

die (materielle) Beweislast dafür trägt; freilich würde ich im Zweifel, also dann, wenn sich nicht ausschließen lässt, dass die Abschaltung einen Sicherheitsgewinn bringen kann, für die Zulässigkeit der Abschaltungsanordnung plädieren. Aber auch der den Betreiber begünstigende Teil der Aussage ist etwas pauschal geraten, dass nämlich nur die vorübergehende Abschaltung angeordnet werden könne, weitergehende Maßnahmen hingegen dem Verdacht des Missbrauchs ausgesetzt seien. Was den Verdacht des Missbrauchs begründen könnte, hatte ich wiederum einer Fußnote anvertraut (Fußn. 50), die zudem keine eigene Aussage trifft, sondern eine Weiterverweisung enthält. Dort aber (S. 681 zu I. bei Fußn. 5) heißt es wohl hinreichend deutlich: »Es läge in der Tat nahe, an einen Missbrauch zu denken, wenn man die nicht auszuschließende Möglichkeit terroristischer Flugzeugangriffe zum Anlass nähme, aus der Kernenergie nun endgültig und vorzeitig auszusteigen ...« Das, was ich auch in der Zusammenfassung deutlicher und ausführlicher hätte sagen können und sollen, ist die Entgegensetzung von grundsätzlich zulässiger Anordnung einer vorübergehenden Abschaltung und einer den Verdacht des Missbrauchs nahe legenden Anordnung, ein Kernkraftwerk endgültig stillzulegen; nur um diese Entgegensetzung ging es mir.

Deutlich geworden ist mir angesichts des Missverständnisses, dass man auch an den flüchtigen oder unaufmerksamen Leser denken muss. Natürlich liegt es mir gänzlich fern, *Koch* und *John* als solche Leser zu diffamieren oder auch nur in dieser Richtung zu verdächtigen. Aber was ihnen aufgrund meiner unüberlegten Nachlässigkeit einen Irrtum beschert hat, muss bei flüchtigen Lesern noch schlimmere Auswirkungen haben.

Sollte die eben gekennzeichnete Pauschalität und ihre mangelhafte Aufklärung gar noch einen anderen, mir bisher unbewussten Ursprung haben? Das könnte das – leider missglückte – Bestreben gewesen sein, *Ossenbühl*, dem von mir hoch geschätzten Betroffenen meines Beitrages, den – m. E. zutreffenden – Eindruck zu vermitteln, dass unsere Differenz zumindest im Ergebnis nicht übermäßig groß sei, und ihn dadurch sozusagen milde zu stimmen. Welche unangenehmen Streiche doch das Unterbewusstsein, falls es beteiligt gewesen sein sollte, spielen kann! *Ossenbühl* hält die zwischen uns bestehenden Meinungsverschiedenheiten jedenfalls nach wie vor für ziemlich groß und spricht von »gewichtigen Differenzen« (vgl. seine Entgegnung NVwZ 2002, 1209 und meine Erwiderung S. 1210).

2. Dass sich meine Aussage nur auf die erwähnte Entgegensetzung von zulässiger Anordnung vorübergehender und unzulässiger Anordnung dauernder Abschaltung bezog, schien mir auch aus einem anderen Grund hinreichend deutlich zu sein. Ich selbst hatte, von *Koch* und *John* zustimmend in Fußn. 8 und 23 zitiert, es für erforderlich gehalten, dass auch die Anlagenbetreiber zur Sicherung gegen externe Einwirkungen Dritter beitragen müssen mit baulich-technischen und mit organisatorischen Maßnahmen und u. a. dazu auch nachträgliche Auflagen zulässig sind. Angesichts dieser von *Koch* und *John* selbst zitierten Ausführungen kann man mir schwerlich eine »a priori-Einstufung von baulich-technischen Maßnahmen als unverhältnismäßig« (so *Koch/John*, S. 1585 nach Fußn. 38) unterstellen. Im Gegenteil: Ich stimme voll überein mit dem Satz bei *Koch/John*, dass es u. a. vor baulich-technischen Maßnahmen zunächst der sachverständigen Darlegung von denkbaren Maßnahmen, dem mit ihnen verbundenen Sicherheitsgewinn (hoffentlich kann man mit ihm rechnen!) und ihren Kosten bedarf, um alsdann eine sorgfältige Verhältnismäßigkeitsprüfung vornehmen zu können. Mag sein, dass ich als Angehöriger der skeptischen Generation hinsichtlich des Erfolgs solcher nicht unverhältnismäßiger Maßnahmen etwas skeptischer bin als *Koch* und *John* (vgl. etwa NVwZ 2002, 685 bei Fußn. 38 bis 40). Aber das ändert nichts daran, dass wir im Wesentlichen übereinstimmen. Ob ich mit dieser Feststellung bei *Koch* und *John* mehr Aussicht auf Zustimmung haben mag als bei *Ossenbühl* mit meinen Hinweisen in NVwZ 2002, 686 zu V.? Zugeben muss ich jedoch erneut, dass meine all zu pauschale Zusammenfassung – aus dem Zusammenhang gerissen – zu Missverständnissen führen konnte.

3. Aber auch hier möchte ich – wie in NVwZ 2002, 686 – warnen davor, in hektisch-nervöse Betriebsamkeit und in Terrorismus-Hysterie zu verfallen. In einer »Risikogesellschaft« gehören »Freiheit und Gefahr stets zusammen. Wer die Gefahr absolut minimiert, zerstört zugleich die Freiheit« (*Antje Vollmer*). Diese Erkenntnis sollte uns helfen, kühlen Kopf zu bewahren und uns vor übertriebenen, unverhältnismäßigen Maßnahmen zu hüten. Ob ich betrieblischerweise auch insoweit wiederum von beiden Seiten missverstanden werde, aus der einen Ecke sowohl als auch aus der anderen? Frei nach *Goethe*: »Prophete rechts, Prophete links, das Weltkind in der Mitten« ... hat es halt nicht leicht! (anders als bei *Goethe*).

Bericht

Eisenbahnrechtstagung 2002

Von Rechtsanwalt und Notar Professor Dr. *Bernhard Stürer*, Münster/Osnabrück

Auch auf dem Eisenbahnsektor ist die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes inzwischen angekommen. Die Richtlinien 2001/12/13/14/EG¹ sehen einen gemeinsamen Rahmen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, für Genehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen sowie

die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die Entgeltregelungen für deren Nutzung vor. Unter diesen neuen

¹ ABl. EG Nr. L 75 vom 15. 3. 2001, S. 1, 26, 29.

Rahmenbedingungen hat das europäische Richtlinienrecht den grenzüberschreitenden Güterverkehr ab März 2003 geöffnet. Für ein zweites Eisenbahnpaket mit einem erhöhten Sicherheitsstandard, einer Überarbeitung der Interoperabilitäts-RL und der Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur liegen bereits Vorschläge der Kommission vor². Genug Stoff also für die Eisenbahnrechtstagung VIII, die am 4. und 5. 9. 2002 unter Leitung von Prof. Dr. *Michael Ronellenfitsch* (Tübingen) und Vizepräsident Ass. jur. *Ralf Schweinsberg* an traditionsreicher Stelle im Universitäts-hauptgebäude in Tübingen stattfand³.

Erstes Eisenbahninfrastrukturpaket

Das Eisenbahnrecht in Europa ist vor allem durch Liberalisierung und Harmonisierung gekennzeichnet. Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft⁴ sowie die Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen⁵ und die Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegekapaazitäten der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten⁶ haben den Netzzugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet. Dieser Prozess wird durch das 1. Eisenbahninfrastrukturpaket fortgesetzt. Durch die RL 2001/12/EG sind ab dem 15. 3. 2003 die Zugangsrechte für alle Eisenbahnunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Frachtverkehr im transeuropäischen Schienengüternetz (TERFN) geöffnet worden. Fünf Jahre später bestehen die Zugangsrechte dann für das gesamte Schienennetz. Zudem sind Infrastruktur und Betrieb institutionell getrennt worden. Eisenbahnunternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, bedürfen einer Genehmigung. Die RL 2001/13/EG gewährleistet die Unabhängigkeit der Genehmigungsstelle und eine EU-weite Gültigkeit der Genehmigung. Die RL 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrkapazitäten der Eisenbahnen weitet die Aufsicht im Bereich des Netzzugangs durch eine Regulierungsstelle aus und enthält neue Regelungen zur Kapazitätszuweisung und für Trassenentgelte. Die neu eingeführte Sicherheitsbescheinigung legt die Sicherheitsanforderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen fest und fordert ausreichende Sicherheitsnachweise. Die Mitgliedstaaten richten eine unabhängige Regulierungsstelle ein, die eine nicht diskriminierende Festsetzung der Nutzungsentgelte für die Infrastruktur gewährleistet und bei Unstimmigkeiten über die Schienennetz-Nutzungsbedingungen entscheidet. Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden veröffentlicht und gemeinsame Prinzipien sowie Verfahren für Trassenallokationen und Trassengebühren entwickelt.

2 *Ronellenfitsch*, DVBl. 2002, 657.

3 Zu den Vorjahren vgl. *Stüer/Hermanns*, DVBl. 1999, 27; DVBl. 1999, 1570; DVBl. 2001, 179; DVBl. 2001, 1653. Vgl. auch den demnächst erscheinenden Tagungsband *Ronellenfitsch/Schweinsberg*, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts VIII, Hamburg 2003.

4 Vom 29. 7. 1991, ABl. L 237 vom 24. 8. 1991, S. 25.

5 Vom 19. 6. 1995, ABl. L 143 vom 27. 6. 1995, S. 70.

6 Vom 19. 6. 1995, ABl. L 143 vom 27. 6. 1995, S. 75.

Vor allem der Netzzugang soll auch für internationale Gruppierungen verbessert werden. Solche Verbindungen bestehen aus mindestens zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Sitz in verschiedenen Mitgliedstaaten. Die Netzzugangsberechtigung wird dabei standardisiert und vereinfacht. Das ist zugleich mit Transparenz, Zeitgewinn und einem Effizienzgewinn verbunden, machte *Jan Scherp* von der EU-Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr (Brüssel), klar. Nationale Regulierungsstellen und nationale Wettbewerbsbehörden sollen einen fairen Netzzugang unterstützen. Die Information über verfügbare Eisenbahntrassen werden verbessert, der Zugang zu Werkstätten und Tanklagern erleichtert und überhöhte Preise für die Einspeisung von Fahrstrom abgebaut.

Mit der Bahn konkurrieren unterschiedliche Wettbewerber: Kommunale und Landesbahnen, mittelständische Privatbahnen, Industriebahnen und internationale Verkehrskonzerne tummeln sich auf dem Markt. Allein in den letzten vier Jahren haben sich die Leistungen der Wettbewerber der DB von 13,3 Mio. auf 45 Mio. Trassen-km mehr als verdreifacht, erläuterte der Syndikus der DB AG Dr. *Norbert Kuna* (Frankfurt am Main). Hier bietet § 14 Abs. 3 a AEG neue Möglichkeiten einer Konkurrentenklage: Beeinträchtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur, hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Unternehmen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht aufzugeben, die Beeinträchtigung zu unterlassen. Die Behörden informieren sich gegenseitig und geben einander Gelegenheit zur Stellungnahme.

Schwierige Probleme ergeben sich in der kartellrechtlichen Abgrenzung der Aufgabenbereiche des Eisenbahn-Bundesamtes und der Kartellbehörden. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden sind nunmehr nach § 5 a Abs. 2 AEG befugt, im Rahmen ihrer Aufgaben Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen anzuweisen, die Vorschriften des AEG und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen, das Recht der Europäischen Gemeinschaften und zwischenstaatliche Vereinbarungen, soweit sie Gegenstände des AEG betreffen, einzuhalten, erläuterte *Ronellenfitsch* den Grundgedanken der neuen eisenbahnrechtlichen Regelungen. Andererseits verbietet § 19 Abs. 4 GWB den Missbrauch einer marktbeherrschenden Position. Es könnte einiges dafür sprechen, die eisenbahnrechtlichen Vorschriften mit ihrem Liberalisierungsgedanken als Spezialregelungen zu den kartellrechtlichen Vorschriften des GWB zu verstehen.

Zweites Eisenbahnrechtsänderungsgesetz

Das Erste Eisenbahninfrastrukturpaket ist inzwischen in nationales Recht umgesetzt worden. Die Netzzugangsrechte sind durch das Zweite Eisenbahnrechtsänderungsgesetz⁷ ausgebaut worden. Beeinträchtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung einer Eisenbahninfrastruktur, hat das Eisenbahn-Bundesamt nach § 14 Abs. 3 a AEG dem Unternehmen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht nach

7 Zweites Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. 6. 2002 (BGBl. I S. 2191).

§ 5 Abs. 1 AEG aufzugeben, die Beeinträchtigung zu unterlassen. Die Reichweite der sich daraus für Konkurrenzunternehmen ergebenden Rechte ist allerdings noch nicht ganz klar abgegrenzt, wie Regierungsrätin *Astrid Schmitz* (EBA Bonn) verdeutlichte. Überwiegend wird wohl ein generelles Zugangsrecht angenommen, während teilweise ein allgemeiner Grundanspruch auf Nutzung verneint und nur ein Anspruch auf Gleichbehandlung bei der Nutzung eingeräumt wird. Die Novelle enthält zudem neue Befugnisse im Verwaltungsverfahren und in der Verwaltungsvollstreckung wie etwa ein ausdrückliches Auskunftsrecht, das Recht, Anlagen, Fahrzeuge und Geschäftsräume zu betreten, sowie das Recht der zuständigen Behörde, Unterlagen und Verträge einzusehen sowie ein Zwangsgeld bis zu 500 000 € festzusetzen.

Zweites Eisenbahnpaket

Mit dem Zweiten Eisenbahnpaket aus Brüssel soll ein hohes Sicherheitsniveau festgelegt, die Interoperabilitäts-RL überarbeitet und eine Europäische Eisenbahnagentur geschaffen werden. Vor allem die Liberalisierung und Harmonisierung stehen auf dem Programm. Die innerstaatlichen Frachtdienste (Kabotage) sollen für das gesamte Netz geöffnet und die technische Ebene und die Verwaltungsebene harmonisiert werden. Der gesetzliche Rahmen im Bereich der Sicherheit sowie der Inhalt von Sicherheitsvorschriften sollen harmonisiert, die Schwellen zur Öffnung des Eisenbahnverkehrsmarktes sollen beseitigt, die Transparenz und der Informationsfluss im Sicherheitsbereich sollen verbessert und die Untersuchung von schweren Unfällen sowie von Unregelmäßigkeiten verstärkt werden, machte Ass. jur. *Stefan Dernbach* (EBA, Bonn) deutlich. Die Europäische Eisenbahnagentur soll die Interoperabilität der Eisenbahnsysteme verbessern und ein gemeinsames Konzept für die Sicherung des europäischen Eisenbahnsystems entwickeln. Die neue Agentur soll die Kommission hinsichtlich der Sicherheitsziele und der Sicherungsverfahren beraten, Muster für Sicherheitsbescheinigungen entwickeln, die nationalen Sicherheitsmaßnahmen überprüfen, ein Kommunikations- und Informationsnetz gemeinsam mit den nationalen Sicherheitsbehörden aufbauen und ein Register über Genehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen, Untersuchungsberichte und die notifizierten einzelstaatlichen Vorschriften erstellen. In Europa werden in Zukunft gemeinsame Sicherheitsziele und Sicherheitsmethoden eingeführt sowie gemeinsame Regeln für Sicherheitszertifikate mit dem Ziel geschaffen, Diskriminierungen beim Marktzugang zu verhindern. Die Europäische Bahnagentur wird die Prozesse der Interoperabilität und Bahnsicherheit unterstützen, eine unabhängige technische Beratungsinstanz darstellen und mit ca. 100 Mitarbeitern über eine schlanke Struktur verfügen.

Eisenbahnbetriebsleiter

Die Sicherheit der Bahn soll durch Eisenbahnbetriebsleiter erhöht werden⁸. Eisenbahnunternehmen haben danach

vor der Betriebsaufnahme einen oder mehrere Betriebsleiter zu bestellen, die unbeschadet der Verantwortung des Unternehmers für das sichere Betreiben der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich sind (§ 1 Abs. 1 und 2 EBV). Die Pflicht gilt für Eisenbahninfrastrukturunternehmen ebenso wie für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ausgenommen sind Verkehrsunternehmen, die keinen öffentlichen Eisenbahnverkehr betreiben und keine öffentliche Infrastruktur besitzen. Die Bestätigung wird von der Aufsicht nach Prüfung der Zuverlässigkeit und Nachweis der fachlichen Befähigung an das jeweilige Unternehmen erteilt. Der Eisenbahnbetriebsleiter, der die fachliche Aus- und Fortbildung begleitet, die Diensterteilung des Betriebspersonals vom Standpunkt der Sicherheit überwacht und mit dem Eisenbahnunternehmen zusammenarbeitet, ist der verantwortliche Schnittstellenmanager und »arm dran, wenn etwas schief geht«, wurde das nicht einfache Aufgabenspektrum beschrieben. Auch hat der Eisenbahnbetriebsleiter Bahnbetriebsunfälle und andere sicherheitsrelevante Vorkommnisse zu untersuchen, festgestellte Mängel dem Eisenbahnunternehmen zu melden sowie Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel vorzuschlagen und auf die Einführung neuer sicherheitsrelevanter Techniken hinzuwirken – keine leichte Aufgabe also, die nahe legt, alle betriebsrelevanten Vorgänge genau zu dokumentieren.

Containerumschlagbahnhöfe

Schwierige Abgrenzungsfragen zum Immissions-, Wasser- und Störfallrecht ergeben sich für Containerumschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs. Nach einer Entscheidung des OVG Münster⁹ sind solche Umschlagbahnhöfe zugleich auch Gefahrstofflager, die der Genehmigungspflicht nach dem BImSchG und der Störfallverordnung unterliegen. Das Gericht begründet dies vor allem mit den regelmäßig mehr als einen Tag dauernden Abstellzeiten und der Lagerung wassergefährlicher Stoffe, die nicht nur kurzfristig bereitgestellt oder aufbewahrt werden. Für Rechtsanwalt *Dirk Büge* (Duisburg) steht bei derartigen Anlagen deren Umschlagfunktion im Vordergrund. Der Aufbewahrungszweck trete demgegenüber in den Hintergrund. Auch im Abfallrecht stelle das Sammeln und Bereitstellen beim Erzeuger bis zur gesicherten Abholung noch keine Lagerung dar. Der Streit hat durchaus handfeste Konsequenzen: Werden Containerumschlagbahnhöfe als reine Verkehrsbetriebe behandelt, so sind die zusätzlichen Anforderungen des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts und des Gefahrstoffrechts nicht direkt anwendbar. Eines ist aber auch klar: Je länger ein zeitweiliger Aufenthalt dauert, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass keine Beförderung mehr vorliegt. Ob eine starre 24-Stunden-Regelung sachgerecht ist, mag zweifelhaft erscheinen. Eine »Transportbereitstellung«, die über viele Wochen oder sogar mehrere Monate dau-

⁸ für Eisenbahnen (EBPV), jeweils in der Fassung vom 7. 7. 2001, gültig ab 1. 2. 2002.

⁹ OVG Münster, Beschluss vom 21. 10. 2000 – 21 B 1468/00 –, NVwZ-RR 2001, 231.

⁸ Vgl. die Verordnung über die Bestellung und Bestätigung sowie die Aufgaben und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen (EBV) sowie die Verordnung über die Prüfung zum Betriebsleiter

ert¹⁰, kommt an der Einhaltung des Immissionsschutz- und Gefahrstoffrechts nicht vorbei.

GSM-R

Das im Jahre 1958 erstmals eingesetzte analoge Funktelefonnetz ist weitgehend dem seit 1991 eingesetzten digitalen Mobilfunknetz gewichen. Auch die Bahn will hier nicht abseits stehen und mit dem GSM-R, dem Global System for Mobile Communication – Rail, ein leistungsfähiges standardisiertes System für die Integration bahnspezifischer Dienste einsetzen. Zugleich ist GSM-R europaweit interoperabel und damit eine zukunftssichere Investition der Bahnen, lobte Abteilungspräsident Dr. Ing. Jens Böhlke vom Eisenbahnbundesamt die Vorzüge der neuen Technik. Die einheitliche, standardisierte GSM-R-Systemplattform ersetzt die heutigen nicht interoperablen und veralteten Funksysteme. Als Standarddienst sind Sprache und Datenübertragung vorgesehen. Die 2700 Sendestationen und 150 000 Terminals sollen zudem Spezialdienste für Zugfunk, Rangierfunk sowie Datendienste übernehmen. GSM-R dient damit der Zugsteuerung und Zugsicherung, der betrieblichen Kommunikation des DB-Personals, der Reisendeninformation und Disposition der Fahrgäste und deren allgemeiner Information. Hierdurch wird selbst im Tunnel eine unterbrechungsfreie Verbindung bis zu 500 km/h mit garantiert kurzen Verbindungsaufbauzeiten erreicht.

Einen kleinen Schönheitsfehler hat die schöne neue Technik allerdings: Es müssen im ganzen Lande zahlreiche Antennenanlagen errichtet werden. Und das ist nicht immer unproblematisch: Denn GSM-R-Masten können das Landschaftsbild verändern oder mit anderen Eingriffen in die Natur und Landschaft verbunden sein, wie Regierungsrat Mark Zehe (EBA, Bonn) verdeutlichte. Das gilt vor allem dann, wenn eine solche Anlage als landschaftsfremdes Element besonders in Erscheinung tritt und als Fremdkörper empfunden wird. Für derartige Eingriffe sind nach §§ 18, 19 BNatSchG Ausgleichs- oder sonstige Kompensationsmaßnahmen durchzuführen, machte Zehe klar. Ob die Privilegierung des § 63 Nr. 3 BNatSchG für die Nachrüstung von Altanlagen greift, ist wohl noch nicht abschließend geklärt. Wird eine Eisenbahnanlage wesentlich geändert, so steht § 63 Nr. 3 BNatSchG der Anordnung von naturschutzrechtlichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen regelmäßig dann nicht entgegen, wenn damit Eingriffe in die Natur ausgeglichen werden sollen, die außerhalb eines Sicherheitsabstands von 6 m von der bisherigen äußeren Gleisachse vorgenommen werden, hat dazu das BVerwG allgemein klargestellt¹¹.

Die Antennenanlagen erfordern grundsätzlich ein förmliches Planfeststellungsverfahren, können aber auch durch Plangenehmigung nach § 18 Abs. 2 AEG zugelassen werden. Dies setzt allerdings voraus, dass eine Rechts-

beeinträchtigung Dritter ausscheidet oder das Einverständnis der Betroffenen hergestellt worden ist, erläuterte Oberregierungsrat Michael Maul (EBA, Bonn). Anderenfalls sei eine Verschiebung der Anlage sinnvoller. Lasse sich das nicht erreichen, bleibe nur der Wege der Planfeststellung, der sich auch anbiete, wenn der Kreis der Betroffenen nicht überschaubar ist.

Werkstattbericht aus Leipzig

Bei sich wandelnden gesetzlichen Grundlagen bleibt die Rechtsprechung auf Konsolidierungskurs, wie die Teilnehmer von RiBVerwG Dr. Ulrich Storost, dem Mitglied des 9. Senats, aus Leipzig sozusagen aus erster Hand erfahren. Die Gemeinden haben zwar einen Anspruch auf Abwägung ihrer Belange. Es bleibt jedoch bei einem regelmäßigen Vorrang der Eisenbahn beim Bau von Betriebsanlagen¹². Auch können die Gemeinden nicht gerichtlich klären lassen, ob dem durch den Eingriff entstandene Kompensationsbedarf ausreichend Rechnung getragen worden ist¹³. Ein Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht nur unter den engen Voraussetzungen des § 74 Abs. 3 VwVfG zulässig. Dies setzt voraus, dass im Zeitpunkt der Planfeststellung Anordnungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG nicht möglich sind, die nachteiligen Wirkungen aber auch nicht dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach § 75 Abs. 2 und 3 VwVfG zuordnen lassen. Die allgemeine Unsicherheit über die künftige Verkehrsentwicklung kann daher nicht bereits durch einen Auflagenvorbehalt aufgefangen werden¹⁴. Einer bereits durch Planauslegung verfestigten Eisenbahnplanung kann nicht durch einen Bebauungsplan entgegengewirkt werden, der nachträglich die bauliche Gebietsqualifizierung zum Nachteil des Vorhabenträgers ändert¹⁵. Das Verfahren »Besonders überwachtes Gleis« ist eine Schallschutzmaßnahme, die der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV dient. Sein Lärmmindereffekt darf nicht schon bei der Beurteilung der Frage eines erheblichen baulichen Eingriffs berücksichtigt werden¹⁶. Allerdings ist der Klärungsbedarf nach den Worten von Storost hier wohl noch nicht ganz erfüllt. Die Plangenehmigung kann nicht Aufgaben übernehmen, die der Planfeststellung vorbehalten sind. Es ist daher unzulässig, die Bewältigung eines durch die Beeinträchtigung von Rechten anderer verursachten Planungskonflikts mit einem Entscheidungsvorbehalt einfach in einen anderen Planungsabschnitt zu verlagern¹⁷. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungen im Schienenverkehr

12 BVerwG, Beschluss vom 31. 7. 2000 – 11 VR 5.00 –, UPR 2001, 33; Beschluss vom 31. 10. 2000 – 11 VR 12.00 –, DVBl. 2001, 405 = NVwZ 2001, 90.

13 BVerwG, Urteil vom 17. 4. 2000 – 11 B 19.00 –, DVBl. 2000, 1366 = NVwZ 2001, 88.

14 BVerwG, Urteil vom 22. 11. 2000 – 11 C 2.00 –, BVerwGE 112, 221 = DVBl. 2001, 405.

15 BVerwG, Beschluss vom 13. 11. 2001 – 9 B 57.01 –, DVBl. 2002, 276.

16 BVerwG, Urteil vom 14. 11. 2001 – 11 A 31.00 –, DVBl. 2002, 560.

17 BVerwG, Urteil vom 14. 11. 2001 – 11 B 31.00 –, DVBl. 2002, 560.

10 Vgl. etwa s. Zt. die Transportbereitstellungshalle beim Hochtemperaturreaktor (THTR) Hamm. Sie sollte durch die zwischenzeitliche Aufnahme von radioaktivem Material einen Teil der Abrüstungskosten finanzieren.

11 BVerwG, Urteil vom 22. 11. 2000 – 11 A 4.00 –, BVerwGE 112, 214 = DVBl. 2002, 23 m. Anm. Peter Schütz.

kommt es nicht nur auf die Höhe der maximal zu erwartenden Erschütterung, sondern auch auf die Häufigkeit der Erschütterungsereignisse an¹⁸.

Das einzig Beständige ist wohl der stete Wandel. Im Eisenbahnrecht hat diese Lebenserfahrung eine besondere Konjunktur. Denn im Zuge der europarechtlichen Vor-

18 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653.

gaben durch die zwei Eisenbahnpakete stehen auch in Deutschland noch weitere erhebliche Änderungen des gesetzlichen Regelwerkes an. Da mag es den etwa 100 Eisenbahnexperten aus Praxis und Wissenschaft, unter ihnen auch die Begründer der Eisenbahnrechtstage Prof. Dr. Willi Blümel (Speyer) und Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter (Köln), tröstlich gewesen sein, dass die Rechtsprechung das gelegentlich etwas schwankende Schiff auf klarem Kurs hält.

Buchbesprechungen

■ *Christian Calliess / Matthias Ruffert* (Hrsg.): **Kommentar des Vertrages über die Europäische Union und des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft – EUV/EGV. 2.**, vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage. Hermann Luchterhand Verlag, Neuwied/Kriftel 2002. 2750 S. 198,- €.

Die Neuauflage kommentiert den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in ihrer aktuellen Fassung nach dem am 26. 2. 2001 unterzeichneten Vertrag von Nizza. Der Ratifikationsprozess ist zwar noch nicht abgeschlossen. Um aber – so heißt es im Vorwort zur 2. Auflage – den Gebrauch des Kommentars unabhängig vom Inkrafttreten dieser Vertragsrevision zu ermöglichen, wird bei der Kommentierung der einschlägigen Vorschriften die jeweils noch gültige Amsterdamer Fassung mit abgedruckt und in der Kommentierung berücksichtigt. Eine Synopse der Nummerierungen ist beigelegt. Protokolle sowie die Charta der Grundrechte der Europäischen Union sind eingearbeitet und im Anhang abgedruckt.

Das Ziel der Neuauflage, wiederum eine aktuelle, wissenschaftlich fundierte und praxisbezogene Erläuterung der Verträge zur Verfügung zu stellen, ist uneingeschränkt erreicht. Es wird eine außerordentlich umfangreiche und komplexe Materie behandelt, die ein einziger Autor nicht mehr bewältigen, geschweige denn aktuell halten kann. Unter der Leitung junger Wissenschaftler haben 26 Autoren erneut eine beeindruckende Gemeinschaftsleistung erbracht, aus der in der Tat schon jetzt ein Standardwerk entstanden ist. Es spricht für sich, dass die 1. Auflage bereits wenige Monate nach ihrem Erscheinen vergriffen war.

Die Kommentierungen erfolgen – wie schon in der ersten Auflage – nach folgender Konzeption: Bei komplexen und umstrittenen Rechtsfragen erfolgt zunächst eine Wiedergabe der Rechtsprechung des EuGH und des EuG, sodann werden Stellungnahmen aus der Literatur geboten, bevor der Standpunkt der Bearbeiterin oder des Bearbeiters dargelegt wird. Der Kommentar ist auf diese Weise informativ und anregend zugleich.

Diese Einschätzung wird nach den Erfahrungen bei der vielfältigen Benutzung der Erstauflage exemplarisch belegt, wobei die folgende Auswahl willkürlich ist und sich im Wesentlichen aus den Arbeitsgebieten des Rezensenten

ergibt. Namentlich seien insofern hervorgehoben die Ausführungen zu den Gemeinschaftskompetenzen (insbesondere Art. 5 EG-Vertrag, *Calliess*), zu den Grundfreiheiten (etwa Art. 28 ff. EG-Vertrag, *Epiney*), zu den Grundrechten (etwa Art. 6 EU-Vertrag, *Kingreen*) und zum Rechtsschutz vor den europäischen Gerichten (etwa Art. 220 ff. EG-Vertrag, *Wegener*). In dem zuletzt genannten Bereich konnte jüngst auch »getestet« werden, dass die Neuerungen durch den Vertrag von Nizza, die nicht unwesentlich sind, sehr hilfreich berücksichtigt wurden.

Bei einem Kommentar und schon gar nicht bei dem vorliegenden ist es an dieser Stelle weder erforderlich noch möglich, auf viele weitere Einzelheiten einzugehen. Das umfangreiche einbändige und deshalb gut handhabbare Werk ist schon aus Gründen der aktuellen Information empfehlenswert, vor allem aber wegen der großen Verlässlichkeit der soliden Bearbeitungen und der zahllosen weiterführenden Gedanken zu Fragen des europäischen Rechts, die in Wissenschaft und Praxis immer mehr an Bedeutung gewinnen.

Prof. Dr. Hans-Werner Rengeling, Osnabrück

■ *Nicole Engels*: **Chancengleichheit und Bundesstaatsprinzip.** Schriften zum Öffentlichen Recht, Bd. 870. Verlag Duncker & Humblot, Berlin 2001. 270 S. 62,- €.

Chancengleichheit und Bundesstaatlichkeit sind gegenläufige Pole. Die sozialstaatlich unterfütterte Egalität der Lebensbedingungen zielt auf Gleichförmigkeit, wenn nicht auf nachhaltige Einheitlichkeit der Lebensbedingungen. Demgegenüber ist der – zumal der kompetitive – Föderalismus (dieser hier als Synonym für Bundesstaatlichkeit verstanden) auf Differenzierung, ja auf Rechtsverschiedenheit angelegt. Das Grundgesetz enthält Aussagen über beide einander widerstrebende Zielvorstellungen. Folglich bedarf es einer Austarierung der Antinomien. Sie darf nicht einfach stattfinden im Sinne einer Planierung kollidierender Verfassungsprinzipien gemäß einem fehlverstandenen Postulat der Einheit der Verfassung als eines widerspruchsfreien Ganzen. Wohl aber muss im Falle einer Spannungslage eine Abstimmung unternommen, eine Balance gefunden werden, die sowohl dem Bundesstaatsanliegen – Vielfalt in der Einheit – als auch dem Gleich-

Schriftleitung

Prof. Dr. Hans-Werner Rengeling (Hauptschriftleitung; Abhandlungs- und Rezensionsteil),
Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. Bernhard Stürer (Abhandlungen und Berichte),
Richter am OVG Gerfried Schwermer und Vorsitzender Richter am OVG a. D. Dr. Eckart Dembowski (Rechtsprechungsteil)

Beirat

Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Landkreistages Prof. Dr. Hans-Günter Henneke,
Rechtsanwalt Prof. Dr. Christoph Moench, Vorsitzender Richter am BVerwG Dr. Stefan Paetow,
Rechtsanwalt und Justitiar Dr. Manfred Rebentisch,
Ministerialrat Dr. Ernst F. Röder, LL.M., Berlin,
Vizepräsident des OVG Hans Karsten Schmaltz

Hans-Werner Rengeling 65 Jahre

»Wer Wild jagen kann, ist gegen die Versuchung, Mücken zu fangen, gefeit«, wissen wir von *Rudolf von Jhering*. »Hans-Werner Rengeling ist kein Mückenfänger, sondern ein juristischer Großwildjäger«, hat *Werner Hoppe* einmal über den Jubilar gesagt. Als er am 25. 2. 1938 in Essen das Licht der Welt erblickte, da konnte wohl niemand erahnen, welch steile Karriere *Hans-Werner Rengeling* als Europarechtler, als Verfassungs- und Staatsrechtslehrer, als Verwaltungs- und Umweltrechtler sowie als viel gefragter Gutachter nehmen werde.

Nach einem Studium der Rechtswissenschaften und Studienaufenthalten an den Universitäten Freiburg, Münster, Bonn und Genf war *Hans-Werner Rengeling* nach seinem zweiten juristischen Staatsexamen zunächst im Bonner Verbindungsbüro der Europäischen Gemeinschaften (Abteilung Zusammenarbeit mit Universitäten) tätig. Im Jahre 1971 folgte in Münster die Promotion bei Prof. Dr. *Friedrich Klein* mit dem Thema »Zum Rechtscharakter eines Vertrages zwischen einem Staat und einer ausländischen Privatperson (oder einem nichtstaatlichen Verband)« – bei Duncker & Humblot unter dem Titel »Privatvölkerrechtliche Verträge« erschienen.

Am 1. 4. 1972 trat *Rengeling* als Wiss. Assistent bei Prof. Dr. *Werner Hoppe* am Lehrstuhl für Raumplanung und Öffentliches Recht an der Universität in Münster an. Dort gab es für ihn bis zu seinem Ausscheiden im September 1973 viel zu tun. Der neu gegründete Lehrstuhl am Verspoel musste eingerichtet und es mussten wissenschaftliche Mitarbeiter gewonnen werden. Hier bewies *Rengeling* großes Geschick. In wenigen Wochen waren Einrichtung und Personal komplett – darunter immerhin ein Referendar und ein Student, die heute an den Universitäten Münster und Osnabrück als Hochschullehrer tätig sind – und die wis-

senschaftliche Arbeit konnte sich an neuer Wirkungsstätte entfalten. Gleich zwei Bücher wurden gemeinsam mit *Werner Hoppe* in kurzer Zeit auf den Markt gebracht: Der »Rechtsschutz bei der kommunalen Gebietsreform« (1973) ist heute noch das Standardwerk zur Gebietsreform in Ost und West. Die »Kommunale Bauleitplanung« (1973) fasste die Grundlagen des Planungsrechts zusammen.

Seinen wissenschaftlichen Einstand am Lehrstuhl gab *Hans-Werner Rengeling* übrigens mit einem vielbeachteten Vortrag über die »Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften«. Dass Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen aus Brüssel am Ende auch in der Bundesrepublik Deutschland verbindliches Recht schaffen könnten, das haben die Zuhörer damals nur mit ungläubigem Staunen oder wohl auch mit Gleichgültigkeit quittiert. Denn während der Jubilar die Zeichen der Zeit bereits vollauf erkannt hatte und sich mit den Visionen der Zukunft eines geeinten Europa befasste, machten sich unter den deutschen Juristen noch vielfach große Skepsis und allenfalls teilnahmslose Reserviertheit breit.

Und schon früh engagierte sich *Rengeling* auch in Lehre und Ausbildung. Unter dem Titel »Planspiel mit Gruppenarbeit im Seminar. Bericht über ein Experiment« (DVBl. 1974, 225) konnten die Leser daran teilnehmen. Das Experiment war allerdings nicht ganz so unproblematisch, wie es auf den ersten Blick erscheinen mochte. Im Zusammenhang mit der Eingemeindung von Sennestadt nach Bielefeld und parallel zum laufenden Verfassungsgerichtsverfahren hatten sich die beiden Autoren des schon erwähnten Standardwerks einen ertragreichen Nutzen für die Studierenden aus einem Planspiel ausgerechnet. *Hoppe* hatte zudem auf eine willkommene Unterstützung seiner Verfassungsbeschwerde gesetzt. Allerdings kam es anders als

landläufig erwartet. Denn die studentische Gerichtsgruppe gab der Eingemeindung ihren Segen und wies die Verfassungsbeschwerde, die *Hoppe* vor dem VerFGH in Münster zu vertreten hatte, kurzerhand als unbegründet ab. Kein gutes Omen für den Ausgang des Verfassungsprozesses, der zum Leidwesen des Lehrstuhlinhabers und Prozessbevollmächtigten der eingemeindeten ostwestfälischen Stadt allerdings am Ende tatsächlich auch von den hohen Verfassungsrichtern ebenso entschieden wurde.

Rengeling bereitete in dieser Zeit bereits seine Habilitation vor, die nach dem allzu frühen Tod von *Friedrich Klein* durch *Werner Hoppe* betreut wurde. Auf der Grundlage eines Stipendiums der Deutschen Forschungsgemeinschaft wurde *Rengeling* mit einer Arbeit über »Rechtsgrundlagen beim Verwaltungsvollzug des europäischen Gemeinschaftsrechts. Zu den Grundlagen des Verwaltungsvollzuges sowie zur Theorie und Konkretisierung der Rechtsgrundsätze unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsvergleichung« in Münster habilitiert. Der Privatdozent erhielt die Lehrbefugnis »Öffentliches Recht einschließlich Völkerrecht, Europarecht«. Bei seinem Habilitationsvortrag zeigte *Rengeling* wieder einmal Mut. Denn mit den verfassungsrechtlichen Fragen der Rückenteignung hatte *Rengeling* sich durchaus kritisch mit einer Entscheidung des BVerfG befasst, an der auch einer der Ordinarien des Habilitationsausschusses als Bundesverfassungsrichter mitgewirkt hatte.

Sehr schnell konnte sich *Rengeling* nach wenigen Probevorlesungen zunächst als Professor für Öffentliches Recht an der Universität Hamburg, Fachbereich Rechtswissenschaft I, sodann an der Universität Bonn und bereits seit dem Sommersemester 1981 an der neu gegründeten Universität Osnabrück etablieren. Nach Verabschiedung der Aufbaukommission war *Rengeling* in den Jahren 1981/82 erster Dekan des Fachbereichs und damit für die grundlegende Konstituierung des Fachbereichs sowie die Promotionsordnung mitverantwortlich. Anschließend zog er für zwei Jahre in den Osnabrücker Senat ein.

Ein weiteres Meisterwerk stand im Jahre 1985 an: die Gründung des Instituts für Europarecht, des ersten Instituts der Universität Osnabrück überhaupt. Von diesem im In- und Ausland renommierten Institut an der Martinistraße sollte sich in den Folgejahren eine fruchtbare Zusammenarbeit nicht nur mit zahlreichen Kollegen des Osnabrücker Fachbereichs, sondern auch in ganz Deutschland und darüber hinaus auch in Europa entwickeln. Hier konnte er auf organisatorische Erfahrungen zurückgreifen, die er gut zehn Jahre zuvor mit dem Aufbau eines Lehrstuhls in Münster gesammelt hatte. Nicht wenige Dissertationen und die Habilitationsschrift von *Martin Gellermann* sind unter seiner Betreuung entstanden und zu einem Teil in den Osnabrücker Rechtswissenschaftlichen Abhandlungen oder in der Umweltreihe erschienen. Auch die Arbeit von *Peter Szczekalla* über »Die sogenannten grundrechtlichen Schutzpflichten im deutschen und europäischen Recht«, die mit 1334 Druckseiten zu einer der umfangreichsten rechtswissenschaftlichen Dissertationen zählt, wurde von *Hans-Werner Rengeling* betreut. Wie man aus dem Institut für Europarecht weiß, herrscht dort eine ausgesprochen angenehme, lockere und nicht selten

humorvolle Atmosphäre; nicht gehört hat man bisher, dass sich dort irgendwer über Langeweile beklagt hat.

Das beachtliche wissenschaftliche Werk wuchs im Institut für Europarecht weiter. 20 selbstständig erschienene Werke und 16 weitere Bücher, etwa die Festschrift »Verfassungsrecht im Wandel. Zum 180-jährigen Bestehen des Carl Heymanns Verlages« (1995), für die *Rengeling* als Koordinator des Gesamtinhalts verantwortlich zeichnet. Weit mehr als 100 Zeitschriftenaufsätze und mehr als 40 Buchbesprechungen geben Auskunft über ein breit gefächertes Spektrum wissenschaftlichen Wirkens, das vor allem dem Europarecht, dem Planungs- und Umweltrecht und zahlreichen Bereichen des Staats- und Verwaltungsrechts gewidmet ist. Nicht wenige Monografien und Aufsätze sind auf Grund von beratenden und gutachterlichen Tätigkeiten entstanden. Denn der Rat von *Rengeling* ist bei europäischen Institutionen, Bundes- und Landesministerien, Unterehmen und Wirtschaftsverbänden nach wie vor sehr gefragt.

Dabei steht neben dem Europarecht vor allem das Umweltrecht im Mittelpunkt. »Die immissionsschutzrechtliche Vorsorge, eine Studie im Auftrag der Vereinigung der Deutschen Elektrizitätswirtschaft«, Frankfurt/Main 1982, »Das Kooperationsprinzip im Umweltrecht«, eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes 1988, oder die Mitgliedschaft in einem Beraterkreis des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, in dem Vorschläge zur Novellierung des Atomgesetzes 1990/1991 erarbeitet worden sind – *Rengeling* war hier zuständig für den Bereich Entsorgung, Endlagerung und Brennstoffkreislauf – das waren Markenzeichen eines Hochschullehrers, der Theorie und Praxis in glücklicher Weise vereinigen kann. Mehrfach wurden die von *Rengeling* erarbeiteten Vorschläge vom Gesetzgeber aufgegriffen. So macht Umweltrecht richtig Spaß.

Das Europarecht kam natürlich ebenfalls nicht zu kurz. Der »Grundrechtsschutz in der Europäischen Gemeinschaft« (1993), hervorgegangen aus einem Gutachtenauftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, und die gemeinsam mit *Middeke*, *Gellermann* und *Jakobs* verfasste Schrift »Rechtsschutz in der Europäischen Union« (1994) zählen zu den Standardwerken des Europarechts. Dabei blieb für den Jubilar das Europarecht kein abstraktes Theoriegebäude, sondern wurde von ihm vor allem durch seine Verbindung zum nationalen Recht mit Leben erfüllt. Die von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie »Der Stand der Technik bei der Genehmigung umweltgefährdender Anlagen. Zur Bekämpfung der Luftverunreinigung im Recht der EG-Mitgliedstaaten und im Europäischen Gemeinschaftsrecht« (1985) ist dafür nur eines von vielen Beispielen. Zu einem weiteren Standardwerk konnte sich bereits in der ersten Auflage das in zwei Bänden erschienene »Handbuch zum europäischen und deutschen Umweltrecht« entwickeln, für das unter der Herausgeberschaft von *Rengeling* nahezu 70 Autoren aus dem In- und Ausland gewonnen werden konnten und das nunmehr bereits in der zweiten Auflage vorliegt. *Rengeling* ist Mitautor zahlreicher Festschriften wie z. B. für *Karl Carstens*, *Ulrich Everling* und *Werner Hoppe* und wirkte auch an Sammelwerken wie etwa dem

»Bonner Kommentar zum GG« oder dem von *Josef Isensee* und *Paul Kirchhof* herausgegebenen »Handbuch des Staatsrechts« mit, wo er für den Abschnitt über »Gesetzgebungskompetenzen verantwortlich zeichnete. Seit 1992 erscheinen in der Herausgeberschaft von *Rengeling* die »Schriften zum deutschen und europäischen Umweltrecht«, die bereits auf 29 Bände angewachsen sind. Auch sein viel beachteter Vortrag vor der Vereinigung der Deutschen Staatsrechtslehrer (1993) zum Thema »Deutsches und europäisches Verwaltungsrecht – Wechselseitige Einwirkungen« hat – auch wegen der im Anschluss an den Vortrag glänzend geführten Diskussion – bei den Teilnehmern einen bleibenden Eindruck hinterlassen.

Aber auch als Veranstalter großer Tagungen beweist *Rengeling* besonderes Geschick. Die seit dem Jahre 1992 veranstalteten »Osnabrücker Gespräche zum deutschen und europäischen Umweltrecht« haben sich gleich zu Beginn einen festen Platz im Interesse der Fachöffentlichkeit erworben. »*Rengeling* hat dabei immer wieder Volltreffer gelandet«, wie der frühere Präsident des BVerwG, Prof. Dr. *Horst Sander*, in der Besprechung eines Tagungsbandes hervorhob.

Dem Deutschen Verwaltungsblatt ist *Rengeling* seit Jahren besonders verbunden. Bereits im Jahre 1980 trat er in die Schriftleitung dieser Zeitschrift ein und übernahm dort zunächst in der Nachfolge von *Werner Hoppe* den Rezensionsteil. Seit dem 1. 1. 1998 ist *Rengeling* in der Nachfolge seines Habilitationsvaters Hauptschriftleiter und zuständig auch für den Abhandlungsteil. *Rengeling* steht damit zugleich auch in der Tradition von Prof. Dr. *Carl-Hermann Ule*, dem Wiederbegründer dieser Zeitschrift im Jahre 1948, sowie von Verwaltungsgerichtsprä-

Prof. Dr. *Bernhard Stürer*
für die Schriftleitung

sident Dr. *Hans Schrödter*. In mehr als 30 Aufsätzen und Buchbesprechungen ist *Rengeling* der Leserschaft auch als prominenter Autor des DVBl. bekannt. Was im Jahre 1974 mit der Veröffentlichung über das Experiment eines Planspiels begann, das hat sich über fast 30 Jahre als dauerhafte Verbindung zu Verlag und Leserschaft erwiesen.

Rengeling ist Diplomat, er ist zuverlässig und korrekt, nie verletzend oder ungerecht. Er schweift nicht ab, kommt immer gleich auf den Punkt. Ein Leben im Chaos, das auf anderen Schreibtischen gelegentlich als Ausdruck einer besonderen Kreativität verstanden wird – das ist die Sache von *Hans-Werner Rengeling* nicht. Auch überlässt er in seiner wissenschaftlichen Arbeit nichts dem Zufall. Planung ist für ihn auch nicht die Ersetzung des Zufalls durch den Irrtum. Was seriös und elegant daherkommt, ist genau vorbereitet und ebenso sachlich fundiert. Auch die universitäre Gremienarbeit und die Sitzungen von Schriftleitung, Beirat und Herausgebern haben davon immer wieder profitiert.

Am 25. 2. 2003 vollendet *Hans-Werner Rengeling* sein 65. Lebensjahr. Hierzu gratulieren der Verlag, die Herausgeber, der Beirat und die Schriftleitung dem Jubilar sehr herzlich. Sie alle wünschen ihm weiterhin Gesundheit, Wohlergehen und viel Freude an seiner wissenschaftlichen Tätigkeit. *Hans-Werner Rengeling* wird auch weiterhin vor allem im Europarecht sowie im deutschen und europäischen Verwaltungs- und Umweltrecht in Wissenschaft und Praxis als angesehener Ratgeber gleichermaßen gefragt sein. Und über eines werden sich die Leser besonders freuen: *Rengeling* zeichnet auch weiterhin in bewährter Weise als Hauptschriftleiter für den Inhalt dieser Zeitschrift verantwortlich.

Dr. *Martin Schürmann*
für den Verlag