

Speyerer Luftverkehrsrechtstag und 6. Speyerer Planungsrechtstage

Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. Bernhard Stüer, Münster/Osnabrück, Richter am Anwaltsgerichtshof NRW, und Dr. Dietmar Hönig, Wiesbaden*

Die Planung von Infrastrukturprojekten ist in den letzten Jahren immer schwieriger geworden. Dies liegt nicht nur an den strengen Vorgaben der EU aus Brüssel, sondern auch an den Bestrebungen die Planung optimaler und effizienter zu gestalten, um sichtbar gewordene Nutzungskonflikte zu lösen. Diese Bestrebungen beschränken sich nicht nur auf Ausbau- und Neubauprojekte. So sollen in Zukunft Nutzungskonflikte an bestehenden Infrastruktureinrichtungen im Rahmen der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung bewältigt werden. Genügend Aufklärungs- und Diskussionsbedarf, um der Einladung von Prof. Dr. Jan Ziekow (Deutsche Hochschule für Verwaltungswissenschaften, Speyer) in die Aula der Verwaltungshochschule vom 10.3.2004 bis zum 12.3.2004 zu folgen.

I. Luftverkehrsrechtstag

Den Luftverkehrsrechtstag 2004 bestimmte ein Potpourri von Problemstellungen, die nicht nur die luftverkehrsrechtliche Zulassungsentscheidung selbst betrafen, sondern auch Entscheidungen, die sie beeinflussen oder sich auf sie auswirken.

1. Flugrouten

So stellte das *BVerwG* schon in seiner ersten Entscheidung zur Festlegung der Flugrouten fest, dass die Flugrouten durch die luftverkehrsrechtliche Zulassungsentscheidung vorgeprägt sind¹. Der Frage, ob diese Entscheidung durch das Luftfahrtbundesamt eine Planungsentscheidung darstelle, wandte sich RA Prof. Dr. Martin Meißner (Frankfurt) zu. Nach seiner Auffassung sei diese Frage positiv zu beantworten, da auf der Ebene öffentlicher Belange ein Konflikt begründet werde, der das Bedürfnis für eine planerische Abwägung auslöse und der sicherheits- und ordnungsrechtliche Charakter der Flugroutenentscheidung zurücktrete.

Zudem forderte der Rechtsanwalt eine über die Mitwirkung in der Fluglärmkommission hinausgehende Beteiligung der betroffenen Gemeinden sowie eine Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes und der Bauleitplanung. Diese sehr weitgehenden Forderungen Meißners wurden in der Diskussion sehr kritisch gesehen, da nach Auffassung vieler die Flugroutenfestlegung keine klassische Planungsentscheidung sei. Deshalb gelte auch kein fachlich normiertes, sondern nur das rechtsstaatliche Abwägungsgebot, dessen Abwägungsraum und -tiefe der Funktion und Aufgabe der Flugroutenentscheidung entsprechend auszugestalten sei. Auf der anderen Seite wurde vereinzelt auch die alte Forderung bekräftigt, die Festlegung der Flugrouten in die Zulassungsentscheidung zu integrieren bzw. die Flugrouten als gewidmeten Luftraum mit einer Verkehrsstraße zu vergleichen.

Angesichts der angespannten Situation stark ausgelasteter Verkehrsflughäfen rückt die Bildung eines Flughafensystems immer wieder in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik. Ausgehend von der Möglichkeit der Einrichtung eines Flughafensystems erläuterte RA Dr. Ludger Giesberts (Köln) die Möglichkeiten der Ausgestaltung eines solchen verkehrslenkenden Systems. In seinen Ausführungen betonte der Anwalt, dass Festlegungen, die eine absolute Grenze bestimmen (Mindest-MTOW oder Mindestsitzplatzkapazität), als alleiniges Kriterium nicht mit der Dienstleistungsfreiheit vereinbar seien. In diesem Zusammenhang könnten die Vorgaben in Orly (Frankreich) und Linate (Italien) eine Orientierung bieten.

Im Anschluss an den Vortrag trat der Interessenkonflikt zwischen den Flughafenbetreibern und Fluggesellschaften bei der grundsätzlichen Frage des „Ob“ der Einrichtung eines Flughafensystems deutlich hervor. Schon die Einrichtung eines Flughafensystems an sich stelle eine Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit dar und bedürfe einer Rechtfertigung. Aber auch über die Frage, welche Möglichkeiten des Rechtsschutzes aufgrund der Verlagerung des Luftverkehrs zum Zuge kommen könnten, machten sich die Teilnehmer Gedanken.

2. Ergänzendes Verfahren nach § 10 Abs. 8 LuftVG

Anhand eines aktuellen Verfahrens zum Flughafen Düsseldorf erklärte MR Horst Brunstein (Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW, Düsseldorf) den praktischen Umgang mit dem ergänzenden Verfahren nach § 10 Abs. 8 LuftVG. Das *OVG Münster* hatte im vorläufigen Rechtsschutz darauf hingewiesen, dass Belange nicht hinreichend eingestellt seien. Aufgrund der analogen Anwendung des § 10 Abs. 8 LuftVG auf die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG wurde seitens der Behörde ein ergänzendes Verfahren mit Zustimmung der Kläger parallel zum laufenden Hauptsacheverfahren durchgeführt, um den Zeitraum des Sofortvollzuges zu nutzen. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde keine neue Beteiligung vorgenommen, da aufgrund der neuen Abwägung nicht in die Rechte der Betroffenen eingegriffen wurde.

Diese Auffassung Brunsteins blieb in der Diskussion nicht ohne Widerspruch. Im Ergebnis führte die Behörde keine zusätzlichen Betriebsbeschränkungen ein, sondern erweiterte nur den passiven Schallschutz. Dabei handelte die Behörde nach Ansicht des Forums nicht im vorausseilenden Gehorsam. Denn zur Korrektur der Abwägungsentscheidung müssten nicht die Voraussetzungen des § 10 Abs. 8 LuftVG vorliegen, sondern es reiche die Kenntnis eines Mangels. Insofern gelte ein anderer Maßstab für Behörden und Gerichte. Ebenfalls bestätigten die Teilnehmer die Möglichkeit der analogen Anwendung solange es sich bei der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung um eine Planungsentscheidung handele.

3. Modellsportflughäfen

Von den Problemen der großen Verkehrsflughäfen zurück auf die Ebene der Modellsportflugplätze führte der Vortrag von Dr. Karsten Baumann (Universität Münster), der den Konflikt

* Zu den Beratungen in den vergangenen Jahren Stüer/Zeh, DVBl. 2001, 969; Hönig, DVBl. 2002, 818; ders., DVBl. 2003, 977.

¹ *BVerwG*, Urteil vom 28.6.2000 – 11 C 13.99 – *BVerwGE* 111, 276, 283.

von Modellsportflugplätzen und Naturschutz beleuchtete. Wer darf einschreiten bei Beeinträchtigung luftverkehrsfremder Belange, war die grundsätzliche Fragestellung. Nach seiner Auffassung unterliegt der naturschutzbehördlichen Kompetenz nur die Abwehr atypischer Gefahren der Luftfahrt für den Naturhaushalt. Dazu würden der Schutz der Flora vor Beseitigung, Beschädigung und Zerstörung gehören. Störungen des Naturhaushaltes durch Überflüge würden bei Auslösung von Gefahren für die öffentliche Sicherheit nach § 29 Abs. 1 LuftVG der Kompetenz der Luftaufsicht unterliegen.

4. Schutz gegen Fluglärm durch das Fluglärmgesetz

In der aktuellen Stunde ging es um das Fluglärmgesetz, zu dessen Stand Dr. Heidemarie Wende (Umweltbundesamt, Berlin) vortrug. Nach ihrer Auffassung liegen die entscheidenden Werte zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigung am Tag bei < 60-65 dB(A) und in der Nacht bei < 50-55 dB(A) sowie der Wert für Belästigung am Tag bei 55 dB(A). In diesem Zusammenhang warnte RA Dr. Volker Gronefeld (München) davor, zuviel von einem neuen FluglärmG zu erwarten. Dieses Gesetz beruhe nicht nur auf den Erkenntnissen der Fluglärmforschung, sondern es strebe die politische Lösung eines gesellschaftlichen Konfliktes an, der mit Kompromissen verbunden sei. Aus diesem Grund seien die Erwartungen an eine Korrektur der Werte nach unten ebenso unrealistisch, wie die Erwartung mit der Festlegung von Grenzwerten entfallende Ermittlungsbedarf.

II. Planungsrechtstage

Die Fragen des Luftverkehrs wurden wie in den vergangenen Jahren durch aktuelle Themen des Fachplanungs- und Umweltrechts ergänzt. Dabei stand der Schutz gegen Luftverunreinigungen, der Schutz gegen Lärm, die Umsetzung der PlanUP (Strategische Umweltprüfung - SUP), die Auswirkungen der Straßenplanung auf die Gemeinden und der Artenschutz auf dem Programm.

1. Schutz gegen Luftverunreinigungen

Während bisher die Berücksichtigung von Luftverunreinigungen im Planungsrecht ein Schattendasein führte, entpuppt sie sich langsam zu einem ernsthaften Problem dessen Folgen noch nicht absehbar sind. Dreh- und Angelpunkt der Diskussion ist die Frage, welche Rechtsfolgen und Handlungspflichten eine Überschreitung eines in der Richtlinie 1999/39/EG und in der 22. BImSchV genannten Grenzwertes nach sich zieht. Diese Frage soll in den beim BVerwG anhängigen Verfahren² beantwortet werden, um eine weitere Verzögerung durch die Vorlage an den EuGH möglichst zu vermeiden. Nach Auffassung des RiBVerwG Dr. Ulrich Storost (Leipzig) sei der raumbezogene Ansatz der bisherigen Rechtsprechung³ zweifelhaft, da eine Grenzwertüberschreitung nicht zwingend flächenübergreifend sein müsse. Allerdings seien die Grenzwerte sehr anspruchsvoll, so dass nicht jede Überschreitung

der Planung zwingend entgegenstehen müsste⁴. Im Ergebnis könnte dies möglicherweise auf eine Berücksichtigung der Vorgaben aus Brüssel als Richtwerte in der Abwägung und nicht als Grenzwerte hinauslaufen. Ein abschließendes Urteil, da ließ Storost keinen Zweifel, haben sich die Leipziger Richter aber bisher noch nicht gebildet.

Aus der Sicht des Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Marburg) der über die Einhaltung der aktuellen EU-Schadstoffnormen im Fernstraßenbau referierte, sind die Normen geschaffen worden, damit sie eingehalten werden, auch wenn die EU-Grenzwerte schon bei geringen Vorbelastungen bei weitem überschritten würden. Nach den bisherigen Kenntnissen des Geographen seien die Autobahnen derzeit kaum noch genehmigungsfähig. Bei seinen Berechnungen habe sich herausgestellt, dass der LKW-Anteil dabei eine wichtige Rolle spiele. Speziell in großen Verdichtungsräumen beständen bereits im Bestand massive Grenzwertüberschreitungen. Einziges planerisches Mittel seien Schutzpflanzungen, die die Luftverunreinigungen bis zu 50 % senken. Demnach könnte sich in Zukunft das Bild unserer Straßen verändern, wenn neben Lärmschutzwänden nun breite Schutzpflanzungen unsere Verkehrsadern säumen.

In der anschließenden Diskussion war es nicht verwunderlich, dass die von den Referenten geäußerten Ansichten nur bedingt auf Gegenliebe stießen. Viele äußerten die Befürchtung, dass eine für die Minimierung von Eingriffen sinnvolle Bündelung der Trassen bald nicht mehr möglich sei. Der Unmut richtete sich aber vor allem dagegen, die Grenzwerte punktuell zu betrachten, da der deutsche Gesetzgeber in der 22. BImSchV einen flächenbezogenen Ansatz gewählt habe. Zudem würden sich die Vorgaben an die Immissionsschutzbehörde richten und nicht an die Planungsbehörden. Einige warnten allerdings davor, den nachbarschützenden Charakter der EU-Richtlinie nicht ernst zu nehmen. Dann müssten aber die Grenzwerte auf EU-Ebene angepasst werden.

2. Lärmschutz in der Fachplanung

Ähnliche Befürchtungen wie bei der Umsetzung der EG-Luftschadstoffrichtlinien bestehen bei den Planern in Bezug auf die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie. Das bisherige Konzept der Bündelung des Lärms könnte danach bald in Frage stehen. Insoweit versuchte MR Dr. Franz-Josef Feldmann (BMU, Bonn) die Ängste in der Praxis auszuräumen. Nach seiner Auffassung beinhalte die Umgebungslärmrichtlinie kein Planungsinstrumentarium, sondern im Rahmen der Lärminderungsplanung gehe es um die Sanierung bestehender Verkehrsanlagen. Ziel der Richtlinie sei ein gemeinsames Konzept, das einen „strategischen“ Regelungsansatz beinhalte. Zunächst würden im Rahmen der „strategischen Lärmkartierung“ die einzelnen Verkehrsträger bzw. Gemeinden die bestehenden Lärmimmissionen berechnen⁵, die dann als

² Revisionsverfahren 4 CN 11.03 Umgehungsstraße zur Entlastung der Innenstadt von Diez, Klageverfahren 9 A 6.03 Ausbau der B 170 in Dresden.

³ OVG Koblenz, Urt. v. 2.5.2002 – 1 C 11563/00 –, UPR 2002, 360; VGH Mannheim, Urt. v. 18.7.2003 – 5 S 723/02 –.

⁴ Zur Luftqualität in der Straßenplanung Jarass, NVwZ 2003, 257, zur Diskussion Stüer/Stengelhofen, DVBL 2003, 32; Hansmann, NuR 1999, 10; Stüer, EuUP 2004, 46.

⁵ Bis 30.6.2007, Hauptisenbahnstrecken mit über 60.000 Zügen pro Jahr, Hauptverkehrsstraßen mit über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr Großflughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr und Ballungsräume mit über 250.000 EW; bis 30.6.2012 Hauptisenbahnstrecken

Grundlage für Lärminderungsplanung dienen. Diese soll sich nach Ansicht des Ministerialrats zunächst nur auf Orte mit Lärmproblemen sog. „hot spots“ erstrecken. Für die Umsetzung der Richtlinie sei es erforderlich das bestehende Instrumentarium des § 47a BImSchG zu ergänzen. Trotzdem würde den bisherigen kommunalen Lärminderungsplänen nach § 47a BImSchG neben den neuen Infrastrukturplänen eine eigenständige Bedeutung zu kommen, da ihr Ansatz anders sei. Gegenüber den anwesenden Praktikern machte er deutlich, dass der Erfolg der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie mehr vom Geld abhängig sei, als von den eingeräumten Rechtswirkungen.

Die in der Praxis ebenso spannende Frage der Lärmsummationen⁶ betrachte Prof. Dr. Hans-Peter Michler (Fachhochschule Trier). In seinem Vortrag unterschied der Planungsrechtler zwischen der Neuzulassung von Vorhaben und den nachträglichen Ansprüchen auf Lärmsanierung. Während bei der Neuzulassung das „den-letzten-beißen-die-Hunde-Prinzip“ anwendbar sei, wenn das Vorhaben ursächlich für die Überschreitung der „Gesundheitsgefährdungsschwelle“ sei, müssten die Kläger im Rahmen der Lärmsanierung ihre Ansprüche gegenüber allen Vorhabensträgern geltend machen, da zum einen keine Anspruchsgrundlage bestehe, gegen nur einen Vorhabensträger vorzugehen und es zum anderen an einer gesetzlichen Rückgriffsmöglichkeit für den Vorhabensträger fehle.

Dabei richtete sich vor allem gegen letztere Auffassung Michlers der Unmut einiger Teilnehmer, die darin ein bewusstes „Totschlagen“ des Problems sahen. Nach ihrer Ansicht sei das Problem hinsichtlich der Zurechnung nach den Maßgaben des Polizeirechts zu lösen. Andere wiederum sahen eine Lockerung der Anforderungen des § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG als ausreichend an. Von Seiten der Vorhabensträger wurde die Sorge geäußert, dass nicht jede noch so geringfügige Erhöhung Lärmsanierungsmaßnahmen auslösen dürfe. Es könne nicht angehen, dass eine Planung, die die gesetzlichen Grenzwerte einhalte, zur Sanierung herangezogen werde.

Die Thematik der Lärmsanierung griff der RA Karsten Sommer (Berlin) auf und machte darauf aufmerksam, dass nach der Rechtsprechung des BVerwG zwischen Kompensationsmaßnahmen und Lärmsanierung sowie zwischen plangegebener und tatsächlicher Vorbelastung bei Änderungen von Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu differenzieren sei. Nur bei einer plangegebenen Vorbelastung ergebe sich die Pflicht, eine Lärmsanierung zu prüfen, wenn die zu erwartenden Lärmwerte die „Gesundheitsgefährdungsschwelle“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten könnten. Belastungen von planfestzustellenden Änderungen, die die tatsächliche Vorbelastung nicht überschreiten, führten nicht zu Schutzansprüchen.

mit über 30.000 Zügen pro Jahr, Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Ballungsräume mit über 100.000 EW

⁶ Halama/Stüer, NVwZ 2003, 137.

3. Umsetzung der SUP-Richtlinie

Über den Stand der Umsetzung der SUP-Richtlinie⁷ berichtete MR Dr. Christof Sangenstedt (BMU, Bonn), der deutlich hervorhob, dass er im Zweifel für europarechtssichere Auslegung der Richtlinie plädiere. Für ihn stelle die Umweltprüfung von Plänen und Programmen eine sinnvolle und folgerichtige Ergänzung der UVP auf Projektebene dar, da die Weichenstellung für eine Planung auf den vorgelagerten Ebenen erfolge und an dieser Stelle schon eine Umweltprüfung ansetzen müsse. Zentrales Element für das Bestehen einer Umweltprüfungspflicht sei eine rechtlich begründete Planaufstellungspflicht, die Zuordnung des Plans oder Programms zu einem bestimmten Sachbereich und der rahmensetzende Charakter des Plans oder Programms im Hinblick auf spätere Entscheidungen. Der sich selbst als „UVPler“ und nicht als „Fachplaner“ bezeichnende Ministerialrat brachte zum Schluss noch zum Ausdruck, dass er die Durchführung einer Umweltprüfung auf der Ebene der Bedarfsplanung⁸ für sinnvoll halte, was den Unmut vieler der anwesenden „Fachplaner“ auslöste.

Auch Prof. Dr. Reinhard Hendler (Universität Trier) hielt die Verkehrswegeplanung für umweltprüfungspflichtig und verstand die Aufregung der Teilnehmer nicht. Selbst für den Bundesverkehrswegeplan 2003 habe eine Umweltrisikoeinschätzung stattgefunden, die als wichtiger Beitrag angesehen wurde, die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes zu minimieren. Auch der durch die Richtlinie verursachte Verwaltungs- und Zeitaufwand würde sich in Grenzen halten. Im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sei kein Erörterungstermin oder vergleichbarer Termin durchzuführen, sondern es reiche, wenn der Öffentlichkeit an einer Stelle in Kombination mit den elektronischen Medien Gelegenheit zur Einsichtnahme gewährt und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme eröffnet werde⁹.

Angesicht des von den Praktikern als nicht so gering eingestuften Verwaltungsaufwandes wurde angeregt, doch gleich die Bedarfspläne wieder abzuschaffen. Die Bedarfspläne seien im Rahmen der Beschleunigungsgesetzgebung eingeführt worden, um sich vor den Gerichten die Diskussion über die Planrechtfertigung¹⁰ zu ersparen. Im Fall einer zu arbeitsintensiven Aufstellung der Bedarfspläne sei es auch möglich auf sie zu verzichten. Das gleiche gelte auch für die Linienbestimmung. Von den in Verfahren gegen Flugrouten mandatierten Anwälten wurde sogar in Erwägung gezogen, die Flugrouten einer Umweltprüfung zu unterziehen, allerdings würde dies wohl am fehlenden rahmensetzenden Charakter der Flug-

⁷ Die Richtlinie 2001/42/EG ist bis zum 20. Juli 2004 umzusetzen.

⁸ Stüer, NVwZ 2002, 1164; zur SUP-Prüfung bei hochstufigen Planungen UPR 2003, 97.

⁹ Im Vorfeld der Erarbeitung des Europäischen Grundrechtscharta und der Europäischen Verfassung sind jeweils die Zivilgesellschaften, bei der sich die Öffentlichkeit in Verbänden, Bürgergruppen, Gebietskörperschaften, Kirchen und weiteren Organisationen vertreten sieht, beteiligt worden, Stüer/von Arnim, DVBl. 2003, 245.

¹⁰ Hierzu BVerwG, Urt. v. 14.2.1975 – IV C 21.74 – BVerwGE 48, 56 = DVBl. 1975, 717.

routenentscheidung im Hinblick auf spätere Entscheidungen scheitern.

In der Praxis sind die Regionalpläne nach Auffassung des Referenten Dipl.-Ing. Theophil *Weick* (Planungsgemeinschaft Westpfalz, Kaiserslautern) viel zu umfangreich geworden. Deshalb sei es notwendig, die Regionalplanung wieder auf ihre Kerninhalte reduzieren. Ebenso sei es nach Ansicht des Planers notwendig, den Mehraufwand durch eine klare Beschränkung der Umweltprüfung so gering wie möglich zu halten. Geprüft wurden im Rahmen eines Beispielprojektes ausschließlich räumlich und sachlich hinreichend konkrete, umwelterhebliche Standort-, Trassen- und Gebietsausweisungen, die den Rahmen für UVP-pflichtige Vorhaben setzen. Der zusätzliche Arbeitsaufwand liege bei etwa 10 % der Gesamtbearbeitungszeit des Regionalplanes, was durch die ebenfalls im Rahmen von Praxistests gewonnenen Erkenntnisse seitens Prof. Dr. Christian *Jakoby* (Universität der Bundeswehr München) bestätigt wurde. Der Gewinn, so *Jakoby*, liege vor allem in der höheren Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Pläne. Zudem ließe sich in Verbindung mit der Öffentlichkeitsbeteiligung eine verbesserte Akzeptanz der Planungen erhoffen.

4. Bindungen der Gemeinden

Nach einer Analyse der VPräsOVG Michael *Sauthoff* (Greifswald) werden die Gemeinden im Laufe des Planaufstellungsverfahrens für Straßenprojekte aufgrund von einzelnen Verfahrensschritten oder einzelnen Zwischenentscheidungen, denen allerdings keine Außenwirkung zukommt, in ihrer Planungshoheit eingeschränkt. Nach Auffassung des Richters sei es der Gemeinde aber nicht zuzumuten, auf Grundlage einer erkennbar rechtswidrigen Planung zunächst bis zu deren Abschluss die Beschränkung ihrer Planungshoheit hinzunehmen. Sei bereits erkennbar, dass die Straße in Wirklichkeit die Klassifizierung einer Gemeindestraße habe, müsse die Gemeinde sich bereits vor Abschluss der Planung gegen diese wehren können, wenn auf deren Grundlage ein Anbauverbot verhängt werde. Diese Überprüfung solle sich allerdings nur auf die konkrete Entscheidung der Klassifizierung beziehen. In der anschließenden Diskussion drehte sich alles um die Auswirkungen der Einstufungsentscheidung, die zwar selbst keine Planungsentscheidung ist, aber in finanzieller Hinsicht von großer Bedeutung ist.

5. Artenschutz

Der Artenschutz ist so kompliziert, damit er nicht vollzogen werden kann, vermutete MR Prof. Dr. Hans Walter *Louis* LL.M. (Braunschweig) in seiner unverwechselbaren Art gleich zu Beginn seiner Ausführungen. Im Artenschutzrecht müsse zwischen dem generellen und dem besonderen Artenschutz unterschieden werden. Während es beim generellen Artenschutz um das Pflücken von Blumen und das generelle Verbot des Tötens von Tieren gehe (§ 41 BNatSchG), enthalte der besondere Artenschutz spezielle Verbotstatbestände (§ 42 BNatSchG). Der besondere Artenschutz unterscheidet zwischen besonders und streng geschützten Arten, wobei nur letztere bis zum BNatSchG 1998 als „vom Aussterben bedrohte Arten“ bezeichnet wurden und zusätzlichen Störungsverboten nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 u. 4 BNatSchG unterliegen. Auf die streng geschützten Arten stelle auch die neue Regelung des § 19 Abs. 3 BNatSchG ab, nach der ein Eingriff nur durch „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen

Interesses“ zu rechtfertigen sei. Der Gesetzwortlaut passe aber nicht so recht zu den anderen Vorschriften, sodass sich hier im gesetzlichen Regelwerk nach den Worten des Naturschutzrechtlers erhebliche Unstimmigkeiten ergeben.

III. Von Hamstern und anderen Beutetieren

Auch die Teilnehmer wussten darauf keine wirklich überzeugende Antwort. Sie widmeten sich daher statt dessen lieber den Hamstern. Weil diese Beutetiere inzwischen eher selten sind, hat sich deren Beliebtheitsstatus vom „Agrarschädling“ zur besonders „geförderten“ Art gemausert, wurde von Kennern der Szene dem staunenden Publikum erläutert. Eine Art muss sich wohl erst rar machen, wenn sie in der Gunst der allgemeinen Meinung so richtig an Bedeutung gewinnen will, wurde hinter vorgehaltener Hand bedeutungsvoll hinzugefügt.

Auf den Luftverkehrstag und die Speyerer Planungsrechtstage lässt sich diese Erkenntnis allerdings zur Zufriedenheit der Veranstalter nicht etwa in umgekehrter Richtung übertragen. Denn die Treffen in Speyer erfreuen sich vielmehr trotz ihres inzwischen geradezu unverzichtbaren Erscheinungsbildes in der jährlichen Tagungsszene vor allem wegen der Aktualität der Themen und wegen des vielfältigen Angebotes an Kultur, Speis und Trank im Schatten des traditionsreichen Speyerer Domes unter den juristischen Beutejägern einer sogar noch wachsenden Beliebtheit. Und von den Hamstern kann man lernen, den wissenschaftlichen Ertrag in einem Tagungsband auch dann unbeschadet bald nach Hause zu tragen, wenn man die Speyerer Beratungen selbst verpasst hat¹¹.

¹¹ Tagungsband 2003, „Beschränkung des Flughafenbetriebs – Planfeststellungsverfahren – Raumordnungsrecht, Ziekow (Hrsg.) Schriftenreihe der Hochschule Speyer Bd. 163, ISBN 3-428-11489-2.