strecke“ ab und führte außerdem aus, dass die Probleme im Zusammenhang mit den hohen Kosten der bereits genehmigten „violetten Strecke“ durch deren Teilung in zwei Abschnitte gelöst werden könnten.
- 4 Auf diese negative Stellungnahme hin ersuchte die Presidenza del Consiglio dei Ministri (Präsidentschaft des Ministerrats, im Folgenden: PCM) – die nach Art. 183 Abs. 6 des Gesetzesvertretenden Dekrets Nr. 163 nunmehr dafür zuständig war, die Umweltverträglichkeitsmaßnahme zu erlassen – das Umweltministerium, die UVP durchzuführen und die etwaigen Ausgleichs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen anzugeben. Mit Stellungnahme vom 7. Juli 2017 gab die VIA-VAS-Kommission erneut eine negative Stellungnahme zur „grünen Strecke“ ab und führte aus, dass es nicht möglich sei, Ausgleichs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen auszuarbeiten, wie von der PCM gefordert.
- 5 Trotz dieser weiteren negativen Stellungnahme erließ die PCM mit Beschluss vom 1. Dezember 2017 die Umweltverträglichkeitsmaßnahme für die „grüne Strecke“ unter Berufung auf das „überwiegende öffentliche Interesse“, das es erfordere, die strategischen Verbindungsstraßen zwischen den einzelnen Strecken fertigzustellen, die unter das transeuropäische Netz TEN-T fielen, das ein „Gesamtnetz“ im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 darstelle. In diesem Beschluss heißt es ferner, dass die ANAS im Stadium der Ausarbeitung des endgültigen Projekts die Umweltverträglichkeitsstudie für den fraglichen Streckenabschnitt durchführen werde, einschließlich der sogenannten „angemessenen Bewertung“, auf deren Grundlage die sich anschließende „Prüfung der Umweltauswirkungen“ (im Folgenden: VINCA) seitens der zuständigen Behörde unter Wahrung der Vorgaben, Bemerkungen und Empfehlungen zum Landschaftsschutz vorgenommen werde, die im Rahmen der vom Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr, im Folgenden: Verkehrsministerium) einberufenen Konferenz der Dienste ausgesprochen würden.

- 6 Gegen diesen Beschluss klagten einige Umweltschutzorganisationen und natürliche Personen (im Folgenden: Kläger) und beantragten seine Nichtigerklärung.
- 7 Zwischenzeitlich genehmigte das Comitato interministeriale per la programmazione economica (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung, im Folgenden: CIPE) mit Beschluss vom 28. Februar 2018 das Vorprojekt der „grünen Strecke“ und benannte die Regione Lazio (Region Latium) als die für die Prüfung der dem endgültigen Bauprojekt beizufügenden Umweltverträglichkeitsstudie zuständige Stelle.
- 8 Dieser Beschluss wird von den Klägern mit Klagegründen angegriffen, die sie in Ergänzung zu der in Rn. 6 genannten Klage geltend gemacht haben.

### **Wesentliche Argumente der Parteien des Ausgangsverfahrens**

- 9 Die Kläger stützen ihre beim vorlegenden Gericht erhobene Klage darauf, dass der Beschluss vom 1. Dezember 2017, mit dem die PCM die Umweltverträglichkeitsmaßnahme zur „grünen Strecke“ erlassen habe, gegen Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG verstoße, der durch Art. 5 des DPR Nr. 357/97 in das innerstaatliche Recht umgesetzt worden sei. Nach dieser Vorschrift könnten „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nur dann Vorrang vor Umweltschutzgründen haben, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt seien, nämlich dass „eine Alternativlösung nicht vorhanden“ sei und dass „alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen“ ergriffen würden. Diese beiden Voraussetzungen seien im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Zum Fehlen von Alternativlösungen führen die Kläger aus, dass die „violette Strecke“, die unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit vom Umweltministerium und vom CIPE bereits genehmigt worden sei, eine Alternative zur „grünen Strecke“ sei, mit der sich sowohl das öffentliche Interesse am Umweltschutz als auch dasjenige an der Durchführung des Projekts durchsetzen lasse.
- 10 Mit den zusätzlichen Klagegründen bestreiten die Kläger die Rechtmäßigkeit des Beschlusses des CIPE vom 28. Februar 2018, mit dem das Vorprojekt der „grünen Strecke“ genehmigt worden sei, in dem Teil, in dem die Region Latium als die Stelle benannt werde, die damit beauftragt sei, die Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich der VINCA, die die ANAS zusammen mit dem endgültigen Projekt vorzulegen habe, zu prüfen und etwaige weitere Schadensbegrenzungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu ermitteln. Die Prüfung der VINCA könne nicht von der Region Latium vorgenommen werden, da sie in die Zuständigkeit der VIA-VAS-Kommission falle, die sich insoweit bereits geäußert habe. Außerdem könne die VINCA, die von der VIA-VAS-Kommission bereits untersucht worden sei, im Stadium des endgültigen Projekts nicht erneut vorgelegt werden.
- 11 Die Beklagten machen in ihrer Klagebeantwortung Folgendes geltend: a) Die angefochtenen Maßnahmen seien aus Gründen des öffentlichen Interesses

gerechtfertigt; b) die PCM habe die Befugnis wahrgenommen, die ihr als Organ, das im vorliegenden Fall letztinstanzlich zuständig sei, gesetzlich zugewiesen sei; c) im Zusammenhang mit dem Vorprojekt der „grünen Strecke“ seien Kosten und Nutzen des durchzuführenden Bauvorhabens analysiert worden; d) bei der „violetten Strecke“ sei es zu einem nicht vertretbaren Kostenanstieg gekommen, so dass sie nicht mehr gebaut werden könne; e) die ANAS verfolge bei der UVP einen innovativen und revolutionären Ansatz, bei dem die Auswirkungen eines neuen Bauvorhabens unter den verschiedenen ökologischen, landschaftlichen, historischen, kulturellen und sozioökonomischen Aspekten objektiv gemessen werden könnten.

### **Kurze Darstellung der Begründung der Vorlage**

- 12 Das vorliegende Gerichts hält es für fraglich, ob die UVP für die „grüne Strecke“ den angeführten unionsrechtlichen Vorschriften entspricht.
- 13 In Bezug auf den Erlass der Umweltverträglichkeitsmaßnahme und der darauf folgenden Genehmigung des Vorprojekts der fraglichen Strecke weist es auf Folgendes hin.
- 14 Unter Umweltschutzgesichtspunkten wurde in erster Linie auf das überwiegende öffentliche Interesse abgestellt, das sich aus den geringeren Baukosten und der Fertigstellung der strategischen Verbindungsstraßen zwischen den einzelnen Strecken des transeuropäischen Netzes TEN-T ergibt.
- 15 Es wurde nicht berücksichtigt, dass sich das zuständige staatliche Organ (die VIA-VAS-Kommission) äußerst negativ geäußert und festgestellt hat, dass es nicht möglich sei, Vorgaben und Ausgleichsmaßnahmen für die Variante der „grünen Strecke“ auszuarbeiten, aber eine Alternative bestehe, und zwar die „violette Strecke“, die unter Umweltschutzgesichtspunkten bereits genehmigt sei und deren Kosten sich durch eine Aufteilung in zwei Abschnitte verringern ließen.
- 16 Es wurde die Fortsetzung des Verfahrens der Planung und Durchführung des fraglichen Straßenbauprojekts zugelassen und für die eingehendere Prüfung seiner Umweltverträglichkeit, insbesondere die VINCA und die damit einhergehende Festlegung von Maßnahmen, die (nur) die Auswirkungen ausgleichen und abmildern sollen, auf die Ausarbeitung des endgültigen Projekts verwiesen.
- 17 Nach Art. 5 Abs. 2 des DPR Nr. 357/97 wurde die Region Latium als Stelle benannt, die dafür zuständig ist, die dem endgültigen Straßenbauprojekt beizufügende Umweltverträglichkeitsstudie zu prüfen, auch um etwaige weitere Ausgleichs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu ermitteln, die zum Schutz und zur Erhaltung der Umwelt- und Landschaftsaspekte des betreffenden Gebiets erforderlich sind, während die VIA-VAS-Kommission des Umweltministeriums nach Art. 185 Abs. 4 und 5 des Decreto legislativo Nr. 163/06 nur dazu Stellung nehmen kann, ob beim endgültigen Projekt die genannten Vorgaben zu Landschaftspflege und Umweltschutz eingehalten werden.

- 18 Es wurde vorgesehen, dass die ANAS bei der Ausarbeitung des endgültigen Straßenbauprojekts die von der Konferenz der Dienste zum Vorprojekt ausgesprochenen Vorgaben, Bemerkungen und Empfehlungen zum Landschafts- und Umweltschutz umsetzt und ferner die Umweltverträglichkeitsstudie zum fraglichen Bauvorhaben erarbeitet, auf deren Grundlage die VINCA durchzuführen ist.
- 19 Das vorliegende Gericht verweist außerdem auf das wesentliche Vorbringen der Beklagten, insbesondere auf das in Rn. 11 Buchst. e wiedergegebene, wonach die ANAS im vorliegenden Fall bei der UVP einen innovativen und revolutionären Ansatz verfolge. In Anbetracht dieses innovativen Ansatzes und in Ermangelung einer spezifischen Rechtsprechung zu diesem Punkt hält das vorliegende Gericht es für erforderlich, dem Gerichtshof die angeführten Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen.

ARBEITSDOKUMENT