

kas 2, 14) nachdrücklich nachdenken. Nochmals wendet er sich in einem Exkurs dem Verhältnis von Staat und Kirche zu. Anhand der sog. Kruzifix-Entscheidung des BVerfG (BVerfGE 93, 1 = DVBl 1995, 1069) denkt er über die Neutralität des grundgesetzlichen Staates nach. Er lobt die Entscheidung: Das Gericht mache Ernst damit, dass das Kreuz das zentrale Symbol des christlichen Glaubens sei.²⁵ Simon schließt seine Autobiografie mit einem längeren Auszug aus einer Grundsatzrede »Wie halten wir's mit Recht und Gerechtigkeit? – eine Gretchenfrage in unserer Zeit«.²⁶ In seinem Manuskript bezeichnet er es selbst als »eine Art Vermächtnis«.

»Auf dem Weg der Gerechtigkeit ist Leben und auf ihrem gebahnten Pfad ist kein Tod« (Spr 12, 28) mag man Helmut Simon im Gedenken zurufen. Bei aller Individualität und Selbstverantwortung, die ein Bundesverfassungsrichter benötigt, kann gerade er ein bleibendes Vorbild sein. Es ist

seine Sicht auf den Menschen in dessen Würde und Einmaligkeit. »Wer wenig im Leben hat, soll viel im Recht haben.«²⁷ Wenn es nach ihm gegangen wäre, hätte er den Art. 1 GG wohl um einen Absatz aus der Präambel der Schweizer Verfassung ergänzt: »Die Stärke eines Volkes misst sich am Wohl der Schwachen«.

25 Den vollen Text dieser Abhandlung, ursprünglich erschienen in ZevKR 1997, 155–168, haben nur Röse/Röse in ihre Biografie aufgenommen, daselbst S. 386–400.

26 Vielfach abgedruckt, auch mit wechselnden Überschriften, u.a. in: NJ 1998, 2–6; Dokumentationsband für den Leipziger Kirchentag, 1997, S. 261; abgedruckt auch bei Röse/Röse, Helmut Simon, 2011, S. 370–385.

27 Helmut Simon, in: Bernd Guggenberger/Andreas Meier (Hrsg.), Der Souverän auf der Neben Bühne. Essays und Zwischenrufe zur deutschen Verfassungsdiskussion, Opladen, 1994, S. 205; ders., bereits früher, Beiträge zu einer ökumenischen Rechtslehre, in: Ökumenische Rundschau, 1967.

Berichte

23. Planungsrechtstag und Luftverkehrsrechtstag 2021

von Rechtsanwalt Prof. Dr. Bernhard Stüer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Münster/Osnabrück*

Der 23. Speyerer Planungsrechtstag und der Luftverkehrsrechtstag, die auf Einladung von Prof. Dr. Dr. h. c. Jan Zierkowsky am 04.03.2021 einer guten Tradition folgend in der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften stattfanden, standen auch in diesem Jahr im Zeichen aktueller planungs- und umweltrechtlicher Themen. Im Luftverkehrsrecht wurden gesetzgeberische Handlungsspielräume zur Stärkung des aktiven Schallschutzes aufgezeigt und Hubschrauberlandeplätze für den Rettungsdienst (PIS) mit ihren aktuellen Rechtsgrundlagen dargestellt. Im Fachplanungsrecht wurden Erfahrungen mit der Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem PlanSiG präsentiert, Praxiserfahrungen mit dem ergänzenden Verfahren erläutert und die enteignungsrechtliche Absicherung von Unterhaltungsarbeiten im Eisenbahnrecht dargestellt. Ein Rechtsprechungsbericht vor allem zum Eisenbahnrecht rundete das Bild ab. Die Veranstaltung wurde in Zeiten der Corona-Pandemie online durchgeführt.

1. Gesetzgeberische Handlungsspielräume zur Stärkung des aktiven Schallschutzes im Luftverkehrsrecht

Der aktuelle Fluglärmenschutz im Luftverkehrsrecht ist schutz- und nicht vorsorgeorientiert, hat einen immissions- und nicht quellenbezogenen Ansatz. Er liegt im Schwerpunkt auf passiven, nicht auf aktiven Lärmschutzmaßnahmen, enthält keine dynamischen Betreiberpflichten, ist nicht an einem sich wandelnden Stand der Technik orientiert und enthält

keine Möglichkeiten, sich durch nachträgliche Auflagen an den Stand der Technik anzupassen. Aktive Schallschutzmaßnahmen, die an der Emissionsquelle ansetzen, werden kaum adressiert und bleiben zumeist nicht mehr als ein Belang in der Abwägung, kommentierte Univ.-Prof. Dr. Sabine Schlacke, Westfälische Wilhelms-Universität Münster, die gegenwärtige Rechtslage.

Um die Gestaltungsoptionen zur Stärkung des aktiven Lärmschutzes zu nutzen, schlägt die Direktorin des Instituts für Umwelt- und Planungsrecht eine Erweiterung des § 29b Abs. 1 Satz 1 LuftVG durch den Verzicht auf die jetzt noch enthaltene Erheblichkeits- und Erforderlichkeitsschwelle vor. In § 29b Abs. 2 LuftVG sollte eine Abwägungsdirektive eingeführt und das zusätzliche Erfordernis einer Unzumutbarkeitsschwelle gestrichen werden. Das in § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG enthaltene Gebot, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen (BVerwGE 125, 116 – Flughafen Schönefeld BBI), sollte durch verbindliche Vorgaben zum Flugbetrieb konkreter ausgestaltet wer-

* Zu den Tagungen der Vorjahre Stüer/Zeh, DVBl 2001, 969; Hönig, DVBl 2002, 818; ders., DVBl 2003, 977; Stüer/Hönig, DVBl 2004, 618; dies., DVBl 2005, 687; dies., DVBl 2006, 746; dies., DVBl 2007, 746; dies., DVBl 2008, 700; dies., DVBl 2009, 703; Stüer, DVBl 2010, 634; Stüer/Buchsteiner, DVBl 2011, 609; Stüer, DVBl 2012, 558; Stüer/Buchsteiner, DVBl 2013, 635; DÖV 2013, 387; DVBl 2014, 562; Stüer, DVBl 2015, 554; ders., DVBl 2016, 1174; DVBl 2019, 552; DVBl 2020, 678.

den. Durch Rechtsverordnung auf der Grundlage des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 LuftVG könnten Fluglärmskontingentierungen und absolute Grenzen der Gesundheitsgefährdungen festgelegt werden. Auch könnten durch eine Ergänzung des § 8 Abs. 1 LuftVG die Anforderungen an den Planfeststellungsbeschluss erweitert werden. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes könnte dabei gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen der Vorrang eingeräumt werden. Durch einen neuen § 6a LuftVG könnten dynamische Betreiberpflichten eingeführt und durch einen neuen § 7a LuftVG nachträgliche behördliche Anordnungen ermöglicht werden. Der aktive Lärmschutz könnte auch durch die Festlegung von Flugverfahren gestärkt und die Beteiligungsrechte der Öffentlichkeit gestärkt werden. Ihren Vorschlägen stellte Schlacke auch im Zusammenspiel mit den geltenden rechtlichen Vorgaben erwartungsgemäß ein gutes Zeugnis aus. Insbesondere sei dies alles mit dem Verfassungsrecht sowie dem Unions- und Völkerrecht vereinbar.

2. PIS-Hubschrauberlandestellen

Für Örtlichkeiten, die ausschließlich für den Flugbetrieb im öffentlichen Interesse genutzt werden (Public Interest Site: PIS) gelten nach der europäischen Luftrechtsordnung (EU 965/2012) besondere Regelungen. Alle Vorgaben zur PIS sind als sog. »AirOps« seit dem Jahre 2012 in der europäischen Verordnung und seit dem Jahre 2016 im LuftVG und in der Luftverkehrsordnung (LuftVO) festgelegt. Adressaten sind allerdings ausschließlich die Luftverkehrsunternehmen. Sie müssen nachweisen, dass sie betrieblich, organisatorisch und personell die Vorgaben und Anforderungen der vorgenannten Regewerke erfüllen, erläuterte Markus Niß, Luftfahrt-Bundesamt, Braunschweig. In der PIS-Masterliste des Bundes sind 644 PIS gelistet. Davon sind 416 PIS bereits nach den Vorgaben der LuftVO modernisiert, 47 PIS befinden sich im Umbau und 181 PIS sind noch nicht angepasst. Mit der Umstellung auf das neue System waren eine Reihe von Fragestellungen verbunden, die Niß an Praxisbeispielen erläuterte.

3. Digitale Öffentlichkeitsbeteiligung – Erfahrungen (nicht nur) aus der Anwendung des Planungssicherstellungsgesetzes

Am 28.05.2020 ist unter dem Eindruck der ausgebrochenen Corona-Epidemie das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) (BGBl. I S. 1041; Krautzberger/Stüer, DVBl 2020, 910) verkündet worden. Das in seinen Regelungen in §§ 1 bis 5 bis zum 31.03.2021 sowie in seinen Übergangsregelungen in § 6 PlanSiG bis zum 31.03.2025 befristete Gesetz gilt für Verfahren nach dem UVPG, dem BImSchG und den Bau- und Fachplanungsgesetzen. Eine Verlängerung der Geltungsdauer ist inzwischen auf den Weg gebracht und inzwischen verabschiedet (v. 18.03.2021, BGBl. I 353). Die ortsübliche oder öffentliche Bekanntmachung kann durch eine Veröffentlichung des Inhalts der Bekanntmachung im Internet ersetzt werden (§ 2 Abs. 1 PlanSiG). Zusätzlich hat zumindest eine Bekanntmachung in einem amtlichen Veröffentlichungsblatt zu erfolgen. Für die Internetbekanntmachung gilt § 27a Abs. 1 Satz 1 und 2 VwVfG entsprechend (§ 2 PlanSiG). Eine erforderliche öffentliche Auslegung kann durch eine Veröffentlichung im Internet ersetzt werden. In der Bekanntmachung der Auslegung ist darauf hinzuweisen, dass

und wo die Veröffentlichung im Internet erfolgt (§ 3 Abs. 1 PlanSiG). Die Öffentlichkeit behält weiterhin die Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme. Die Abgabe von Erklärungen zur Niederschrift bei der Behörde kann allerdings ausgeschlossen werden. In diesen Fällen hat die zuständige Behörde einen Zugang für die Abgabe von elektronischen Erklärungen bereitzuhalten, worauf bei der Bekanntmachung der Offenlage hinzuweisen ist (§ 4 PlanSiG).

Erörterungstermine, mündliche Verhandlungen und Antragskonferenzen können durch Online-Konsultationen ersetzt werden. Hierfür werden den zur Teilnahme Berechtigten die sonst im Erörterungstermin oder der mündlichen Verhandlung zu behandelnden Informationen zugänglich gemacht (§ 5 Abs. 4 PlanSiG). Die Online-Konsultation kann mit Einverständnis der zur Teilnahme Berechtigten durch eine Telefon- oder Videokonferenz, über die ein Protokoll zu führen ist, ersetzt werden (§ 5 Abs. 5 PlanSiG).

Eleonore Lohrum stellte den Neuregelungen ein im Ganzen gutes Zeugnis aus. Zugleich sind aber auch Kritikpunkte anzumerken, auf welche die Leiterin der Abteilung Infrastrukturrecht, Umweltrecht, Zuwendungsrecht, TSV Planungsbeschleunigung, Deutsche Bahn AG, Frankfurt am Main verwies: Einbindung von Bürgern, die nicht über Internet verfügen bzw. mit der Technik Berührungängste haben, gesteigerte Bekanntmachungsanforderungen, Rückzug auf Online-Konsultation, Befürchtung, dass auf Auslegung verzichtet wird; der Verzicht auf eine Niederschrift sollte durch die Möglichkeit, Erklärungen telefonisch abgeben zu können, ersetzt werden. Ein Erörterungstermin, der durch ein Verfahren ersetzt wird, das rein schriftlich abläuft, verzichtet auf die Chancen, die in einer Diskussion liegen.

Bei der DB Netz AG konnten im Jahre 2020 rund 30 Verfahren vor dem Stillstand bewahrt werden. Die Vorhaben betrafen Schallschutzwände der Lärmsanierung, Eisenbahnüberführungen, S-Bahnprojekte und der Ausbau und Neubau von Großprojekten. Im Bereich der Öffentlichkeitsprojekte gehörten dazu die Strecken Karlsruhe-Basel, Hanau-Würzburg-Fulda, sowie die Bahnausbauten Nordostbayern, Hannover-Bielefeld und Hochrheinbahn. Einmal bisher gab es Videokonferenzen oder es wurde ein Besuch in der Öffentlichkeit durchgeführt.

4. Erfahrungen mit dem ergänzenden Verfahren

§ 75 Abs. 1a VwVfG lässt für Planfeststellungsbeschlüsse oder Plangenehmigungen ein ergänzendes Verfahren zu. Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind danach nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können; die §§ 45 und 46 VwVfG bleiben unberührt. Die Reichweite dieser gesetzlichen Regelung war Gegenstand eines Gerichtsverfahrens zum Bahnprojekt Stuttgart 21. Mit dem eisenbahnrechtlichen Vorhaben war die sog. »Südmehringung Plieningen« verbunden, ein ca. 1 km langes

Straßenstück, das der Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ortsteil Plieningen der Stadt Stuttgart dient und als nicht notwendige Folgemaßnahme nach § 75 VwVfG ein eigenes straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderte. Der VGH Mannheim hatte den Planfeststellungsbeschluss allerdings wegen beachtlicher Abwägungsmängel für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt (Urt. v. 04.12.2018 – 5 S 1981/16 und 5 S 2122) und die aufschiebende Wirkung der Klagen angeordnet (Beschl. v. 13.12.2018 – 5 S 2924/18 und 5 S 2923/18). Nachdem das Hauptsacheverfahren bereits beim BVerwG gelandet war und inzwischen ein ergänzendes Verfahren durchgeführt worden war, stellte sich die Frage, ob das ergänzende Verfahren in die Revisionsverfahren einbezogen werden konnte und wie in der Sache zu entscheiden war.

Das BVerwG hat zunächst mit seinen Beschlüssen vom 17.03.2020 (3 VR 1.19, NVwZ 2020, 1051) den Antrag der Kläger auf Feststellung, dass die aufschiebende Wirkung fortbestehe (hilfsweise auf deren Wiederherstellung), abgelehnt. Mit seinen Urteilen vom 18.06.2020 (3 C 2.19 und 3 C 3.19, VRS 139, 94) hat das BVerwG sodann auch die Revision der Umweltverbände zurückgewiesen und auf die Revision der Vorhabenträger die Klagen abgewiesen. Es hat in seine Entscheidung nicht nur den Ausgangsplanfeststellungsbeschluss, sondern auch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss mit einbezogen und zur Begründung der Entscheidungen ausgeführt:

Das Verbot der Klageänderung im Revisionsverfahren gem. § 142 Abs. 1 Satz 1 VwGO hindert nicht, einen während des Revisionsverfahrens nach § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG zur Fehlerheilung ergangenen Änderungsplanfeststellungsbeschluss in die beim Revisionsgericht anhängige Klage gegen den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss einzubeziehen.

In der Sache selbst kam das BVerwG zu folgender Einschätzung: Auf Landesrecht beruhende UVP-Vorprüfungen sind revisionsgerichtlich auf die Verletzung von Unionsrecht überprüfbar. Es bedarf bereits in der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien; steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Das Verbot der Klageänderung im Revisionsverfahren gem. § 142 Abs. 1 Satz 1 VwGO hindert nicht, einen während des Revisionsverfahrens nach § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG zur Fehlerheilung ergangenen Änderungsplanfeststellungsbeschluss in die beim Revisionsgericht anhängige Klage gegen den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss einzubeziehen.

Irgendwie konnte sich RA Dr. Peter Schütz (Kasper Knacke, Stuttgart), der über diesen Fall berichtete, des Eindrucks nicht ganz erwehren, dass bei einer derartigen nachgeschobenen Planreparatur »der Schwanz gelegentlich mit dem Hund wackelt«. Deshalb könne ein ergänzendes Verfahren an rechtliche Grenzen stoßen: Ist der Planfeststellungsbeschluss gegenüber dem Vorhabenträger bestandskräftig geworden, ist die Einleitung eines ergänzenden Verfahrens nur unter den Voraussetzungen der §§ 48, 49 VwVfG möglich. Nur unter diesen Voraussetzungen darf in die Rechtsposition des Vorhabenträgers eingegriffen werden (BVerwG,

Urt. v. 23.06.2020 – 9 A 22.19, Rdnr. 25; BVerwG, Urt. v. 19.12.2017 – 3 A 8.15A, NVwZ 2018, 501, Rdnr. 21; ohne diese Einschränkung noch BVerwG, Beschl. v. 08.09.2018 – 9 A 12.17, Rdnr. 6). Ist ein Planfeststellungsbeschluss gegenüber dem Vorhabenträger noch nicht bestandskräftig, kann die Planfeststellungsbehörde jederzeit von Amts wegen ein ergänzendes Verfahren zur Fehlerheilung durchführen. Darin spiegelt sich der Rechtsgedanke des § 50 VwVfG.

5. Das Investitionsbeschleunigungsgesetz – genutzte und verbleibende Potenziale zur Planungsbeschleunigung

Das zum 10.12.2020 in Kraft getretene Investitionsbeschleunigungsgesetz (InvBeschlG) will im Anschluss an das PIBeschlG 2020 und das PlanSiG 2020/21 eine Investitionsbeschleunigung erreichen (Stüer, UWP 2021, 36). Durch Änderungen der VwGO, des AEG, des FStrG, des WaStrG, des UVPG, des ROG, der ROV, des PlanSiG, des Eisenbahn-VerkVerwG, der Bundeseisenbahngebührenverordnung und des PBefG sollen Verfahren im Bereich des Fachplanungsrechts beschleunigt und einzelne der befristeten Regelungen des PlanSiG 2020 in ein Dauerrecht überführt werden. Das InvBeschlG schließt an diese befristete Gesetzgebung mit einer Dauerregelung an (Gesetzentwurf der Bundesregierung v. 04.09.2020, Drs. 19/22139; Bundesrat, Stellungnahme vom 18.09.2020, Drs. 456/20; Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur v. 04.11.2020, Drs. 19/24040). Das aus 11 Artikeln bestehende Gesetz will mit gesetzlichen Regelungen eine Reihe von beschleunigenden Maßnahmen erreichen. Verschiedene Maßnahmen dienen der Beschleunigung der Gerichtsverfahren. Hinzu treten Vereinfachungen im Raumordnungsrecht und bei der Genehmigung der Elektrifizierung von Schienenstrecken. Die für Investitionen verfügbaren Mittel sollen damit schneller eingesetzt werden können. Zugleich soll die Wirkung vorangegangener Gesetze zur Planungsbeschleunigung gesteigert werden. Das Gesetz ist am 09.12.2020 im BGBl (I 2694) verkündet worden und – abgesehen von dem sechsmonatigen Nachlauf wegen der Abweichungskompetenz der Länder im Bereich der Raumordnung – am 10.12.2020 in Kraft getreten.

RA Dr. Frank Fellenberg, LL.M. (Cambridge), Fachanwalt für Verwaltungsrecht (Redeker Sellner Dahs, Berlin), stellte den gesetzlichen Neuregelungen ein gelegentlich eher etwas durchwachsenes Zeugnis aus und begründete dies wie folgt: Die erweiterten Eingangszuständigkeiten des OVG/VGH haben keine Auswirkungen auf bereits anhängige Verfahren. Für Widersprüche und Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, welche die Zulassung von Vorhaben betreffend den Bundesverkehrswegeplan und Mobilfunknetze zum Gegenstand haben, entfällt nach § 80 Abs. 2 Satz 1 VwGO die aufschiebende Wirkung. Allerdings besteht keine gesetzliche Frist für den Aussetzungsantrag und ein zusätzliches (ungeschriebenes) Erfordernis einer überregionalen Bedeutung. Durch die Erweiterung des gesetzlichen Sofortvollzugs verschiebt sich die Verfahrenslast auf den Dritten wie Anwohner und Umweltvereinigungen. Die gebotene Abwägung im gerichtlichen Eilverfahren wird gesetzlich vorstrukturiert (BVerwGE 123, 241). Das hierdurch bewirkte Beschleunigungspotenzial wird wohl auch von der bisherigen Handhabung behördlicher

Anordnungen abhängig sein. Die Neuregelung in § 101 Abs. 1 VwGO, wonach die mündliche Verhandlung so früh wie möglich stattfinden soll, sah Fellenberg allerdings nicht mit einem Beschleunigungseffekt verbunden. Auch von der in § 188b VwGO ermöglichten Bildung von besonderen Kammern oder Senaten könne kein nennenswerter Beschleunigungseffekt ausgehen, weil dies schon bisher möglich sei. Die Änderungen des AEG, bestimmte Einzelmaßnahmen von der Planfeststellungs- oder Plangenehmigungspflicht freizustellen oder für sie von einer UVP-Pflicht freizustellen oder, nur eine standortbezogene Vorprüfung anzuordnen, könne demgegenüber schon vorzeigbare Beschleunigungseffekte hervorrufen. Auch mit den Änderungen im Raumordnungsverfahren insbesondere durch eine Digitalisierung des Verfahrens könne ein Beschleunigungseffekt verbunden werden.

Ein verbleibendes Beschleunigungspotential könne vielleicht durch eine stärkere Konkretisierung der materiellen Vorgaben, durch eine konsequentere Digitalisierung der Zulassungsverfahren und gesetzliche Übergangsregelungen, vielleicht auch durch die Standardisierung von Gutachten, die Entwicklung einer Best-Practice sowie durch eine professionelle Vorantragsberatung und den Einsatz von Projektmanagern erreicht werden.

6. Enteignungsrechtliche Absicherung von Unterhaltungsarbeiten – die Regelungen des InvBeschlG im System des Planungsrechts

Durch das InvBeschlG sind im Eisenbahnrecht Anregungen der Praxis aufgegriffen worden, bei der Modernisierung und Digitalisierung von Schienenwegen der Unterhaltung der Betriebsanlagen einer Eisenbahnbetriebsanlage den erforderlichen Raum zu geben und verschiedene nicht UVP-pflichtige Einzelmaßnahmen von einem förmlichen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren freizustellen. Die vorzeitige Besitzeinweisung nach § 21 AEG wird durch § 21 Abs. 8 AEG auf bestimmte Unterhaltungsmaßnahmen erweitert. Sofern im Rahmen einer Unterhaltungsmaßnahme ein festgestellter oder genehmigter Plan für die zu unterhaltende Anlage, zum Beispiel wegen sehr langen Zurückliegens des Baus der Anlage, nicht vorliegt oder aber der vorliegende Plan keine Regelung und damit Vorwirkung in Bezug auf die vorzeitige Besitzeinweisung für die konkrete Unterhaltungsmaßnahme enthält, so sind die Bezugnahmen auf die Planfeststellung gerade nicht anwendbar. Daher besteht auch insoweit keine Bindung der Enteignungsbehörde, vielmehr muss diese dann in eigener Zuständigkeit nach dem geltenden Landesrecht prüfen und verfahren; § 21 Abs. 2 bis 5, 6 S. 2 und 7 AEG sind auch in diesem Fall anzuwenden. Die verfassungsrechtlich gebotenen Rechtsschutzmöglichkeiten gegen die vorzeitige Besitzeinweisung sind folglich auch im Falle von Unterhaltungsmaßnahmen gewährleistet.

David Dvořák, Erfurt/Halle, der über diese Regelungen berichtete, verwies allerdings im Anschluss an erste Literaturstimmen auf eine Reihe von noch ungelösten Problemen. So hatte Dietmar Hönig bereits im Vorfeld der gesetzlichen Neuregelung eine Ergänzung des AEG gefordert (DVBl 2019, 12). Boas Kümper hatte darauf verwiesen, dass zahlreiche Bauvorhaben und insbesondere Fachplanungsvorhaben wie

Verkehrswege, Energieleitungen oder Gewässerausbauvorhaben vom Vorhabenträger nicht ausschließlich auf eigenen Grundstücken verwirklicht werden können (VerwArch. 2020, 404), sondern dafür auch auf fremde Grundstücke zurückgegriffen werden muss (zum Verwaltungsvollstreckungsrecht auch Wißmann/Klomp, AL 2019, 68). Bis zum rechtskräftigen Abschluss eines hierfür notwendigen Enteignungsverfahrens können jedoch Jahre vergehen. Hier könnte eine vorzeitige Besitzeinweisung helfen. Diese Möglichkeiten sollten durch Art. 2 des InvBeschlG erweitert werden. Das sei allerdings nicht überall gelungen, sodass sich für die Praxis noch eine Reihe von ungelösten Fragen stellen, die David Dvořák aus der Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes erläuterte.

7. Neuigkeiten aus der Leipziger eisenbahnrechtlichen Werkstatt

Im Anschluss an die traditionellen Rechtsprechungsübersichten berichtete RiBVerwG Prof. Dr. Peter Wysk auch in diesem Jahr wieder in einem »Werkstattbericht« über aktuelle eisenbahnplanungsrechtliche Entscheidungen des BVerwG. Wegen des Übergangs des Eisenbahnrechts vom 3. auf den 7. Senat beleuchtete er beide Geschäftsbereiche. Aus dem Arbeitsprogramm des 3. Senats berichtete Wysk – im Anschluss an die Ausführungen von Schütz – über die Schwierigkeiten, einen Änderungsplanfeststellungsbeschluss, der im ergänzenden Verfahren ergeht, in ein laufendes Revisionsverfahren einzubeziehen. Wysk schilderte plastisch, mit welchem Aufwand sich der 3. Senat dazu durchgerungen hat, die Einbeziehung solcher Änderungsbeschlüsse unter Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung und Einschränkung des Verbots der Klageänderung im Revisionsverfahren nach § 142 Abs. 1 VwGO aus Gründen der Prozessökonomie zuzulassen (Beschl. v. 17.03.2020 – 3 VR 1.19, NVwZ 2020, 1051 und Urt. v. 18.06.2020 – 3 C 2.19, VRS 139, 94 und 3.19, NVwZ 2020, 1663).

Im September 2020 hat der 9. Senat drei Wochen lang über die Klagen gegen den geplanten Bau des Fehmarnbelt-Tunnels in der Ostsee (Urt. v. 03.11.2020 – 9 A 6.19, 7.19, 9.19, 11.19, 12.19, 13.19) verhandelt. Mit fast 180 Beteiligten, von Anwälten über Behördenvertreter bis zu Sachverständigen, war es neben der zehntägigen mündlichen Verhandlung zum Flughafen Berlin-Schönefeld (BVerwGE 125, 116 = DVBl 2006, 1373) eine der größten Verhandlungsrunden (Rennert, Jahresgespräch 2021, berichtet bei Stüer, DVBl 2021, Heft 12). Wysk sprach dieses Verfahren an, ohne aber darauf inhaltlich näher einzugehen, weil die beiden zentralen Urteile in ihren schriftlichen Fassungen damals noch nicht zugänglich waren.

Ein weiterer Schwerpunkt bildete die Problematik des Baulärms, die noch nicht vollständig konsolidiert ist (BVerwG, Urt. v. 19.12.2017 – 7 A 7.17 – Fahrinnenanpassung Unter- und Außenlebe; Beschl. v. 25.04.2018 – 9 A 16.16, DVBl 2018, 1426 m. Anm. Stüer/Stüer, 1432 – Bielefeld-Ummeln; Urt. v. 13.12.2018 – 3 A 17.15, BVerwGE 164, 127 – Oberhausen-Emmerich; Urt. v. 15.10.2020 – 7 A 9.19 und 7 A 10.19 – Oldenburg-Wilhelmshaven; Beschl. v. 29.10.2020 – 7 VR 7.20, UPR 2021, 69 – Hamburg-Bad Oldeslohe; Beschl. v. 11.11.2020 – 7 VR 5.20 – Hamburg-Bad Oldeslohe). Nicht abschließend geklärt ist von der Rechtsprechung insbesondere

die Frage, in welcher Intensität Regelungen bereits im Planfeststellungsbeschluss getroffen werden müssen. Der 7. Senat scheint insofern einen großzügigeren Maßstab anzulegen, wie sich aus seinem Urteil zum Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven vom 15.10.2020 (- 7 A 9.19 -) ergibt.

8. Kalendereintrag für das nächste Treffen in der Salierstadt

So sind die Planungs- und Umweltrechtler nach einer wie immer ertragreichen Tagung zu ihrer Tagesarbeit zurückge-

kehrt. Für das nächste Speyerer Treffen haben sich die Teilnehmer auf Einladung von Ziekow bereits jetzt den 02. bis 04.03.2022 im Kalender fest notiert. Die versammelte Fangemeinde hofft, sich dann wieder in der Salierstadt persönlich zu begegnen und – wenn es gut geht – wieder ein kleines Gläschen Pfälzer Forschungswein genießen zu können.

Buchbesprechungen

Tobias Freudenberg, Rechtsgeschichten. 2021. 117 S. Ln. Euro 24,90. C.H. Beck Verlag, München. ISBN 978-3-406-76785-2.

Dass ernst die Juristerei und (nur) die Kunst heiter sei, hat *Gustav Radbruch* schon in Zweifel gezogen (Aphorismen zur Rechtsweisheit, 1963, S. 116). Mit seinen fünfzig hier versammelten Kolumnen aus NJW und ZRP wandelt auch der in der Frankfurter Zeitschriftenredaktion des Verlags C.H. Beck für diese Periodika Gesamtverantwortliche, *Tobias Freudenberg* auf diesen Spuren. Er setzt damit übrigens zugleich eine Tradition des Gründungsherausgebers der ZRP, *Rudolf Gerhardt*, fort. Offenbar generieren ganz besonders innige Begegnungen mit der Juristerei auch eine gewisse und nicht unsympathische heitere Gelassenheit im Umgang mit ihren Produkten. Es bedarf allerdings, mag man *Freudenberg* zurufen, keiner Entschuldigung dafür, dass die heiteren Seiten der Jurisprudenz aufzuspießen »kritische Selbstreflexion« erfordert (S. 7). Denn so wahr es ist, dass »nur ein gebildeter Mensch...ein wahrhaft tüchtiger Jurist sein (kann)«, so ebenso zutreffend ist, dass »ein guter Jurist... nur der werden (kann), der mit einem schlechten Gewissen Jurist ist« (beide Zitate bei *Radbruch*, a.a.O., S. 116/115). Ohne schlechtes Gewissen lassen sich jedoch die aus der Sicht unterschiedlicher Rechtsarbeiter stammenden Kolumnen genießen: Anwalt (S. 10 ff.), Richter (S. 36 ff.), Gesetzgeber (S. 62) und Wissenschaftler (S. 84 ff.) sind einträchtig versammelt, mit einem gewissen, aber nicht zu übersehenden Übergewicht bei Anwalt und Richter. Gleich mehrfach Anlass für vergnügliche Sottisen gibt natürlich die never ending story um das »beA« (S. 44/102/113). Nicht weniger amüsant, weil auch recht respektlos jedoch »Die Sprache der Staatsrechtslehre« (S. 84, auch S. 100), »Politiker, Promotionen und Plagiate« (S. 86), das »Dilemma der Festschriften« (S. 88) und, mit allerdings ernstem Hintergrund und der Frage nach ihrer »Systemrelevanz« in der Pandemie »Die Juristen in der Krise« (S. 112). Wer am Ende dem *Freudenbergschen* Resümee nicht zustimmen kann, dass es »kaum eine abwechslungsreichere und interessantere Materie als das Recht« gibt (S. 6) und die Rechtswissenschaft nicht nur eine Wissenschaft,

sondern »die allerschönste« (S. 87) und sogar eine ist, die über sich selbst lachen kann, kann kein guter Jurist sein!

Ministerialrat a.D. Dr. Michael Fuchs, M.A.,
Magister rer. publ., Berlin

Jan Ziekow/Andrea Gyulai-Schmidt (Hrsg.), Nachhaltigkeitsstrategien im Zuge der Modernisierung der europäischen Vergaberechtsvorschriften. Beiträge zum Vergaberecht Band 5. 2020., 177 S. br. Euro 69,90. Duncker & Humblot GmbH, Berlin. ISBN 978-3-428-15960-4.

Das Buch mit dem Titel »Nachhaltigkeitsstrategien im Zuge der Modernisierung der europäischen Vergaberechtsvorschriften« erschien im Anschluss an die gleichnamige internationale Konferenz am Deutschen Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung in Speyer. Im Juni 2017 trafen sich dort neben Vertretern Öffentlicher Auftraggeber auch Vertreter der Rechtspflege, Wirtschaft und Wissenschaft aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Ungarn, um zentrale Fragen zur effektiven Anwendung von ökologischen, sozialen und innovativen Aspekten im Vergaberecht zu erörtern.

Der Konferenzband vermittelt einen Überblick sowie eine aktuelle Bestandsaufnahme der Vorteile und Herausforderungen der nachhaltigen Beschaffung. Die beiden einleitenden Aufsätze betreffen die Vorträge der Veranstaltung, die sich mit den strategischen Zielsetzungen des europäischen und deutschen Vergaberechts aus der Sicht des Europaparlaments und aus deutscher Sicht befassen. Hierbei wird zunächst ersteres durch Heide Rühle näher erörtert, die als ehemaliges Mitglied des Europäischen Parlaments dessen Position zur nachhaltigen Auftragsvergabe während der gesetzgeberischen Verhandlungen und Verabschiedung der aktuellen Vergaberichtlinien anschaulich darstellt. Ergänzt wird ihr Beitrag durch Ausführungen hinsichtlich der Rolle der Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung im deutschen öffentlichen Auftragswesen, was einen Vergleich zwischen europäischem und deutschem Standpunkt ermöglicht.