



Datum van
inontvangstneming

:

15/01/2016

Zaak C-645/15

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

3 december 2015

Verwijzende rechter:

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

27 oktober 2015

Verzoekende partijen:

Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Harald Wilde

Verwerende partij:

Freistaat Bayern

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof

In de bestuursrechtelijke zaak tussen

1 Bund Naturschutz in Bayern e. V.,

[OMISSIS]

[OMISSIS] Regensburg,

2. [OMISSIS] Harald Wilde,

[OMISSIS] Neurenberg,

[OMISSIS]

- verzoekers,

tegen

Freistaat Bayern,

[OMISSIS]

- verweerder,

medegedagvaard:

Stadt Nürnberg (stad Neurenberg),

[OMISSIS]

[Or. 2] [OMISSIS]

[OMISSIS]

betreffende

bouwvergunning voor wegen (Frankenschnellweg);

hier: verzoekers' beroep tegen het vonnis van het Bayerische Verwaltungsgericht

Ansbach (bestuursrechter te Ansbach) van 14 juli 2014,

geeft het Bayerische Verwaltungsgerichtshof (hogere bestuursrechter van de deelstaat Beieren) (Achtste kamer),

[OMISSIS]

na de mondelinge terechtzitting op 27 oktober 2015 de volgende

Beschikking:

- I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.
- II. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
 1. Moet het bepaalde onder 7c van bijlage I bij richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (hierna: „richtlijn 2011/92”) aldus worden uitgelegd dat daaronder ook de verbreding valt van bestaande wegen die vier of meer rijstroken hebben?
 2. Bij een bevestigend antwoord op de eerste vraag:

[Or. 3] Is het bepaalde onder 7c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 een specifiekere en dus bij voorrang op het bepaalde onder 7b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 toe te passen voorschrift?

3. Bij een ontkennend antwoord op de eerste of de tweede vraag:

Veronderstelt het begrip „autowegen” in het bepaalde onder 7b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 dat het bij het betrokken stuk weg gaat om een hoofdverkeersweg van het internationaal wegennet in de zin van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen?

4. Bij een ontkennend antwoord op de eerste, de tweede of de derde vraag:

Moet het begrip „aanleg” in het bepaalde onder 7b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 worden toegepast op een wegverbreding waarbij het bestaande wegtracé geen wezenlijke verandering ondergaat?

5. Bij een bevestigend antwoord op de vierde vraag:

Veronderstelt het begrip „aanleg” in het bepaalde onder 7b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 een minimumlengte van het betrokken stuk weg? Zo ja, moet worden uitgegaan van een ononderbroken stuk weg? Zo ja, bedraagt de minimumlengte meer dan 2,6 km ononderbroken respectievelijk – als de lengte van meerdere niet doorlopende stukken weg moet worden samengeteld – meer dan 4,4 km in totaal?

6. Bij een ontkennend antwoord op de vijfde vraag:

Is het bepaalde onder 7b, tweede geval (aanleg van autowegen), van bijlage I bij richtlijn 2011/92 toepasselijk op een maatregel van wegverbreding binnen een bebouwd gebied in de zin van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen?

[Or. 4] III. In zaak Az. 8 B 15.1296 wordt de beschikking van het Verwaltungsgericht Ansbach van 14 juli 2014 gewijzigd en de waarde van het geschil in beide rechtszaken telkens vastgesteld op 30.000 EUR.

IV. In zaak Az. 8 B 15.1297 wordt de waarde van het geschil in beroep vastgesteld op 15.000 EUR.

Motivering:

I.

- 1 Verzoekers, een in Beieren erkende vereniging voor natuurbescherming en een particulier (mede-eigenaar van een bij het verbredingsproject gelegen wooncomplex), betwisten de bouwvergunning van het bestuur van Mittelfranken

van 28 juni 2013 voor de verbouwing van stukken weg van de Kreisstraße N 4 („Frankenschnellweg”) in het stadsgebied van de stad Neurenberg.

- 2 Volgens verzoekers is die weg, in elk geval wat verbreding betreft, een autosnelweg is die onder federaal recht valt. Het federaal recht eist voor dit project een milieueffectbeoordeling.
- 3 De verbreding van de Kreisstraße N 4, waarop thans reeds doorlopend ten minste twee rijstroken in de beide richtingen liggen en actueel vele en drukke verkeersfiles zijn, valt uiteen in de delen „West” en „Mitte”. Het deel „West” bevindt zich tussen het knooppunt Neurenberg/Fürth en de Jansenbrücke. In dat gedeelte (ongeveer 1,8 km lang) zal aan de zuidkant in de rijrichting Neurenberg-centrum een derde rijstrook met nieuwe geluidschermen over een lengte van ongeveer 1,3 km komen. Het gedeelte „Mitte” gaat van Rothenburger Straße tot de Otto-Brenner-Brücke. In dit gedeelte (ongeveer 2,6 km lang) komt een tunnel van ongeveer 1,8 km. De bestaande gelijkvloerse kruisingen zouden in de hoogte worden verbouwd. Zoals nu **[Or. 5]** blijven er twee rijstroken in elke rijrichting. Als toegangsweg uit de binnenstad tot de Frankenschnellweg is aanvullend de aanleg van de nieuwe Kohlenhofstraße op de plaats van een oud goederenstation als plaatselijke weg gepland. Alle projecten betreffen stadsgebieden.
- 4 De bouwvergunning voorziet niet in herkwalificatie van het litigieuze gedeelte van de „Frankenschnellweg” in „Kreisstraße,, („landkreis-weg”) naar Beiers straten- en wegenrecht. De vergunning is verleend zonder milieueffectbeoordeling.
- 5 Het Bayerische Verwaltungsgericht Ansbach wees het beroep bij vonnissen van 14 juli 2014 af. Het Bayerische Verwaltungsgerichtshof liet een beroep tegen dat vonnis toe bij beschikkingen van 23 juni 2015.
- 6 Verweerder en medegegagvaarde wijzen op de spoedeisendheid van dit project van meer dan 450 miljoen EUR.

II.

- 7 1. De behandeling van de zaak moet worden geschorst. Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) moet worden verzocht om een prejudiciële beslissing over de in het dictum gestelde vragen (artikel 267 VWEU).
- 8 2. De toepasselijke Unierechtelijke bepalingen zijn te vinden in richtlijn 2011/92.
- 9 Artikel 4, lid 1, van richtlijn 2011/92 luidt;
- 10 „Onder voorbehoud van artikel 2, lid 4, worden de in bijlage I genoemde projecten onderworpen aan een beoordeling overeenkomstig de artikelen 5 tot en met 10.” **[Or. 6]**

- 11 Het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 luidt:
- 12 „Aanleg van autosnelwegen en autowegen;
- 13 Deze richtlijn verstaat onder ‘autowegen’ de wegen die beantwoorden aan de definities van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975.”
- 14 Het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 luidt:
- 15 „Aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken, of verlegging en/of verbreding van bestaande wegen met twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, wanneer de nieuwe weg, het verlegde en/of verbrede weggedeelte een ononderbroken lengte van 10 km of meer heeft.”
- 16 3. Het bepaalde onder II.3. (Autowegen) van bijlage II bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 luidt:
- 17 „Voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.”
- 18 Het bepaalde onder I.1. (Algemeen) van bijlage II bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 luidt:
- 19 „De hiernavolgende bepalingen hebben betrekking op de wezenlijke kenmerken van de aanleg en de verbreding van de hieronder als „internationale wegen” aangeduide internationale hoofdverkeerswegen, en stroken met de huidige stand van de wegenbouwtechniek. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op bebouwde gebieden. Deze gebieden dienen, voor zover zij een belemmering of gevaar opleveren, te worden gemedend.”
- 20 4. In dit geschil zijn de volgende nationaalrechtelijke bepalingen van toepassing:
[Or. 7]
- 21 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (Beierse straten- en wegenwet; hierna: „BayStrWG”) in de versie van 5 oktober 1981 [OMISSIS]; laatst gewijzigd bij wet van 22 mei 2015 [OMISSIS]
- 22 Art. 37 (milieueffectbeoordeling)
- 23 „Het milieueffect dient te worden beoordeeld bij staats- en districtwegen, gemeentelijke verbindingswegen en plaatselijke wegen wanneer
 - 1.

- 24 wegen met vier of meer rijstroken worden aangelegd of bestaande wegen worden verbreed tot vier of meer rijstroken of verlegd voor zover het nieuw aangelegde, verbrede of verlegde stuk weg
- a)
- 25 ten minste 10 km ononderbroken lang is of
- b)
- 26 ten minste 5 km ononderbroken lang is en over een lengte van meer dan 5 % biotoop [artikel 13d, lid. 1 Bayerische Naturschutzgesetz (Beierse wet natuurbescherming; hierna: „Bay-NatSchG”) met een oppervlakte van meer dan 1 hectare, loopt door overeenkomstig richtlijn 92/43/EEG of richtlijn 79/409/EEG aangewezen beschermingszones, nationale parken (artikel 8 BayNatSchG) of natuurbeschermingsgebieden (artikel 7 BayNatSchG) of
- 2.
- 27 wegen met een, twee of drie rijstroken worden aangelegd voor zover het nieuw aangelegde stuk weg ten minste 10 km ononderbroken lang is en over een lengte van meer dan 5 % loopt door gebieden of biotopen in de zin van het bepaalde onder 1b of
- 3.
- 28 buiten het bepaalde onder 1 vallende wegen worden verbouwd door aanbouw van ten minste een andere rijstrook, doorlopend over tenminste 10 km lang, of het te veranderen stuk weg over een lengte van meer dan 5 % loopt door gebieden of biotopen in de zin van het bepaalde onder 1b.”
- 29 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (Beierse wet administratieve procedure; hierna: „BayVwVfG”) van 23 december 1976 [OMISSIS]; laatst gewijzigd bij wet van 22 mei 2015 [OMISSIS] **[Or. 8]**
- 30 Artikel 75 (Rechtsgevolgen van de bouwvergunning)
- 31 „ (1) door de bouwvergunning wordt het project toegelaten met inbegrip van alle daartoe noodzakelijke maatregelen voor andere aanleg in het licht van alle daarbij betrokken openbare belangen; de deelstaat- en Bondswetgeving vereist naast de bouwvergunning geen andere administratieve beslissingen, in het bijzonder publieke machtigingen, toezeggingen, toelatingen, toestemmingen en bouwvergunningen. De bouwvergunning regelt alle publieke betrekkingen tussen de houder van het project en de door dat project betrokkenen.
- 32 (1a) tekortkomingen bij de afweging van de door het project betrokken openbare en particuliere belangen zijn slechts van belang wanneer zij significant zijn en het

resultaat van de afweging hebben beïnvloed. Aanzienlijke tekortkomingen bij de afweging of een verzuim van procedure of vorm leiden slechts tot opheffing van de bouwvergunning of de machtiging, wanneer zij niet door een wijziging van het project of door een aanvullende procedure kunnen worden verholpen; de artikelen 45 en 46 gelden onverminderd.

(...)

III.

- 33 1. De vragen zijn van belang voor de te nemen beslissing en moeten door het Hof van Justitie worden verduidelijkt.
- 34 2. De prejudiciële vragen zijn beslissend voor het geschil omdat er volgens de kamer, afgezien van de in de verwijzingsbeslissing opgeworpen vragen inzake de milieueffectbeoordeling, tegen de bouwvergunning juridisch niets valt in te brengen, dat tot opheffing ervan zou kunnen leiden.
- 35 2.1 De kwalificatie van het litigieuze stuk weg van de „Frankenschnellweg” als „Kreisstraße” („landkreis-weg”) is volgens artikel 3, lid 1, onder 2, BayStrWG namelijk juridisch correct. Voor nadere details wordt verwezen naar de verwijzingsbeslissing van de kamer van vandaag. Eventuele andere [Or. 9] nog te bespreken tekortkomingen van de bouwvergunning – bijvoorbeeld inzake geluid en luchtvervuiling – kunnen volgens het in het Duitse recht inzake bouwvergunningen geldende beginsel van behoud van het project worden verholpen in een aanvullende procedure zonder opheffing van de vergunning [artikel 75, lid 1a, BayVwVfG; (OMISSIS)].
- 36 2.2 Inzake de vraag of het milieueffect moet worden beoordeeld, is naar nationaal recht wegens de kwalificatie van het project als „Kreisstraße” („landkreis-weg”) naar Beiers recht artikel 37 BayStrWG van toepassing. Volgens de bewoordingen ervan behoeft het project geen milieueffectbeoordeling. Artikel 37 BayStrWG eist een milieueffectbeoordeling bij de aanleg van wegen met vier of meer rijstroken of de verbreding van wegen tot vier of meer rijstroken respectievelijk verlegging voor zover de aangelegde, verbrede of verlegde stukken weg ten minste 10 km ononderbroken lang zijn of ten minste 5 km ononderbroken lang zijn en loopt over een lengte van meer dan 5 % biotoop met een oppervlakte van meer dan 1 hectare, naar Europees recht in het bijzonder aangewezen beschermingszones, nationale parken of natuurbeschermingsgebieden. Voorts vereist artikel 37 BayStrWG een milieueffectbeoordeling, wanneer wegen door aanbouw van een ten minste 10 km lang ononderbroken andere rijstrook worden veranderd of het te veranderen stuk weg over een lengte van meer dan 5 % loopt over gebieden of biotoop in de zin van artikel 37, onder 1, BayStrWG.
- 37 De genomen maatregelen tot verbouwing van de stukken weg van de Kreisstraße N 4 voldoen niet aan deze feitelijke voorwaarden. Dat volgt reeds uit het feit dat de maatregelen alleen over twee – niet verbonden – stukken weg van ongeveer 1,8

respectievelijk 2,6 kilometer lang lopen. Bovendien zijn de litigieuze stukken weg van de „Frankenschnellweg” reeds verbreed tot vier rijstroken. Het binnen een bebouwd gebied (stad) te realiseren project betreft geen in het bijzonder aangewezen beschermingszones, nationale parken of natuurbeschermingsgebieden.

- 38 2.3 De bouwvergunning is verleend zonder milieu-effectbeoordeling. Verweerder verklaarde uitdrukkelijk in de bouwvergunning van 28 april 2013 (bladzijde 23) dat het milieueffect niet is beoordeeld [**Or. 10**], daar niet was voldaan aan de voorwaarden van artikel 37 BayStrWG. Evenmin legde het Europees recht volgens verweerder deze verplichting op. Alleen ter aanvulling wijst verweerder erop dat – hoewel het milieueffect niet is beoordeeld – in de stukken rekening is gehouden met alle beslissende gevolgen van het project voor het milieu en met de materieelrechtelijke standaard.
- 39 Volgens de kamer moet verweerder worden gehouden aan zijn uitdrukkelijke verklaring dat geen milieueffectbeoordeling noodzakelijk was. Artikel 78g, lid 1a, onder 2, BayVwVfG schrijft voorlichting van het publiek van overheidswege voor inzake de vaststelling van de plicht om het milieueffect van een project te beoordelen. In casu beantwoordt de bouwvergunning de vraag of het milieueffect moest worden beoordeeld, uitdrukkelijk ontkennend. De kamer kan niet beoordelen of gelijkwaardige maatregelen een milieueffectbeoordeling in casu kan vervangen (zie hierover bijvoorbeeld arrest Hof van 25 juli 2008 – C-142/07 – Jurispr. blz. I-6097, punt 50). De beoordeling van de milieubelangen volgens de bouwvergunningsprocedure naar algemeen recht is niet gelijkwaardig aan een formele milieueffectbeoordeling. Voor de autoriteiten is de milieueffectbeoordeling als integraal deel van de bouwvergunningsprocedure een aan de beoordeling toegevoegde en geformaliseerde tussenstap met het oog allereerst op een op de milieubelangen toegespitste beoordeling van de gevolgen van een project [OMISSIS]. De afweging krijgt door deze geformaliseerde tussenstap een structuur, die inzake milieubelangen kan bijdragen tot een correctere beoordeling. [OMISSIS]. Deze tussenstap bleef in casu achterwege.
- 40 3. De voorgelegde vragen behoeven opheldering door het Hof van Justitie. Van het antwoord erop hangt af of het milieueffect naar Europees recht in de bouwvergunningsprocedure moet worden beoordeeld.
- 41 3.1 Het Hof legde in zijn rechtspraak het bepaalde onder 7 b en c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 uit, in het bijzonder in een uitspraak over de Ayuntamiento de Madrid (arrest Hof van 25 juli 2008 – C-142/07 – Jurispr. blz. I-6097). [**Or. 11**] Deze uitspraak leidt tot de door de kamer aan het Hof voorgelegde vragen.
- 42 3.2 Vraag na vraag zijn de volgende overwegingen van belang:
- 43 Eerste vraag:

- 44 Het bepaalde onder 7c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 vereist een milieueffectbeoordeling voor de aanleg, verlegging en/of verbreding van de daar genoemde wegenbouwprojecten eerst wanneer de wegen ononderbroken 10 km of meer lang zijn. In feite valt daaronder – naast de aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken – ook de verlegging en/of verbreding van bestaande wegen met twee of meer rijstroken tot wegen met vier of meer rijstroken. De regeling stelt geen maximum inzake het aantal stroken. Niet uitdrukkelijk genoemd wordt de verlegging respectievelijk verbreding van reeds bestaande wegen met ten minste drie rijstroken.
- 45 Volgens het Bayerische Verwaltungsgerichtshof rijst in dit opzicht de vraag of het bepaalde onder 7c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 ruim aldus moet worden uitgelegd dat de verbreding van reeds bestaande wegen die ten minste drie rijstroken tellen, ook voldoet aan de feitelijke voorwaarden. In casu is in dit opzicht beslissend of de regeling ook de verbreding omvat van bestaande wegen die vier of meer rijstroken tellen. Voor een ruime uitlegging pleit dat dergelijke projecten zowel vergeleken met de aanleg van nieuwe wegen met vier of meer rijstroken als met de verlegging respectievelijk de verbreding van bestaande wegen met een of twee rijstroken tot wegen met vier of meer rijstroken het milieu minder ingrijpend belasten. Als gevolg moeten projecten tot verbreding van bestaande wegen, die vier of meer rijstroken tellen, onder het bepaalde onder 7c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 vallen.
- 46 In casu heeft een dergelijke uitlegging van het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 tot gevolg dat het litigieuze verbredingsproject, dat naast de verbreding zonder kruispunt respectievelijk verlegging van een bestaande weg met vier rijstroken in een tunnel (zonder tracéwijziging) strekt tot aanvulling van een rijstrook over een lengte van 1,8 km, in feite valt binnen het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92. Uit dat bepaalde kan evenwel **[Or. 12]** geen verplichting tot een milieueffectbeoordeling worden afgeleid daar het verbrede stuk weg niet ononderbroken 10 km lang of meer is.
- 47 Tweede vraag:
- 48 Naar de letter verplicht het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 bij de aanleg van bepaalde wegen (Autosnelwegen en autowegen) ongeacht de lengte van het betrokken stuk weg tot een milieueffectbeoordeling. Daarentegen verplicht het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 zowel bij de aanleg als verlegging en/of verbreding van bepaalde wegen slechts in geval van een bepaalde minimumlengte van het betrokken stuk weg tot een milieueffectbeoordeling.
- 49 Volgens het Bayerische Verwaltungsgerichtshof rijst in dit opzicht de vraag of het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 althans voor projecten die alleen de verlegging en/of de verbreding van bestaande wegen betreffen, tegenover het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92, het

specifiekere – en dus bij voorrang toepasselijke – voorschrift vormt. Hiervoor pleit in het bijzonder dat het bepaalde onder 7 c uitdrukkelijk de gevallen noemt van verlegging respectievelijk verbreding van een weg, anders dan het bepaalde onder 7 b, waar alleen het algemene begrip „aanleg” (zie hierover ook de vierde vraag) toepassing vindt. Bovendien bevat het bepaalde onder 7 c een uitdrukkelijke regeling inzake een minimumlengte.

- 50 In casu heeft een dergelijk systematische uitlegging tot gevolg dat het litigieuze project moet worden getoetst aan het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92. Dan is er geen verplichting tot een milieu-effectbeoordeling daar het te verbreden stuk weg niet 10 km of meer doorlopend lang is.
- 51 Derde vraag:
- 52 Betreffende het begrip „autowegen” verwijst het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 naar de definities van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. Volgens het bepaalde onder II.3 van **[Or. 13]** bijlage II bij deze Overeenkomst is een autoweg een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren. Volgens het Hof omvat het begrip „autowegen” de stedelijke wegen die de in genoemde bijlage vermelde kenmerken hebben (arrest Hof van 25 juli 2008 – C-142/07 – Jurispr. blz. I-6097, punt 31).
- 53 Het Bayerische Verwaltungsgerichtshof vraagt zich af of de bepalingen van bijlage II bij de Europese Overeenkomst, die het begrip „autowegen” definieert, volgens het bepaalde onder I.1, eerste zin, van bijlage II erbij, betrekking hebben op de basisenmerken van de aanleg en verbreding van internationale hoofdverkeerswegen. De Beierse wetgever heeft (mogelijkerwijs in afwijking van de opvatting van het Hof) hieruit op basis van de motivering van de wetgeving bij artikel 37 BayStrWG de conclusie getrokken dat voor autowegen in de zin van het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 kenmerkend is, dat zij naast een breedte van vier rijstroken ook een specifiek algemeen Europese wegennetfunctie hebben [OMISSIS]
- 54 Het litigieuze project betreft volgens de kamer geen internationale hoofdverkeerswegen in de zin van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. Ingeval niet alleen wordt uitgegaan van de technische kenmerken van de wegen, maar ook van het internationale belang voor het verkeer van een „autoweg”, volgt in casu geen verplichting tot een milieueffectbeoordeling.
- 55 Vierde vraag:
- 56 Het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 spreekt van de aanleg van autosnelwegen en autowegen. Tot uitlegging van het begrip „aanleg” volgt uit de rechtspraak van het Hof dat een project ter vernieuwing van een weg dat gelet

op de omvang en modaliteiten ervan kan worden gelijkgesteld met de aanleg van een weg, kan worden geacht betrekking te hebben op een aanleg in de zin van bijlage I bij richtlijn 2011/92 (arrest Hof van 25 juli 2008 – C-142/07 – Jurispr., blz. I-6097, punt 36 en aldaar aangehaalde rechtspraak). **[Or. 14]**

- 57 Volgens het Bayerische Verwaltungsgerichtshof rijst als gevolg van deze rechtspraak van het Hof de vraag of ook sprake is van een project dat gelet op de omvang en modaliteiten ervan met aanleg kan worden gelijkgesteld, wanneer een dergelijk project weliswaar in het bijzonder inzake de geplande werken ondergronds (tunnel) een aanzienlijke omvang heeft, maar het bestaande tracé geen wezenlijke verandering ondergaat.
- 58 Ontkennende beantwoording daarvan heeft in casu tot gevolg dat uit het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 inzake het litigieuze project waarbij het bestaande tracé van de „Frankenschnellweg” geen wezenlijke wijziging ondergaat, geen verplichting tot milieu-effectbeoordeling volgt.
- 59 Vijfde vraag:
- 60 De tekst van het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 bevat geen regeling over de minimumlengte van een stuk weg van een autosnelweg of autoweg die binnen de feitelijke voorwaarden van het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 valt. Desondanks volgt uit de aangehaalde rechtspraak van het Hof dat een project een bepaalde omvang moet hebben om onder het begrip „aanleg” te kunnen vallen (arrest Hof van 25 juli 2008 – C-142/07 – Jurispr. blz. I-6097, punt 36).
- 61 Tegen deze achtergrond en gelet op het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 inzake de 10 km rijst voor het Bayerische Verwaltungsgerichtshof de vraag of een minimumlengte van een aangelegd respectievelijk verbreed stuk weg of meerdere aangelegde respectievelijk verbrede stukken weg vereist is opdat het project binnen het begrip „aanleg” en dus binnen het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 valt. Om uit te gaan van een minimumlengte, kan – ook op basis van de aangehaalde rechtspraak van het Hof – pleiten dat op basis van het bepaalde onder 7 b en c van bijlage I bij richtlijn 2011/92 kan worden geoordeeld dat een wegenbouwproject tot rechtvaardiging van een milieu-effectbeoordeling een bepaalde afmeting moet hebben die tot uitdrukking komt in de lengte van het stuk weg. **[Or. 15]**
- 62 In voorkomend geval moet verder worden verduidelijkt of het, wat de minimumlengte betreft waarvan moet worden uitgegaan, moet gaan om een ononderbroken stuk weg en of een als uitgangspunt te nemen minimumlengte van één aangelegd/verbreed stuk weg respectievelijk van meerdere in voorkomend geval samen te tellen aangelegde/verbrede stukken weg kan worden berekend. Volgens het Bayerische Verwaltungsgerichtshof kan het in dit opzicht voor de hand liggen om terug te grijpen naar het bepaalde onder 7 c van bijlage I bij

richtlijn 2011/92 inzake de 10 km en uit te gaan van een ononderbroken lengte van een stuk weg van 10 km of meer.

- 63 Als wordt uitgegaan van een minimumlengte van meer dan 2,6 km ononderbroken respectievelijk van meer dan 4,4 km samengeteld, volgt in casu uit het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 geen verplichting tot milieu-effectbeoordeling van het litigieuze project.
- 64 Zesde vraag:
- 65 Inzake het begrip „autowegen” verwijst het bepaalde onder 7 b van bijlage I bij richtlijn 2011/92 naar de definities van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975. Het bepaalde onder II.3 van bijlage II bij deze overeenkomst verstaat onder autoweg een voor motorvoertuigen bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren (zie hierboven derde vraag).
- 66 Uit die definitie volgt volgens de rechtspraak van het Hof niet dat wegen in stedelijke gebieden a priori uitgesloten zijn. Integendeel, aangezien wegen in bebouwd gebied niet uitdrukkelijk zijn uitgesloten, omvat het begrip „autowegen” de stedelijke wegen die de in bijlage II bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen vermelde kenmerken hebben (arrest Hof van 25 juli 2008 – C-142/07 – Jurispr. blz. I-6097, punt 31).
- 67 Het Bayerische Verwaltungsgerichtshof wijst erop dat het bepaalde onder I.1, tweede zin, van bijlage II bij de Europese Overeenkomst **[Or. 16]** inzake internationale hoofdverkeerswegen bebouwde gebieden uitdrukkelijk uitsluit van toepassing van de bepalingen van bijlage II van deze Overeenkomst [daartegenover spreekt bijvoorbeeld het Duitse federaal recht inzake de milieu-effectbeoordeling in het bepaalde onder 2.3.10 van bijlage 2 bij het – hier evenwel irrelevante – Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (wet inzake milieu-effectbeoordeling – UVPG) uitdrukkelijk over een criterium van nut respectievelijk bescherming van „gebieden met grote bevolkingsdichtheid” bij het vooronderzoek in het kader van de milieu-effectbeoordeling]. Deze beperking van de ruimtelijke werkingssfeer van de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen maakt het wenselijk dat het Hof in zijn rechtspraak de toepasselijkheid van het bepaalde onder II.3 van bijlage II bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen in bebouwde gebieden nader preciseert.
- 68 Het onderhavige litigieuze project ligt – zoals reeds gezegd – volledig binnen een bebouwd stadsgebied.