kann eine demokratisch legitimierte Kontrolle im Bereich grundlegender Entscheidungen – finanzielle Ausstattung der Anstalt, Geschäftsausrichtung, auch Besetzung der Anstaltsorgane – hergestellt werden. Die Fachaufsicht ist damit für beide Legitimationsstränge, den personell-organisatorischen wie den sachlich-inhaltlichen, von großer Bedeutung. Möglichen Defiziten der personellen Legitimation kann im Wege einer (potenziell) engmaschigen, sachlich-inhaltlichen Führung im Wege der Fachaufsicht begegnet werden. Gleiches gilt umgekehrt für Einflussmöglichkeiten der beleihenden Körperschaft auf die Besetzung der Leitungsorgane der Anstalt, um fehlende sachlich-inhaltliche Einflussmöglichkeiten auszugleichen.

V. Fazit und Perspektiven

In der hier dargestellten Form kann das Beleihungsmodell ein wichtiges Gestaltungsmodell für die in den nächsten Jahren unweigerlich anstehende Umstrukturierung der öffentlich-rechtlichen Landesbanken und Sparkassen bilden. Auch wenn sich gegenwärtig die (Teil-)Privatisierung öffentlich-rechtlicher Kreditinstitute auf einzelne Landesbanken beschränkt, so wird doch der von dem Beihilfe-Kompromiss vom 17. 7. 2001 ausgehende Wettbewerbsdruck dafür sorgen, dass sich nicht nur die Konzentrationstendenzen unter Landesbanken und Sparkassen verstärken, sondern auch eine Entwicklung zur Beteiligung privater Banken oder anderer Partner in die Wege geleitet wird.

Das Beleihungsmodell ist hierfür ein geeignetes Instrument, weil es einen bewährten Ordnungsrahmen für eine flexible und weitreichende Einbeziehung Privater unter Beibehaltung der öffentlichen Rechtsform zur Verfügung stellt. Seine Bedeutung beschränkt sich nicht auf die öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute. Es kann, je nach Einzelfall, auch auf Wasser-, Abwasser-, Abfall- oder andere öffentliche Infrastrukturunternehmen oder auf Krankenhäuser angewendet werden, die aus politischen, steuerlichen oder rechtlichen Gründen in der Rechtsform einer öffentlichen Anstalt geführt werden sollen.

Fachplanungsrecht: Natur- und Umweltschutz – Verkehrswege

– Rechtsprechungsbericht 2000/2001 –

Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. *Bernhard Stüer*, Münster/Osnabrück,
und Referendar am Kammergericht Dr. *Caspar David Hermanns*, Berlin*

Neben der Fortbildung der allgemeinen Grundlagen des Fachplanungsrechts standen im Berichtszeitraum vor allem Fragen des Natur- und Umweltschutzes im Vordergrund der Vorhabenzulassung des Fachplanungsrechts. Aber auch die Verkehrsprojekte sind nach wie vor aktuell. Elbevertiefung oder Großvogel A 3xx, Emssperrwerk, Flughafen Schönefeld oder Hochmoselbrücke, das sind Großprojekte, die nicht nur bei der interessierten Fachöffentlichkeit das Begreifen wecken. Die Verfechter der Infrastrukturvorhaben wird es dabei freuen, dass die Rechtsprechung in der Regel grünes Licht für die Verkehrsprojekte gegeben hat. Kritische Stimmen sind hier vor allem aus dem Lager der Umweltverbände laut geworden.

I. Natur- und Umweltschutz

Das inzwischen in Kraft getretene BNatSchG[1], das die Vorgängerregelungen komplett abgelöst hat, ist auch für die Fachplanung bedeutsam. Die wesentlichen Grundlagen des Naturschutzrechts sind dabei erhalten geblieben, finden sich allerdings an anderer Stelle und vielfach in einem etwas neuen Gewande wieder. Zu den bereits im Regierungsentwurf vorgesehenen Änderungen gehören u. a. die Förderung einer natur- und umweltverträglichen Landwirtschaft durch klare Anforderungen an die so genannte »gute fachliche Praxis«, die Sicherung der biologischen Vielfalt durch Schaffung eines Biotopverbunds auf mindestens 10 % der Landesfläche sowie die Stärkung der Mitwirkungsrechte von Bürgerinnen und Bürgern durch die erstmals bundesweit eingeführte Verbandsklage. Auch das Verhältnis von Naturschutz sowie Sport und Erholung wurde neu definiert, in dem der Erholungswert von Natur und Landschaft in der Zielbestimmung des Gesetzes verankert wurde. Insbesondere in der ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) im Bereich zwischen 12 und 200 Seemeilen vor der Küste wurden die Voraussetzungen für den weiteren natur- und umweltfreundlichen Ausbau der Windkraftnutzung auf dem Meer geschaffen. In dieser Zone kann der Bund nun auch Schutzgebiete nach der Fauna-Flora-Habitat- (FFH-RL)[2] bzw. der Vogelschutzrichtlinie (Vogelschutz-RL)[3] der EU ausweisen. Der Meeresnaturschutz wird insgesamt deutlich aufgewertet. Energiefreileitungen müssen in Zukunft so be-

* Im Anschluss an *Stüer/Hermanns*, DVBl. 2002, 435; vgl. auch *dies.*, DVBl. 1999, 513; *dies.*, DVBl. 2000, 1428. Zum Umweltrecht *Stüer/Hönig*, DVBl. 2000, 1189; *dies.*, DVBl. 2001, 1179; zur Bauleitplanung *Stüer/Rude*, DVBl. 1999, 210; *dies.*, DVBl. 2000, 312; zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit von Vorhaben und zum Rechtsschutz *dies.*, DVBl. 1999, 299; *dies.*, DVBl. 2000, 390; www.stueer.de.

1 Gesetz zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften (BNatSchGNeuregG).

2 Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. 5. 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, ABlEG Nr. L 206/7 vom 22. 7. 1992, abgedruckt bei *Stüer*, Bau- und Fachplanungsgesetze 1999, 823.

3 Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 2. 4. 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG), ABl. EG Nr. L 103/1 vom 25. 4. 1979, abgedruckt bei *Stüer*, Bau- und Fachplanungsgesetze 1999, 881.

schaffen sein, dass sie gegen Stromschlaggefahr für große Vögel wie Störche und Greifvögel geschützt sind.

Von den Kritikern nicht zuletzt aus dem Bereich der Landwirtschaft und der Projektträger wurde vor allem bemängelt, das Gesetz sei einseitig an den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes ausgerichtet, die gute fachliche Praxis werde zu qualitätvoll ausgestaltet mit der Folge, dass die Messlatte für Entschädigungen zu hoch gehängt sei, die Entschädigungsregelungen seien zu unbestimmt und blieben hinter dem bisherigen Recht zurück. Auch sei der Biotopschutz zu Lasten der Landwirtschaft zu stark ausgedehnt und die Verbandsklage sei nicht zweckmäßig. Dass die Gesetzesbestimmungen vielfach zu unklar seien, ist sicherlich ein Vorwurf, dem sich nicht nur das neue Naturschutzrecht zu stellen hat.

1. Europarechtliche Vorgaben des Naturschutzrechts

Durch die Vogelschutz-RL und die FFH-RL ist das Europarecht stärker in den Mittelpunkt auch des Fachplanungsrechts getreten. Denn die Anforderungen des Naturschutzrechts werden zu einem großen Teil in Brüssel formuliert. Inzwischen liegen zahlreiche Entscheidungen des EuGH[4] vor, die belegen, dass der Naturschutz nicht einfach beiseite geschoben werden kann. Dies gilt vor allem für Vogelschutzgebiete, die nach Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL in der Auslegung des EuGH einen hohen Schutzstatus für sich in Anspruch nehmen können. Hat ein Mitgliedstaat ein faktisches Vogelschutzgebiet, das die Voraussetzungen der Vogelschutz-RL erfüllt, nicht gemeldet oder nicht ordnungsgemäß in nationales Recht umgesetzt, so sind unverträgliche Eingriffe nur aus Gründen der Wahrung von Leib und Leben oder im Interesse des Gebietes selbst zulässig[5]. Das FFH-Regime, das unverträgliche Eingriffe auch aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls zulässt, ist für ein solches faktisches Vogelschutzgebiet nicht anwendbar, weil die Voraussetzungen des Art. 7 FFH-RL nicht vorliegen. Auch die FFH-RL selbst stellt an unverträgliche Eingriffe in potenzielle Habitate erhöhte Anforderungen[6]. Die Anwendung des strengen Vogelschutz-Regimes gleicht einer Bestrafungsaktion für Projekte, die nicht rechtzeitig dem europäischen Habitatschutz unterstellt worden sind. Auch aus der UVP-RL können sich Anforderungen ergeben, die dem Natur- und Landschaftsschutz dienen und die bei der Zulassung von Fachplanungsvorhaben zu beachten sind[7].

2. Natur- und Landschaftsschutz

Die europarechtlichen Vorgaben werden durch das BNatSchG umgesetzt. Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte (§ 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG) vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der betroffenen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung zu überprüfen. Gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG ist ein Vorhaben unzulässig, wenn die Prüfung der Verträglichkeit ergibt, dass das Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Nach § 34 Abs. 3 BNatSchG darf abweichend hiervon ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es (1) aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und (2) zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. In § 34 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG können für den Fall, dass sich in dem vom Projekt betroffenen Gebiet prioritäre Biotope oder prioritäre Arten[8] befinden, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG dürfen nur dann berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Kommission eingeholt hat (§ 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG). Nach § 34 Abs. 5 BNatSchG sind im Falle der Zulassung eines im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG unverträglichen Projekts die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes »Natura 2000« notwendigen Maßnahmen vorzusehen[9]. Dabei steht den Mitgliedstaaten bei der Aufnahme der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-Richtlinie in die nationale Vorschlagsliste ein naturschutzfachlicher Beur-

4 EuGH, Entscheidung vom 6. 4. 2000 – Rs. C-256/98 –, EuGHE 2000, 2487 = NuR 2000, 565 = ZUR 2000, 343 – Frankreich; Entscheidung vom 19. 9. 2000 – Rs. C-287/98 –, DVBl. 2000, 1838 = NVwZ 2001, 421; Entscheidung vom 7. 11. 2000 – Rs. C-371/98 –, DVBl. 2000, 1841 – WWF; Entscheidung vom 7. 12. 2000 – Rs. C-38/99 –, NuR 2001, 207 – Frankreich; Entscheidung vom 7. 12. 2000 – Rs. C-374/98 –, DVBl. 2001, 359 – Basses Corbières; Entscheidung vom 14. 6. 2001 – Rs. C 230/00 –, ABl. EG 2001, Nr. C 212, 5 – Belgien; Entscheidung vom 11. 9. 2001 – Rs. C-220/99 –, ABl. EG Nr. C 289, 2 – Frankreich; Entscheidung vom 11. 9. 2001 – Rs. C-67/99 –, ABl. EG 2001, Nr. C 289, 1 – Irland; Entscheidung vom 11. 9. 2001 – Rs. C-71/99 –, DVBl. 2001, 1826 – Deutschland; Entscheidung vom 23. 10. 2001 – Rs. C-510/99 – Guyana-Verordnung; Entscheidung vom 30. 1. 2002 – Rs. C-103/00 – Meeresschildkröte Griechenland.

5 Zur unmittelbaren Geltung des europäischen Richtlinienrechts EuGH, Urteil vom 11. 8. 1995 – Rs. C-431/92 –, NuR 1996, 102 – Großkrotzenburg; Urteil vom 16. 9. 1999 – Rs. C-435/95 –, DVBl. 200, 214 – WWF Provinz Bozen; EuGH, Entscheidung vom 7. 12. 2000 – Rs. C-374/98 –, DVBl. 2001, 359, 360; vgl. auch Urteil vom 28. 2. 1991 – Rs. C-57/89 –, NVwZ 1991, 559 = NuR 1991, 249 – Leybucht; Urteil vom 2. 8. 1993 – Rs. C-355/90 –, NuR 1994, 521 – Santona; Entscheidung vom 6. 4. 2000 – Rs. C 256/98 –, ZUR 2000, 343.

6 EuGH, Urteil vom 11. 7. 1996 – Rs. C-44/95 –, EuGH Slg. 1996-7, I-3805 –, Royal Society for the Protection of Birds gegen Secretary of State for the Environment.

7 EuGH, Entscheidung vom 19. 9. 2000 – Rs. C 287/98 –, DVBl. 2000, 1838 = NVwZ 2001, 421.

8 Besonders schützenswerte Biotope oder Arten.

9 VG Oldenburg, Urteil vom 16. 5. 2000 – 1 A 3558/98 –, Emssperrwerk.

teilungsspielraum zu. Auch zwingt das Vorkommen prioritärer natürlicher Lebensraumtypen oder Arten nicht ohne Ausnahme zur Aufnahme des Gebietes in die nationale Vorschlagsliste[10].

Für den Neubau zweier Teilabschnitte der Bundesautobahn A 20 zwischen Lübeck und der Landesgrenze Mecklenburg-Vorpommern hat das BVerwG auch vor dem Hintergrund des europäischen Habitat- und Vogelschutzes grünes Licht gegeben und die Klagen von drei Naturschutzverbänden sowie einigen Grundstückseigentümern und Pächtern als unbegründet abgewiesen. Die Entscheidung macht den Weg dafür frei, die Lücke im Autobahnnetz zu schließen, die derzeit noch zwischen dem Raum Lübeck in Schleswig-Holstein und Schönberg in Mecklenburg-Vorpommern klafft. Die planfestgestellte Trasse durchschneidet u. a. den ehemaligen innerdeutschen Grenzstreifen und die Wakenitz-Niederung, die mit einer knapp 300 m langen Talbrücke gequert werden wird. Nach Würdigung des umfangreichen Gutachtermaterials hat sich das BVerwG der Auffassung der Kläger, die Planfeststellungsbeschlüsse seien schon deshalb rechtswidrig, weil sie gegen Vorschriften des europäischen und des nationalen Naturschutzrechts verstießen, nicht zu Eigen gemacht. Nach Einschätzung des Gerichts weist der Naturraum, durch den die Trasse verläuft, nicht die Merkmale eines faktischen Vogelschutzgebietes auf, in dem ein Straßenbauvorhaben unzulässig wäre. Das BVerwG hat sich auch nicht davon zu überzeugen vermocht, dass ein europarechtlich zu schützender Lebensraum betroffen ist, in dem ein Autobahnbau nur bei Vorliegen von Ausnahmegründen in Betracht käme. Den von den Klägern geltend gemachten Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung hat es ebenfalls nicht feststellen können. Auch die geplante Querung durch eine Brücke sei rechtlich nicht zu beanstanden, zumal dabei verschiedene Vorkehrungen zur Minderung der die Natur beeinträchtigenden Wirkungen vorgesehen sind. Der als ökologisch günstigere Alternative in Betracht kommende Bau eines Tunnels würde sowohl bei einer Errichtung im Schildvortrieb als auch im Fall einer offenen Bauweise Mehrkosten in dreistelliger Millionenhöhe verursachen und durfte aus diesem Grund vom Planungsträger ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot verworfen werden. Dabei erkennt das BVerwG einen Beurteilungsspielraum der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der fachlichen Bewertung der besonderen Schutzwürdigkeit eines Gebietes an. Die fachlichen Wertungen, ein Gebiet sei kein schutzwürdiges Vogelschutz- oder FFH-Gebiet, sei nur bei eindeutiger Fehlsamkeit widerlegbar[11].

Zu einer für das Projekt positiven Einschätzung ist auch das OVG Koblenz[12] im Verfahren eines Naturschutzverbandes gegen die Hochmoselbrücke gekommen, die durch Privatfinanzierung erstellt werden soll. Zwar habe das Land Rheinland-Pfalz die Schutzgebiete »Tiefenbachtal« und »Kautenbachtal« zur Weiterleitung an die EU-Kommission gemeldet, was möglicherweise zukünftig ihre Ausweisung als Schutzgebiet im Sinne der FFH-Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensweise sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen zur Folge haben könne. Vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sei jedoch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden, wonach keine erhebliche Beeinträchtigung der betroffenen Gebiete durch den Hochmoselübergang zu erwarten sei. Insbesondere werde der Störung des Jagdraumes von zwei Fledermausarten, die in diesem Gebiet vorkämen, durch die Anlage von Feldgehölzen und Hecken sowie einer Grünbrücke hinreichend Rechnung getragen. Auf einen Verstoß des Vorhabens gegen die Vogelschutzrichtlinie der EU könne sich der Naturschutzverein nicht berufen. Zwar sei möglicherweise ein sog. faktisches Vogelschutzgebiet im Sinne der Richtlinie betroffen, das bisher nicht gemeldet und auch nicht unter Schutz gestellt sei. Diesen Einwand habe der Naturschutzverein aber verspätet erhoben[13].

Wiederholt haben sich die Gerichte auch mit der Frage befasst, in welchem Umfang die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zwingende Gebote enthält und welche Abwägungsmöglichkeiten bestehen. Das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot selbst ist striktes Recht und damit einer Abwägung nicht zugänglich. Der gänzliche Verzicht auf das Vorhaben stellt allerdings ebenso wenig wie die Verweisung auf einen anderen Standort eine Vermeidung dar. Die Frage der Vermeidbarkeit bezieht sich vielmehr darauf, ob bei Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehen Stelle erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vermieden oder zumindest vermindert werden können[14]. Entsprechend kommt es weder beim Vermeidungsgebot noch bei der spezifisch naturschutzrechtlichen Abwägung auf die Gewichtung von Planungsvarianten an. Denn diese ist Gegenstand der fachplanerischen Abwägung[15]. Demnach ist das Verbot vermeidbarer Beeinträchtigungen darauf gerichtet, Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch das Vorhaben selbst an Ort und Stelle möglichst gering zu halten[16].

In welchem Umfang die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild beeinträchtigt werden, lässt sich nur auf der Grundlage zuverlässiger Feststellungen über den vorhandenen Zustand von Natur und Land-

10 BVerwG, Urteil vom 24. 8. 2000 – 6 B 23.00 –, DVBl. 2001, 375 – Monbijou.

11 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2002 – 4 A 15.01, 21.01, 24.01, 47.01, 77.01 – A 20; ebenso bereits VG Oldenburg, Urteil vom 16. 5. 2001 – 1 A 3558/98 – Emssperrwerk.

12 OVG Koblenz, Beschluss vom 27. 9. 2001 – 1 B 10290/01.OVG – Hochmoselbrücke.

13 OVG Koblenz, Beschluss vom 27. 9. 2001 – 1 B 10290/01.OVG – Hochmoselbrücke.

14 VGH Mannheim, Urteil vom 14. 12. 2000 – 5 S 2716/99 –, DVBl. 2000, 1367 = VBlBW 2001, 362, 363 mit Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 30. 10. 1992 – 4 A 4.92 –, DVBl. 1993, 167 = NVwZ 1993, 565 = NuR 1993, 125.

15 VGH Mannheim, Urteil vom 23. 3. 2001 – 5 S 428/00 –, VBlBW 2001, 481, 482 mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 7. 3. 1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 = DVBl. 1997, 838 = NVwZ 1997, 914.

16 VGH Mannheim, Urteil vom 14. 12. 2000 – 5 S 2716/99 –, DVBl. 2000, 1367 = VBlBW 2001, 362 mit Hinweis auf Urteil vom 3. 9. 1993 – 5 S 874/92 –, NVwZ-RR 1994, 373 = NuR 1994, 234 = VBlBW 1994, 271.

schaft klären. Der Vorhabenträger muss allerdings nicht ein vollständiges Arteninventar erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt vielmehr von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten ab. So können bestimmte Tier- und Pflanzenarten ein Indikator für die Biotopqualität und die Lebensraumanforderungen anderer Arten sein oder bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zulassen. Dann reicht die gezielte Erhebung der insoweit repräsentativen Daten aus. Die Bewertung muss dabei nicht anhand standardisierter oder schematischer Verfahren rechenhaft erfolgen[17]. Ein naturschutzrechtlicher Ausgleich bedeutet auch bei einem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts nicht eine Naturalrestitution im naturwissenschaftlichen Sinne, sondern eine Kompensation. Zwischen den Ausgleichsmaßnahmen und dem Eingriffsort muss demgemäß ein funktionaler Zusammenhang bestehen[18].

Das Schutzregime in einem potenziellen FFH-Gebiet[19] wird grundsätzlich nicht durch Art. 6 FFH-RL, sondern durch die gemeinschaftsrechtlichen Vorwirkungen bestimmt, durch die verhindert wird, dass schutzwürdige Gebiete zerstört oder nachhaltig beeinträchtigt werden. Überwiegen bei der nach § 19 Abs. 3 BNatSchG gebotenen Abwägung die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, so ist der Eingriff zu untersagen. Bei der Bilanzierung im Rahmen dieser Vorschrift dürfen nunmehr neben den Ausgleichsmaßnahmen auch die Ersatzmaßnahmen berücksichtigt werden (§ 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). Genügt die Abwägung nicht diesen Anforderungen, so kommt im Straßenplanungsrecht ein ergänzendes Verfahren im Sinne des § 17 Abs. 6 c Satz 2 FStrG in Betracht, wenn der Mangel nicht von solcher Art und Schwere ist, dass die Planung als Ganzes von vornherein in Frage gestellt wird[20].

3. Lärmschutz

Planung verbindet sich aus Gründen des Gesundheits- und Eigentumsschutzes (Art. 2, 14 GG), der Wahrung der Belange der kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 GG) und rechtsstaatlich-demokratischen Gründen (Art. 20 Abs. 3 GG) notwendigerweise mit dem Abwägungsgebot[21]. Autonome Planung muss sich durch Abwägung legitimieren[22]. Die rechtlichen Anforderungen an die Bewältigung des Lärmschutzes stellen sich daher als Abwägungs- und Rechtsschutzpyramide dar[23]. In die Abwägung sind alle Belange einzustellen, die mehr als geringfügig, in ihrem Eintritt wahrscheinlich, schutzwürdig und erkennbar sind[24]. Bereits Betroffenheiten im Bereich der Hörbarkeitsschwelle von 2–3 dB(A)[25] sind daher in die Abwägung einzustellen, selbst wenn der einfach-rechtliche Richt- oder Grenzwert nicht erreicht wird und auch keinerlei Gesundheitsgefahr besteht[26]. Lärm ist daher ein Abwägungsfaktor unabhängig davon, ob die Werte der Regelwerke erreicht oder gar überschritten werden. Der Abwägung wesentlich ist es allerdings, dass Belange auch überwunden und zurückgestellt werden können[27]. Werden die Richtwerte der jeweiligen Rechtsverordnungen erreicht, können sich daraus erhöhte Abwägungserfordernisse ergeben. Hier entwickeln sich die Richtwerte der Regelwerke zu Abwägungsdirektiven[28]. Auch treten Planungsalternativen stärker in den Vordergrund[29]. Bei Überschreiten der Lärmgrenzwerte etwa der 16. BImSchV[30] bestehen nach § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte ggf. auch Schutzmaßnahmen[31] oder auf Entschädigung[32] vergleichbar dem Schutzauflagensystem in § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG[33]. Derartige Rechte sind

17 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386 = NVwZ 2001, 673 mit Hinweis auf Beschluss vom 23. 4. 1997 – 4 NB 13.97 –, NVwZ 1997, 1215 = NuR 1997, 446.

18 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386 = NVwZ 2001, 673 mit Hinweis auf Urteil vom 27. 9. 1990 – 4 C 44.87 –, DVBl. 1990, 209; Urteil vom 23. 8. 1996 – 4 A 29.95 –, DVBl. 1997, 68 = NVwZ 1997, 486 = NuR 1997, 87; ebenso VGH Mannheim, Urteil vom 14. 12. 2000 – 5 S 2716/99 –, DVBl. 2000, 1367 = VBlBW 2001, 362.

19 BVerwG, Urteil vom 19. 1. 1998 – 4 A 9.97 –, BVerwGE 107, 1 – A 20; Urteil vom 27. 1. 2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 = DVBl. 2000, 814 – Hildesheim; Urteil vom 24. 8. 2000 – 6 B 23.00 –, DVBl. 2001, 375 – Monbijou.

20 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386 = NVwZ 2001, 673.

21 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 12.99 –, DVBl. 2001, 669 = DÖV 2001, 692 = NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf Urteil vom 28. 1. 1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248 = DVBl. 1999, 1288 = NVwZ 1999, 1222.

22 BVerwG, Urteil vom 12. 12. 1969 – 4 C 105.66 –, BVerwGE 34, 301 = DVBl. 1970, 414.

23 *Stüer*, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 2. Aufl., Münster 1998, Rdnr. 2349.

24 BVerwG, Beschluss vom 9. 11. 1979 – 4 N 1.78 –, BVerwGE 59, 87 = DVBl. 1980, 233.

25 So BVerwG, Beschluss vom 19. 2. 1992 – 4 NB 11.91 –, NJW 1992, 2844 = DVBl. 1992, 1099 – Ferienhausgebiet.

26 Zum Abwägungsgebot in der Flughafenplanung BVerwG, Urteil vom 29. 1. 1991 – 4 C 51.89 –, BVerwGE 87, 332 = DVBl. 1991, 1143 = NVwZ-RR 1991, 601 – Flughafen München II.

27 BVerwG, Urteil vom 12. 12. 1969 – 4 C 105.66 –, BVerwGE 34, 301 = DVBl. 1970, 414.

28 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 12.99 –, BayVBl. 2001, 350 = DVBl. 2001, 669 = DÖV 2001, 692 = NVwZ 2001, 1160 unter Hinweis auf Urteil vom 28. 1. 1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248, 253 = DVBl. 1999, 1288 = NVwZ 1999, 1222.

29 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 13.99 –, DVBl. 2001, 669 = BauR 2001, 900 = NVwZ 2001, 1154 – Schweinfurt, unter Hinweis auf Urteil vom 25. 1. 1996 – 4 C 5.95 –, BVerwGE 100, 238 = DVBl. 1996, 677 = NVwZ 1996, 788; Urteil vom 28. 1. 1999 – 4 A 18.98 –, NVwZ-RR 1999, 629; Urteil vom 25. 10. 2001 – 11 A 30.00 110-kV-Bahnstromleitung. Aber auch bei schweren Betroffenheiten haben Alternativplanungen keinen absoluten Vorrang, BVerwG, Beschluss vom 30. 9. 1998 – 4 VR 9.98 –, NVwZ-RR 1999, 164.

30 Zur Rechtslage vor Inkrafttreten der 16. BImSchV BGH, Urteil vom 21. 1. 1999 – III ZR 168/97 –, BGHZ 140, 285 = DVBl. 1999, 603.

31 BVerwG, Urteil vom 26. 2. 1999 – 4 A 47.96 –, DVBl. 1999, 1526 = NVwZ 2000, 560 – A 14, unter Hinweis auf Urteil vom 18. 4. 1996 – 11 A 86.95 –, BVerwGE 101, 73 = DVBl. 1996, 921, 924 = NVwZ 1996, 901.

32 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 1999 – 11 A 31.98 –, NVwZ 2000, 435 = UPR 2000, 146 unter Hinweis auf Urteil vom 9. 2. 1995 –

nur nach Maßgabe der normierten Regelungen einschränkbar und lösen entsprechende Schutzauflagen- oder Entschädigungsansprüche aus. Ist die Höhe des Schadens noch nicht abschließend absehbar, kann über den Anspruch in der Planfeststellung dem Grunde nach entschieden werden[34]. Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses sind dabei allerdings vorrangig und nach dem Grundsatz des Vorrangs des Primärrechtsschutzes abschließend[35]. Wird die Schwelle zur Gesundheitsgefahr überschritten, muss die Planung zwingend einen Ausgleich schaffen. Sie hat die Belastungen entweder durch planerische Maßnahmen zu verringern, durch eine Umplanung die Voraussetzungen für eine Enteignung und damit eine Entschädigung zu schaffen oder in anderer Weise einen entschädigungsrechtlichen Ausgleich zu gewähren. Eine Gesundheitsgefahren herbeiführende oder fortschreibende Planung würde an den verfassungsrechtlichen Erfordernissen eines ausreichenden Gesundheitsschutzes und auch der Eigentumsgarantie scheitern. Der Plangeber kann daher das Lärmschutzinteresse nicht risikolos wegwerten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird von der Rechtsprechung bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von tags zwischen 70 dB(A) (BVerwG[36]) bzw. 75 dB(A) (BGH)[37] und 60 dB(A) (BVerwG) bzw. 65 dB(A) (BGH) angenommen. Auf der anderen Seite bestehen allerdings unterhalb der Gesundheitsgefahr nach Maßgabe der Normvorgaben planerische Abwägungsspielräume[38], bei denen auch prognostische Elemente wirksam werden können[39]. Auch spürbare Wertminderungen hat der Betroffene bei Einhaltung des Abwägungsgebotes hinzunehmen[40]. Man wird es daher einem Planungsträger wohl nicht automatisch als Abwägungsfehler anlasten können, wenn er den Lärm, der nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit seinem Vorhaben steht, als für die Standortentscheidung letztlich nicht allein ausschlaggebend behandelt, solange die jeweiligen Betroffenheiten zutreffend ermittelt und in die Abwägung eingestellt worden sind[41].

Der nach § 41 BImSchG und der 16. BImSchV gebotene Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nur in den räumlichen Grenzen der jeweiligen Planung zu gewährleisten. Dabei kommt es allein auf den Lärm an, der von dem geplanten oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht und im Bereich der baulichen Maßnahme entsteht[42].

Der Eigentümer eines im Außenbereich gelegenen Grundstücks muss damit rechnen, dass in der Nähe zu seinem Grundstück öffentliche Verkehrswege geplant werden. Deshalb gilt hier der Trennungsgrundsatz auch nicht uneingeschränkt[43], stellt allerdings unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle eine Abwägungsdirektive dar[44]. Dient eine im Außenbereich gelegene bauliche Anlage nicht mehr dem Wohnen und ist dies auf absehbare Zeit auch nicht mehr möglich, hat diese Anlage auch nicht den Schutz einer Wohnnutzung nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV[45].

Die Behörde darf sich bei der Abwägung von Lärmimmissionen im Rahmen der Planfeststellung auf die 16. BImSchV und die dort in Bezug genommene Richtlinie Schall 03 stützen, die den Bau oder die Veränderung von Personenbahnhöfen als lärmneutral bewertet. Dem Verordnungsgeber steht dabei ein Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der es ihm erlaubt, eine Veränderung des Lärmgeschehens insgesamt als unbedeutend einzustufen, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelas-

4 C 26.93 –, BVerwGE 97, 367 = DVBl. 1995, 750 = NVwZ 1995, 907.

33 Grundlegend BVerwG, Urteil vom 14. 2. 1975 – 4 C 21.74 –, BVerwGE 48, 56 = DVBl. 1975, 713 = NJW 1975, 1373 – B 42; Urteil vom 9. 2. 1995 – 4 C 26.93 –, BVerwGE 97, 367 = DVBl. 1995, 750 = NVwZ 1995, 907 – Lärmschutzwand; Urteil vom 18. 3. 1998 – 11 A 55.96 –, DVBl. 1998, 1181 = NVwZ 1998, 1071 – Staffelstein; Beschluss vom 1. 4. 1998 – 11 VR 13.97 –, DVBl. 1998, 1191 = NVwZ 1998, 1070 = UPR 1998, 311 – Aumühle; Urteil vom 15. 3. 2000 – 11 A 33.97 –, NVwZ 2001, 78.

34 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653, 655 = UPR 2001, 352.

35 OVG Lüneburg, Urteil vom 3. 5. 2001 – 7 K 4341/99 –, DVBl. 2001, 1307 = NordÖR 2001, 444 mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 22. 6. 1979 – 4 C 8.76 –, BVerwGE 58, 154 = DVBl. 1980, 289; Urteil vom 22. 5. 1987 – 4 C 17–19.84 –, BVerwGE 77, 295 = DVBl. 1987, 1011 = NJW 1987, 2884. Zum Vorrang des Anspruchs auf Planergänzung gegenüber einem Entschädigungsanspruch BGH, Urteil vom 21. 1. 1999 – III ZR 168/97 –, DVBl. 1999, 603.

36 BVerwG, Urteil vom 21. 5. 1976 – IV C 80.74 –, BVerwGE 51, 15 = DVBl. 1976, 779 = NJW 1976, 1760 – Stuttgart-Degerloch.

37 BGH, Urteil vom 25. 3. 1993 – III ZR 60/91 –, BGHZ 122, 76 = DVBl. 1993, 1089 = NJW 1993, 1700.

38 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386, 393 = NVwZ 2001, 673; Urteil vom 20. 12. 2000 – 11 A 7.00 –, NVwZ-RR 2001, 360 = UPR 2001, 351 unter Hinweis auf Urteil vom 3. 3. 1999 – 11 A 9.97 –, DVBl. 1999, 1527 = NuR 2000, 575 = NVwZ-RR 1999, 720 = UPR 1999, 388.

39 BVerwG, Urteil vom 22. 11. 2000 – 11 C 2.00 –, BVerwGE 112, 221 = DVBl. 2001, 405 = NVwZ 2001, 429, 430 = UPR 2001, 148. Die abschließende Entscheidung muss allerdings grundsätzlich in der Planfeststellung selbst erfolgen. Ein Auflagenvorbehalt ist nur unter den Voraussetzungen des § 74 Abs. 3 VwVfG zulässig, BVerwG, Urteil vom 22. 11. 2000 – 11 C 2.00 –, BVerwGE 112, 221 = DVBl. 2001, 405 = DÖV 2001, 691 = NVwZ 2001, 429 = UPR 2001, 148.

40 BVerwG, Beschluss vom 5. 3. 1999 – 4 A 7.98 (4 AR 3.98) –, NVwZ-RR 1999, 556.

41 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386, 393 = NVwZ 2001, 673; vgl. auch *Günter Halama*, Vortrag, gehalten vor der 8. Verwaltungsrechtlichen Arbeitstagung des Anwaltsinstituts Bochum e. V. am 26. 1. 2002 in Berlin.

42 OVG Lüneburg, Urteil vom 21. 6. 2000 – 7 K 3716/98 –, NVwZ 2001, 99 = BauR 2000, 996 mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 21. 3. 1996 – 4 C 9.95 –, BVerwGE 101, 1 = DVBl. 1996, 916 = NVwZ 1996, 1003.

43 VGH München, Beschluss vom 5. 3. 2001 – 8 ZB 00.3490 –, DÖV 2001, 697 = NuR 2001, 465 = NVwZ-RR 2001, 579.

44 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 12.99 –, DVBl. 2001, 669 = BayVBl. 2001, 350 = DÖV 2001, 692 = NVwZ 2001, 1160 mit Hinweis auf Urteil vom 28. 1. 1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248 = DVBl. 1999, 1288 = NVwZ 1999, 1222.

45 VGH Mannheim, Urteil vom 9. 10. 2000 – 5 S 1883/99 –, DVBl. 2001, 405 = VBlBW 2001, 278.

tung die Wirklichkeit nicht nur völlig unzureichend abbildet. Der Emissionspegel von Zug- und Rangierfahrten in Personenbahnhöfen darf dabei pauschal wie für eine freie Strecke gerechnet werden[46].

Im Einklang mit der Anlage 1 der 16. BImSchV dürfen auch projektbezogene Untersuchungsergebnisse herangezogen werden, die eine Korrektur der Werte der 16. BImSchV zur Folge haben. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sind nicht an allgemeine Durchschnittswerte gebunden, wenn konkrete Untersuchungen den örtlichen Besonderheiten der zu erwartenden Verkehrsstruktur und anderen Faktoren Rechnung tragen[47]. Vor diesem Hintergrund hat das BVerwG die lärmmindernde Berücksichtigung des sog. Flüsterasphalt abgesegnet und dazu ausgeführt: Die Regelung in der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS 90[48] über die höchste zugrunde zu legende Geschwindigkeit[49] ist mit höherrangigem Recht vereinbar. Dabei darf ein Abzug von 2 dB(A) nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV für die Verwendung des lärmmindernden Straßenbelags »Splittmastixasphalt, 0/8 und 0/10 ohne Absplittung« berücksichtigt werden[50].

Ein bereits vorhandener Verkehrslärm-Vorbelastung und die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen allerdings in der Gesamtbelastung nicht zu einer Gesundheitsgefährdung führen[51]. Bei der Gesamtbewertung darf eine durch die Entlastungswirkung eintretende geringere Verkehrsbelastung auf einer vorhandenen Bundesstraße berücksichtigt werden[52]. Die für den Schutz von Wohngebäuden bestehenden Richt- und Grenzwerte lassen sich nicht auf Stallgebäude übertragen. weil es für Vieh, insbesondere für Milchkühe, keine in Fachkreisen anerkannten Grenz- oder Zumutbarkeitswerte gibt[53].

4. Erschütterungen und sonstige Immissionen

Das in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV für die Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen festgelegte Verfahren stellt allein auf den Luftschall ab. Für Immissionen durch Körperschall und der sich daraus ergebenden Erschütterungsimmissionen ist § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG anzuwenden[54]. Auch bei Erschütterungen können plangegebene Vorbelastungen bedeutsam sein[55].

Bei der Abschätzung gesundheitlicher Risiken und der damit verbundenen Toleranzgrenzen darf sich die Planfeststellungsbehörde an Werten orientieren, die deutlich unterhalb der Konzentrationswerte in § 2 der 23. BImSchV liegen. Sie ist nicht gehalten, eine Trasse zu wählen, bei der die Orientierungswerte des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) auch bei trassennah liegenden Grundstücken unterschritten werden[56].

5. Bewertung von Vorbelastungen

Erschütterungs- und Schallimmissionen sind auszugleichen, wenn sie mit Rücksicht auf die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse nicht zumutbar sind. Dabei ist eine tatsächliche oder plangegebene Vorbelastung zu berücksichtigen[57]. Die Grenze der schutzmindernder Vorbelastungen ist jedoch dort erreicht, wo die Erschütterungen die verfassungsrechtlich hinzunehmende Zumutbarkeitsgrenze überschreiten[58]. Ansonsten können die Betroffenen keine sanierenden Schutzmaßnahmen verlangen[59]. Die Reichweite der plangegebenen Vorbelastung bestimmt sich nach den jeweiligen Einzelfallumständen[60].

II. Straßenplanung

Im Bereich der Straßenplanung wurde die Bedeutung der Bedarfsplanung für die Planrechtfertigung weiter herausgearbeitet, die Planfeststellung vom Straßenverkehrsrecht abgegrenzt aber auch Konfliktlagen zwischen Straße und Mobilfunk-Sendemasten behandelt.

46 BVerwG, Urteil vom 20. 12. 2000 – 11 A 7.00 –, NVwZ-RR 2001, 360 = UPR 2001, 351 mit Hinweis auf Urteil vom 3. 3. 1999 – 11 A 9.97 –, DVBl. 1999, 1527 = NuR 2000, 575 = NVwZ-RR 1999, 720 = UPR 1999, 388.

47 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 13.99 –, DVBl. 2001, 669 = BauR 2001, 900 = NVwZ 2001, 1154 – A 71, mit Hinweis auf Urteil vom 21. 3. 1996 – 4 C 9.95 –, BVerwGE 101, 1 = DVBl. 1996, 916 = NVwZ 1996, 1003.

48 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990).

49 Pkw 130 km/h; Lkw 80 km/h.

50 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 13.99 –, DVBl. 2001, 669 = NVwZ 2001, 1154.

51 BVerwG, Urteil vom 21. 3. 1996 – 4 C 9.95 –, BVerwGE 101, 1 = DVBl. 1996, 916.

52 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 13.99 –, DVBl. 2001, 669 = NVwZ 2001, 1154.

53 BVerwG, Urteil vom 12. 4. 2000 – 11 A 24.98 –.

54 BVerwG, Beschluss vom 13. 11. 2001 – 9 B 57.01 –, DVBl. 2002, 276 = UPR 2002, 75.

55 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653 unter Hinweis auf die DIN 4150-1.

56 BVerwG, Urteil vom 16. 10. 2001 – 4 A 42.01 – DVBl. 2002, 275 im Anschluss an BVerwG, Urteil vom 26. 2. 1999 – 4 A 47.96 –, DVBl. 1999, 526 = NVwZ 2000, 560 – A 14.

57 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653 = UPR 2001, 352 – Berliner Innenring, mit Hinweis auf Urteil vom 21. 5. 1976 – IV C 80.74 –, BVerwGE 51, 15 = DVBl. 1976, 779 = NJW 1976, 1760.

58 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653 mit Hinweis auf Urteil vom 14. 12. 1979 – IV C 10.77 –, BVerwGE 59, 253 = DVBl. 1980, 301 = NJW 1980, 2368; Urteil vom 15. 3. 2000 – 11 A 42.97 –, BVerwGE 110, 370 = DVBl. 2000, 1342 = NVwZ 2001, 71.

59 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653 = UPR 2001, 352 mit Hinweis auf Urteil vom 21. 5. 1976 – IV C 80.74 –, BVerwGE 51, 15 = DVBl. 1976, 779 = NJW 1976, 1760; Urteil vom 14. 12. 1979 – IV C 10.77 –, BVerwGE 59, 253 = DVBl. 1980, 301 = NJW 1980, 2368; Urteil vom 12. 4. 2000 – 11 A 18.98 –, BVerwGE 111, 108 = DVBl. 2000, 1344 = NVwZ 2001, 82.

60 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653, 655 = UPR 2001, 352 mit Hinweis auf Urteil vom 9. 2. 1995 – 4 C 26.93 –, BVerwGE 97, 367 = DVBl. 1995, 750 = NVwZ 1995, 907; Urteil vom 14. 12. 1979 – IV C 10.77 –, BVerwGE 59, 253 = DVBl. 1980, 301 = NJW 1980, 2368.

1. Bedarfsplan und Planrechtfertigung

Der Bedarfsplan des Gesetzgebers ist grundsätzlich bindend[61] und darf von der Planfeststellungsbehörde auch in der Abwägung berücksichtigt werden[62]. Allerdings kann das Vorhaben an entgegenstehenden öffentlichen oder privaten Belangen scheitern[63]. Finanzielle Engpässe und eine Streckung des ursprünglich vorgesehenen Zeitplans lassen die Planrechtfertigung allerdings noch nicht entfallen[64]. Etwas anderes gilt, wenn sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt[65]. Gemäß § 3 FStrAbG können allerdings an einer Bundesfernstraße, deren Ausbau in dem Bedarfsplan nicht oder erst in einer späteren Dringlichkeitsstufe vorgesehen ist, einzelne Verbesserungsmaßnahmen von geringer örtlicher Ausdehnung durchgeführt werden, ohne dass ihnen der Bedarfsplan entgegensteht, wenn die Ziele des Bedarfsplans berücksichtigt werden[66].

Eine planerische Ermessensentscheidung muss vernünftigerweise geboten sein[67]. Diese Stufe der Prüfung verhindert allerdings nur grobe und offensichtliche Missgriffe[68]. Besteht ein berechtigtes Interesse daran, eine Region zur Förderung ihrer wirtschaftlichen Entwicklung infrastrukturell aufzuschließen, kann auch dies zur Planrechtfertigung genügen[69]. Insofern gelten im Hinblick auf eine Stärkung der regionalen Wirtschaftstruktur im Luftverkehrsrecht keine anderen Grundsätze[70]. Im Übrigen stellt es die Erforderlichkeit des Vorhabens nicht in Frage, wenn nicht alle Gründe dem Planfeststellungsbeschluss zu entnehmen sind[71]. Eine Änderung auf den der Planfeststellung vorgelagerten Planungsstufen führt nicht notwendig auch zu einer Änderung der Identität des planfestzustellenden Vorhabens. Denn § 73 VwVfG regelt die Planfeststellung und nicht die Bedarfsplanung, die Landesplanung oder die Finanzplanung[72].

2. UVP-Pflicht und Plangenehmigung

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der UVP-ÄndRL[73] ist die generelle UVP-Pflicht (Regel-UVP) auf vierstreifige Straßenbauvorhaben beschränkt worden. Im Übrigen ist im Einzelfall im Wege einer Vorprüfung zu entscheiden, ob ein Vorhaben umweltrelevant ist und dementsprechend in die UVP-Pflicht fällt. Für die Vorprüfung müssen die Bundesländer innerhalb des bundesgesetzlichen Rahmens Vorgaben schaffen. Das Rechtsinstrument der Plangenehmigung kann in den alten Bundesländern bei UVP-pflichtigen Vorhaben nicht mehr angewendet werden. Bei Vorhaben mit Vorprüfungspflicht ist eine Plangenehmigung nicht ausgeschlossen, wenn auf Grund einer Vorprüfung die UVP-Pflicht verneint wird. Die Entscheidung hierüber ist nach § 3 a UVPG der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Feststellung ist nicht selbstständig anfechtbar. In den neuen Bundesländern sind auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben zukünftig noch Plangenehmigungen möglich, wenn der Antrag vor dem 31. 12. 2006 gestellt wird. Es ist allerdings eine Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 9 Abs. 3 UVPG durchzuführen. Fälle von unwesentlicher Bedeutung im Sinne von § 17 Abs. 2 FStrG liegen bei uvp-pflichtigen Vorhaben nicht mehr vor. Wird eine UVP-Pflicht im Wege einer Vorprüfung verneint, erhält die Öffentlichkeit auf Antrag Kenntnis. Die Bundesländer sind gehalten, für Landes- und Kreisstraßen EG-konforme Regelungen zu schaffen. Die Neuregelungen bedeuten nicht das »Aus« für die Plangenehmigung. Ergibt eine Vorprüfung, dass die beabsichtigte Maßnahme keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, kann unter den Voraussetzungen des § 17 Abs. 1 a FStrG auch weiterhin eine Plangenehmigung erteilt werden[74].

3. Abschnittsbildung

Die Bildung von Planungsabschnitten und damit die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilschritte ist – mit Zustimmung des Vorhabenträgers[75] – grundsätzlich zulässig. Jedem Abschnitt muss allerdings eine selbstständige Verkehrsfunktion zukommen, auch wenn das Gesamtpla-

61 VGH Mannheim, Urteil vom 14. 12. 2000 – 5 S 2716/99 –, DVBl. 2000, 1367 = VBlBW 2001, 362 mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 26. 3. 1998 – 4 A 7.97 –, NuR 1998, 605 = UPR 1998, 382.

62 VGH Mannheim, Urteil vom 23. 3. 2001 – 5 S 428/00 –, VBlBW 2001, 481 mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 12. 12. 1996 – 4 C 29.94 –, BVerwGE 102, 331 = DVBl. 1997, 708 = NVwZ 1997, 908.

63 VGH Mannheim, Urteil vom 14. 12. 2000 – 5 S 2716/99 –, DVBl. 2000, 1367 = VBlBW 2001, 362 mit Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 10. 4. 1997 – 4 C 5.96 –, BVerwGE 104, 236 = DVBl. 1998, 115 = NVwZ 1998, 508.

64 BVerwG, Urteil vom 25. 10. 2001 – 11 A 30.00 – 110-kV-Bahnstromfernleitung.

65 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 12.99 –, DVBl. 2001, 669 = BayVBl. 2001, 350 = NVwZ 2001, 1160 mit Hinweis auf Urteil vom 18. 6. 1997 – 4 C 3.95 –, NVwZ-RR 1998, 292 = NuR 1998, 251 = UPR 1998, 25.

66 BVerwG, Beschluss vom 15. 5. 2001 – 4 B 32.01 –, DVBl. 2001, 1450 = NVwZ 2001, 1163.

67 VGH Mannheim, Urteil vom 9. 10. 2000 – 5 S 1883/99 –, DVBl. 2001, 405 = VBlBW 2001, 278; Urteil vom 9. 10. 2000 – 5 S 1888/99 –, VBlBW 2001, 315.

68 BVerwG, Urteil vom 11. 7. 2001 – 11 C 14.00 –, DVBl. 2001, 1848 mit Hinweis auf Urteil vom 3. 6. 1971 – IV C 64.70 –, BVerwGE 38, 152 = DVBl. 1972, 119; für ein Landesentwicklungsprogramm OVG Koblenz, Urteil vom 2. 3. 2001 – 1 A 11447/00 –, DVBl. 2001, 1301 = NVwZ-RR 2001, 714.

69 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386 = NVwZ 2001, 673 mit Hinweis auf Urteil vom 6. 12. 1985 – 4 C 59.82 – NJW 1986, 1508 = DÖV 1986, 520; Urteil vom 26. 3. 1998 – 4 A 7.97 –, NuR 1998, 605 = UPR 1998, 382.

70 BVerwG, Urteil vom 11. 7. 2001 – 11 C 14.00 –, DVBl. 2001, 1848.

71 BVerwG, Urteil vom 11. 7. 2001 – 11 C 14.00 –, DVBl. 2001, 1848; Urteil vom 25. 10. 2001 – 11 A 30.00 – 110-kV-Bahnstromfernleitung.

72 BVerwG, Beschluss vom 29. 1. 2001 – 4 B 87.00 –, NVwZ-RR 2002, 2.

73 Gesetz zur Umsetzung der UVP-ÄndRL, der IVU-RL und weiterer EG-Richtlinien zum Umweltschutz vom 27. 7. 2001, BGBl. I S. 1950.

74 *Stüer/Probstfeld*, UVP bei Straßenbauvorhaben. Das Ende der Plangenehmigung?, UPR 2001, 361.

75 BVerwG, Urteil vom 11. 7. 2001 – 11 C 14.00 –, DVBl. 2001, 1848.

nungskonzept im Nachhinein scheitern sollte[76]. Wird ein Dritter nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt einer Bundesfernstraße betroffen, ist er durch die Abschnittsbildung nur bei Zwangspunkten in seinen Rechten verletzt und damit klagebefugt[77].

4. Planfeststellung und Straßenverkehrsrecht

Im Planfeststellungsverfahren werden auch die Zuständigkeitsgrenzen zwischen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden überbrückt (§ 75 I VwVfG). Im Wege der Planfeststellung kann auch über die Anordnung der zur Ausstattung der straßennotwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu entscheiden sein. Das gilt insbesondere dann, wenn das Straßenbauvorhaben nur zusammen mit einer entsprechenden Beschilderung oder einer Lichtsignalanlage ihrer baulichen Bestimmung gemäß sicher benutzt werden kann[78].

5. Sendemast in Anbauverbotszone

In der Anbauverbotszone einer Bundesfernstraße kann ein Sendemast nur errichtet werden, wenn dies aus Gemeinwohlgründen geboten ist. § 9 Abs. 8 FStrG setzt für das Vorliegen derartiger Gründe allerdings nicht zwingend voraus, dass es sich um ein Vorhaben eines Trägers öffentlicher Verwaltung handelt. Einem entschädigungslosen späteren Ausbau kann allerdings in einer Befristung oder in einem Vorbehalt des Widerrufs Rechnung getragen werden[79].

III. Eisenbahnplanung

Auf der Grundlage des allgemeinen Fachplanungsrechts standen in den eisenbahnrechtlichen Verfahren vor allem die speziellen Problemstellungen nach dem AEG aber auch die Alternativenprüfung nicht nur bei der Trassenwahl, die Abschnittsbildung und das Verhältnis zur Bauleitplanung auf dem Prüfstand.

1. Anwendung des AEG

Der Bundesgesetzgeber hat vor allem im Hinblick auf die neuen Bundesländer von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht und das Planfeststellungsrecht im AEG für sämtliche Eisenbahnen, einschließlich der Landeseisenbahnen, in §§ 18 ff. AEG einheitlich geregelt[80]. Zu den notwendigen Folgemaßnahmen einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG gehören auch die Maßnahmen an anderen Anlagen. Wegen des engen systematischen Zusammenhangs der Regelung des § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG mit § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG erstreckt sich die enteignungsrechtliche Vorwirkung nach § 22 Abs. 2 AEG auch auf notwendige Folgemaßnahmen[81]. Ein berechtigter Enteignungszweck ist allerdings dann nicht mehr gegeben, wenn Maßnahmen gleichsam beiläufig zum Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung gemacht werden, obwohl sie nicht durch das originäre Vorhaben bedingt sind[82].

2. Prognosesicherheit – Alternativenprüfung – Trassenwahl

Auch gewissen Unwägbarkeiten, die mit der Liberalisierung des Zugangs zum Schienennetz verbunden sind, entziehen den bisherigen Prognosedaten nicht ihre Grundlage[83]. Alternativlösungen müssen sich als vorzugswürdig aufdrängen[84]. Auch bei einem Raumordnungsverfahren muss die Planfeststellungsbehörde eine eigene Abwägungsentscheidung zur Trassenführung treffen[85]. Dabei hat die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ein besonderes Gewicht[86]. Allerdings kommt dem Interesse eines Grundstückeigentümers oder Pächters, nicht enteignend in Anspruch genommen zu werden, gegenüber anderen Belangen nicht zwingend ein Vorrang zu[87]. Bei der Überprüfung fernstraßenrechtlicher Planfeststellungsbeschlüsse ist die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums allerdings mit besonderem Gewicht in die Abwägung einzustellen[88]. Zu den abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belangen gehört auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung[89]. Die Be-

76 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 2000 – 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140 = DVBl. 2001, 386 = NVwZ 2001, 673 mit Hinweis auf Urteil vom 25. 1. 1996 – 4 C 5.95 –, BVerwGE 100, 238 = DVBl. 1996, 677 = NVwZ 1996, 788; Urteil vom 7. 3. 1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 = DVBl. 1997, 838 = NVwZ 1997, 914; Urteil vom 28. 1. 1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248 = DVBl. 1999, 1288.

77 BVerwG, Beschluss vom 10. 11. 2000 – 4 B 47.00 –, NVwZ 2001, 800 mit Hinweis auf BVerwG , Beschluss vom 30. 8. 1996 – 7 VR 2.96 –, NVwZ 1997, 497 = NWVBl. 1997, 54.

78 Z. B. bei Kreuzungen und Einmündungen in das über– oder untergeordnete Straßennetz, vgl. hierzu auch § 1 Abs. 4 Nr. 3, §§ 3 und 4 FStrG; BVerwG, Beschluss vom 7. 7. 2000 – 4 B 94.99 –.

79 BVerwG, Beschluss vom 20. 6. 2001 – 4 B 41.01 –, NVwZ-RR 2001, 713.

80 OVG Koblenz, Urteil vom 2. 3. 2001 – 1 A 11447/00 –, DVBl. 2001, 1301 = NVwZ-RR 2001, 714.

81 OVG Koblenz, Urteil vom 5. 4. 2000 – 8 C 11634/98 –, NVwZ 2001, 104 mit Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 31. 8. 1995 – 11 VR 14.95 –, NVwZ-RR 1996, 187 = UPR 1996, 143 sowie VGH Mannheim, Urteil vom 9. 2. 1995 – 5 S 1648/94 –, VBlBW 1995, 275 = NuR 1996, 297.

82 OVG Koblenz, Urteil vom 5. 4. 2000 – 8 C 11634/98 –, DVBl. 2001, 1368 = NVwZ 2001, 104 – ICE.

83 BVerwG, Urteil vom 22. 11. 2000 – 11 C 2.00 –, BVerwGE 112, 221 = DVBl. 2001, 405 = DÖV 2001, 691 = NVwZ 2001, 429 = UPR 2001, 148.

84 BVerwG, Urteil vom 11. 1. 2001 – 4 A 13.99 –, DVBl. 2001, 669 = BauR 2001, 900 = NVwZ 2001, 1154 – A 71, mit Hinweis auf Urteil vom 25. 1. 1996 – 4 C 5.95 –, BVerwGE 100, 238 = DVBl. 1996, 677 = NVwZ 1996, 788; ebenso BVerwG, Urteil vom 25. 10. 2001 – 11 A 30.00 – 110-kV-Bahnstromfernleitung.

85 BVerwG, Urteil vom 25. 10. 2001 – 11 A 30.00 – 110-kV-Bahnstromfernleitung.

86 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653 = UPR 2001, 352 – Berliner Innenring.

87 VGH Mannheim, Urteil vom 14. 12. 2000 – 5 S 2716/99 –, DVBl. 2000, 1367 = VBlBW 2001, 362 mit Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 30. 8. 1999 – 4 VR 9.98 –, NuR 1999, 633 = NVwZ-RR 1999, 164; *König*, Fachplanung und Enteignung, Anforderungen der Eigentumsgarantie an die projektbezogene Fachplanung, in: Stüer (Hrsg.), Planungsrecht, Bd. 6, Osnabrück 2001, S. 143.

88 BVerwG, Beschluss vom 5. 1. 2001 – 4 B 57.00 –, NVwZ-RR 2001, 422.

89 BVerwG, Urteil vom 31. 1. 2001 – 11 A 6.00 –, DVBl. 2001, 1306 = NVwZ-RR 2001, 653 = UPR 2001, 352.

hörde darf auch an einem aus einer Machbarkeitsstudie sich ergebenden technischen Konzept festhalten, selbst wenn andere technisch ebenfalls vertretbare Lösungsmodelle möglich sind[90]. Kosteneinschätzungen müssen verlässlich sein. Ergeben sich hier Zweifel, kann es sich empfehlen, einen unabhängigen Gutachter einzuschalten[91].

3. Bahnbiotope

Wird eine Eisenbahnanlage wesentlich geändert, so steht § 38 Nr. 3 BNatSchG a. F.[92] 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. Es ist vielmehr in jedem Einzelfall zu prüfen, ob und inwieweit eine Maßnahme die bestandsgeschützte Nutzung beeinträchtigen würde. Ob die Eingriffsfläche allgemein für Bahnzwecke gewidmet ist, ist dabei unerheblich[93].

4. Eisenbahnplanung und Bauleitplanung

Der Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn hat in der Regel überörtliche Bedeutung nach § 38 Satz 1 BauGB[94]. Denn nach dem durch das BauROG 1998 veränderten Wortlaut des § 38 BauGB ist nicht mehr auf die voraussichtliche planerische Kraft der einzelnen Gemeinde, sondern auf die überörtlichen Bezüge des Vorhabens abzustellen. Solche überörtlichen Bezüge sind nach Auffassung des BVerwG bei dem Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn in der Regel gegeben[95].

IV. Luftverkehr

Den Bau des Großraumflugzeugs A 3xx in Hamburg-Finkenwerder unter Inanspruchnahme eines Teils des Mühlenberger Lochs hat das OVG Hamburg im Gegensatz zur Vorinstanz[96] abgesegnet[97]. Es hat dabei im Eilverfahren offen gelassen, ob das Vorhaben in Finkenwerder an der südlichen Elbseite trotz des privaten Trägers gemeinnützig[98] ist[99]. Denn der Bau des Airbus A 380, wie er inzwischen heißt, sichere eine Vielzahl von Arbeitsplätzen, sodass ihm eine Planrechtfertigung nicht abgesprochen werden könne[100]. Aber selbst bei einer nicht gemeinnützigen Planfeststellung seien die in ihren Rechten Betroffenen auf die Anordnung von Schutzauflagen beschränkt, wenn sich hierdurch eine Rechtsbeeinträchtigung vermeiden lasse. Dies gelte jedenfalls dann, wenn die Lärmbelastungen unterhalb der Gesundheitsgefahren lägen und durch entsprechende Schutzauflagen auch unterhalb der einfachrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze gemindert werden könnten. Eine Grenze könnte dann bestehen, wenn weder aktive noch passive Lärmschutzmöglichkeiten bestehen und die Lärmbetroffenen daher auf eine Entschädigung verwiesen werden müssten[101].

Die Klage gegen sitzungspolizeiliche Maßnahmen während eines Erörterungstermins ist unzulässig. Der Ausschluss eines Teilnehmers wegen massiver Störungen kann nur im Rahmen der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss gerügt werden, stellte das BVerwG zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Schönefeld fest[102]. Der Ausschluss sei auch in der Sache nicht zu beanstanden. Erstreckt sich das Gelände auf mehrere Länder, so trifft nach § 10 Abs. 1 Satz 2 LuftVG die Entscheidung über die zuständige Behörde die Landesregierung des Landes, in dem der überwiegende Teil des Geländes liegt. Die gesetzlichen Regelungen geben der Planfeststellungsbehörde die Befugnis, auf dem Gebiet des anderen Landes Erörterungstermine abzuhalten und sitzungspolizeiliche Maßnahmen zu treffen.

Gegen die Festlegung von An- und Abflugstrecken von und zu Flugplätzen gemäß § 27 a Abs. 2 Satz 1 LuftVO durch Rechtsverordnung können betroffene Flughafenanwohner Rechtsschutz im Wege der Feststellungsklage erlangen. Die Klage kann nur dann Erfolg haben, wenn das Interesse eines Klägers am Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen willkürlich unberücksichtigt geblieben ist[103].

Wendet sich eine Gemeinde gegen die durch Rechtsverordnung vorgenommene Festlegung von Flugrouten, ist sie auf die Geltendmachung von Abwehrrechten aus der

90 BVerwG, Urteil vom 9. 11. 2000 – 4 A 51.98 –, DVBl. 2001, 644 = NVwZ 2001, 682.

91 VGH Mannheim, Beschluss vom 5. 3. 2001 – 10 S 2700/00 –, NVwZ-RR 2001, 562 = NuR 2001, 517; zu § 7 BHO vgl. auch VGH München, Beschluss vom 5. 3. 2001 – 8 ZB 00.3490 –, DÖV 2001, 697 = NuR 2001, 465 = NVwZ-RR 2001, 579.

92 Die Regelung ist in das BNatSchG 2002 nicht übernommen worden.

93 BVerwG, Urteil vom 22. 11. 2000 – 11 A 4.00 –, BVerwGE 112, 214 = DÖV 2001, 515 = NuR 2001, 266 = NVwZ 2001, 562.

94 BVerwG, Beschluss vom 31. 10. 2000 – 11 VR 12.00 –, DVBl. 2001, 405 = BauR 2001, 928 = NuR 2001, 226 = NVwZ 2001, 90.

95 BVerwG, Urteil vom 31. 7. 2000 – 11 VR 5.00 –, UPR 2001, 33.

96 VG Hamburg, Beschluss vom 18. 12. 2000 – 15 3923/00 –, NordÖR 2001, 34; Beschluss vom 10. 1. 2001 – 15 2934/00 –, IBR 2001, 144.

97 OVG Hamburg, Beschluss vom 19. 2. 2001 – 2 Bs 370/00 –, NVwZ 2001, 1173 – Mühlenberger Loch.

98 Zum Wasserrecht BVerwG, Urteil vom 10. 2. 1978 – 4 C 25.75 –, BVerwGE 55, 220 = DVBl. 1979, 67; Urteil vom 18. 5. 1990 – 7 C 3.90 –, BVerwGE 85, 155 = DVBl, 1990, 1170; zum Luftverkehrsrecht BVerwG, Urteil vom 7. 7. 1978 –, IV C 79.76 –, BVerwGE 56, 110 = DVBl. 1978, 845 – Frankfurter Flughafen; Beschluss vom 7. 11. 1996 – 4 B 170.96 –, DVBl. 1994, 434; vgl. auch BVerfG, Beschluss vom 24. 3. 1987 – 1 BvR 1046/85 –, BVerfGE 74, 264 = DVBl. 1987, 466 – Boxberg.

99 Dabei kennzeichnet der Begriff des »gemeinnützigen« Vorhabens im Fachplanungsrecht ein in einem öffentlichen Interesse stehendes Vorhaben, so BVerwG, Urteil vom 7. 7. 1978 – 4 C 79.76 –, BVerwGE 56, 110 = DVBl. 1978, 845 – Frankfurter Flughafen.

100 BVerwG, Urteil vom 14. 2. 1975 – IV C 21.74 –, BVerwGE 48, 56 = DVBl. 1975, 713 = NJW 1975, 1373 – B 42; Urteil vom 24. 11. 1989 – 4 C 41.88 –, BVerwGE 84, 123 = NVwZ 1990, 860 – Hochrheinautobahn A 98; Urteil vom 20. 5. 1999 – 4 A 12.98 –, DVBl. 1999, 1514 = NVwZ 2000, 555.

101 OVG Hamburg, Beschluss vom 19. 2. 2001 – 2 Bs 370/00 –, NVwZ 2001, 1173 – Mühlenberger Loch.

102 BVerwG, Urteil vom 30. 1. 2002 – 9 A 20.01 –.

103 BVerwG, Urteil vom 28. 6. 2000 – 11 C 13.99 –, BVerwGE 111, 276 = DVBl. 2000, 1858.

kommunalen Selbstverwaltung beschränkt. Dabei können auch die ihr zustehenden kommunalen planerischen Interessen bei der Abwägung der Entscheidung über Flugrouten überwunden werden[104]. Soll die Abfertigungskapazität eines Flughafens durch einen Erweiterungsbau erhöht werden, ist ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren hierfür nicht erforderlich. Denn eine Änderung nach § 8 Abs. 3 LuftVG ist nicht schon dann wesentlich, wenn abwägungserhebliche Belange berührt sein können, sondern allein dann, wenn die Änderung sich unmittelbar auf die Flugbewegungen auswirkt[105].

§ 7 Abs. 1 LuftVG ist eine ausreichende gesetzliche Ermächtigungsgrundlage auch für Verwaltungsakte, mit denen dem jeweiligen Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten die Pflicht auferlegt wird, ein Betreten oder Befahren ihrer Grundstücke zu dulden[106]. Dies gilt unabhängig davon, ob vor, während oder nach der Erteilung einer Genehmigung nach § 6 LuftVG ein Planfeststellungsverfahren, ein Raumordnungsverfahren oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder durchgeführt wird. Entscheidend für die Anwendbarkeit des § 7 Abs. 1 LuftVG ist allein, dass die Durchführung der Vorarbeiten zeitlich vor einer Antragstellung nach § 6 LuftVG i. V. mit §§ 40, 41 LuftVZO gestattet wird. § 7 Abs. 1 LuftVG umfasst sowohl die Gestattung von Vorarbeiten für die erstmalige Genehmigung eines Flugplatzes/Flughafens gemäß § 6 Abs. 1 LuftVG als auch für die Änderung bzw. Erweiterung eines bereits genehmigten Flugplatzes/Flughafens gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG. Die Prüfung im Rahmen von § 7 Abs. 1 LuftVG, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Genehmigung gemäß § 6 LuftVG voraussichtlich vorliegen, ist auf eine überschlägige Plausibilitätskontrolle beschränkt[107].

Wird für Hochbauten auf einem Flughafengelände eine Baugenehmigung beantragt, darf die Entscheidung, ob das Vorhaben planfeststellungsbedürftig ist, in einem verwaltungsinternen Zwischenverfahren getroffen werden. Dritte, die geltend machen wollen, das Vorhaben hätte nur im Wege einer Planfeststellung zugelassen werden dürfen, trifft insoweit keine Anfechtungslast. Mit einer gegen eine Baugenehmigung für Flughafenhochbauten gerichteten Anfechtungsklage können Drittbetroffene rügen, die planerische Abwägung ihrer dem Vorhaben entgegenstehenden Belange sei ihnen rechtswidrig vorenthalten worden, indem anstelle des an sich gebotenen Planfeststellungsverfahrens nur ein Baugenehmigungsverfahren durchgeführt worden sei. Daneben ist für eine Klage, mit der die Luftaufsicht zu einem Einschreiten gegen das Bauvorhaben verpflichtet werden soll, kein Rechtsschutzinteresse gegeben[108].

Ein nachträgliches Nachtflugverbot für einen Verkehrsflughafen kann nur angeordnet werden, wenn eine entsprechende Rechtsgrundlage besteht. Nach der Rechtsprechung des BVerwG[109] ist zwischen der grundsätzlichen Einstufung des Flughafens und den einzelnen Betriebsregelungen zu unterscheiden. Steht die Zulässigkeit des Verkehrsflughafens bestandskräftig fest, weil entsprechende Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss zurückgewiesen worden sind, darf nicht über Betriebseinschränkungen diese Funktion des internationalen Verkehrsflughafens wieder in Frage gestellt werden. Zudem können durch Schutzauflagen nach § 9 Abs. 2 LuftVG dem Unternehmer keine Lärmkontingente vorgeschrieben werden. Dies gilt auch für ein Nachtflugverbot eines bereits durch Teilurteil als rechtmäßig angesehenen internationalen Verkehrsflughafens[110]. Ein Nachtflugverbot oder ein eingeschränkter Nachtbetrieb kann aber das Ergebnis einer Abwägung im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses sein. Auf ein bestimmtes Ergebnis dieser Abwägung haben die Lärmschutzbetroffenen indes keinen Rechtsanspruch, sodass die auf eine Lärmkontingentierung und ein Nachtflugverbot gerichteten Klagen von Betroffenen und Gemeinden gegen den Flughafen München II abgewiesen worden sind. Damit ist aber nicht ausgeschlossen, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung bei der Planfeststellung nach § 8 LuftVG zu entsprechenden Maßnahmen kommt, indem sie dem Flughafen sozusagen von vornherein ein bestimmtes Gepräge gibt. Ein Nachtflugverbot oder eine Lärmkontingentierung sind daher nicht grundsätzlich ausgeschlossen, können nur nicht auf der Grundlage des § 9 Abs. 2 LuftVG als Schutzauflage verfügt werden, sondern können nur das Ergebnis einer allgemeinen planerischen Abwägung sein. Die Behörde wird allerdings in diesen Möglichkeiten eingeschränkt, soweit die Planfeststellungsbeschlüsse bestandskräftig sind. Ein Gericht hat hier im Vergleich zur Planfeststellungsbehörde nur geringere Entscheidungsspielräume. In eine bestandskräftige Zulassung kann nur bei Rechtswidrigkeit des Beschlusses unter Berücksichtigung des Vertrauensschutzes des Unternehmers und der Fluggesellschaften (§ 48 VwVfG) oder dann eingegriffen werden, wenn sich neue, unvorhersehbare Gefahren herausstellen, die eine Änderung der damaligen Regelungen zwingend erforderlich machen (§ 48 II Nr. 3 und 5 VwVfG).

104 VGH Kassel, Beschluss vom 18. 4. 2001 – 2 Q 1064/01 –, NVwZ 2001, 826 mit Hinweis auf BVerwG, Beschluss vom 15. 4. 1999 – 4 VR 18.98 –, NVwZ-RR 1999, 554 = ZfBR 2000, 66.

105 BVerwG, Beschluss vom 11. 1. 2001 – 11 VR 16.00 –, DVBl. 2001, 402 = NVwZ 2001, 566.

106 BVerwG, Beschluss vom 29. 5. 2000 – 11 B 65.99 –, ZLW 2001, 601.

107 VGH Kassel, Beschluss vom 12. 7. 2001 – 2 Q 777/01 –, DVBl. 2001, 1863 mit Hinweis auf OVG Schleswig, Urteil vom 20. 7. 1997 – 1 L 294/95 –, NuR 1999, 169.

108 BVerwG, Urteil vom 26. 9. 2001 – 9 A 3.01 –, DVBl. 2002, 272 = UPR 2002, 73 – Flughafen Tegel.

109 Zur Startbahn West in Frankfurt: BVerwG, Urteil vom 7. 7. 1978 – IV C 79.76 –, BVerwGE 56, 110 = DVBl. 1978, 845; zum Flughafen München II: Urteil vom 30. 5. 1984 – 4 C 58.81 –, BVerwG 69, 256 = DVBl. 1984, 1075; Urteil vom 5. 12. 1986 – 4 C 13.85 –, BVerwGE 75, 214 = DVBl. 1987, 573 = NVwZ 1987, 578; Urteil vom 29. 1. 1991 – 4 C 51.89 –, BVerwGE 87, 332 = DVBl. 1991, 1143 = NVwZ-RR 1991, 601.

110 BVerwG, Urteil vom 29. 1. 1991 – 4 C 51.89 –, BVerwGE 87, 332 = DVBl. 1991, 1143 = NVwZ-RR 1991, 601 – Flughafen München II.

Ist allerdings ein durchgreifender Flughafenausbau mit einer weiteren Start- und Landebahn beabsichtigt, steht auch der vorhandene Betrieb einschließlich seines konkreten Widmungsumfangs erneut auf dem Prüfstand. Die Planfeststellungsbehörde hat daher im Rahmen der Abwägung auch den vorhandenen Betrieb zu berücksichtigen und in eine Gesamtbetrachtung einzutreten. Das gilt vor allem dann, wenn sich Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Ausbauteilen ergeben und der Flughafen nach der beabsichtigten Erweiterung als Einheit erscheint. Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen dieser Abwägung auch nicht daran gehindert, die bisherige Widmung zu konkretisieren, zu verändern oder einzuschränken[111].

V. Militärische Vorhaben

Militärische Vorhaben nehmen nach wie vor eine Sonderstellung ein. Das gilt auch für den Luftverkehr. Nach § 30 Abs. 1 LuftVG kann die Bundeswehr sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen von den luftverkehrsrechtlichen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 LuftVG geregelte Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Wird für das Vorhaben eine Enteignung erforderlich, gliedert sich das Verfahren in zwei Teile: Das Landbeschaffungsverfahren, das mit der Bezeichnung endet, die wiederum die Grundlage für die Enteignung bildet, und die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG. Flugplätze dürfen danach nur mit Genehmigung angelegt oder betrieben werden (§ 6 Abs. 1 LuftVG). Eine Änderung der Genehmigung ist auch erforderlich, wenn die Anlage oder der Betrieb des Flughafens wesentlich erweitert oder geändert wird (§ 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG).

Im Landbeschaffungsverfahren findet nur eine eingeschränkte Beteiligung der Gemeinden und der Träger öffentlicher Belange statt. Die betroffenen Eigentümer oder die allgemeine Öffentlichkeit werden nicht beteiligt. Im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG ist dem Wortlaut der Vorschrift nach eine förmliche Beteiligung der Eigentümer oder der Öffentlichkeit ebenfalls nicht vorgesehen. Dies hängt damit zusammen, dass die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 6 LuftVG für die Betroffenen Bürger in der Regel keine Außenwirkungen hat, sondern nur die Gemeinden bindet. Diese haben daher nach der Rechtsprechung des BVerwG[112] im Gegensatz zu den Bürgern ein Recht auf Information und Anhörung. Abwehrrechte können ihnen zustehen, wenn sich weite Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren Planung entziehen oder konkrete Planungen betroffen sind[113]. Die Öffentlichkeit wird regelmäßig im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG beteiligt. Eine Besonderheit besteht bei militärischen Anlagen darin, dass dort kein Planfeststellungsverfahren nach § 8 LuftVG stattfindet. Die in diesem Verfahren gebotene Öffentlichkeitsbeteiligung mit Planoffenlage und Erörterungstermin entfällt daher. Wegen dieses Ausfalls des luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahrens spricht einiges dafür, im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren eine Beteiligung in dem Umfang vorzunehmen, wie sie verfassungsrechtlich geboten ist. Zudem ist eine Beteiligung erforderlich, soweit sie der Aufbereitung des Abwägungsmaterials dient, auf dessen Grundlage die luftverkehrsrechtliche Genehmigung erteilt wird. Eine Beteiligung ist hier allerdings nur insoweit erforderlich, wie sie nicht bereits im Verfahren nach dem Landbeschaffungsgesetz durchgeführt worden ist. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet nach § 30 Abs. 3 Satz 4 LuftVG allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 Landbeschaffungsgesetz statt. Diese Vorschrift ist aber dahin gehend auszulegen, dass auf Grund des größeren Kreises der von dieser Entscheidung Betroffenen eine ergänzende Beteiligung im luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG erforderlich ist[114]. Hier hat dann auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung in Anlehnung an die Vorgaben der §§ 72 ff VwVfG nach dem Modell eines Planfeststellungsverfahrens stattzufinden.

Eingehend hat sich das BVerwG[115] im Verfahren Wittstock mit der Nutzung militärischer Truppenübungs- und Bodenabwurfplätze befasst und dazu folgende Grundsätze aufgestellt: Liegenschaften, die auf der Grundlage des Verteidigungsgesetzes der DDR in Anspruch genommen und den sowjetischen Streitkräften für militärische Zwecke zur Verfügung gestellt wurden, sind in aller Regel als Teil des Verwaltungsvermögens nach Art. 21 Abs. 1 Satz 1 EV Eigentum des Bundes geworden. Sie dürfen von der Bundeswehr nach Maßgabe des materiellen Rechts der Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich weiter militärisch genutzt werden, ohne dass ein Verfahren nach § 1 Abs. 3 LBG durchgeführt zu werden braucht. Entwickelt der Bund aufgrund einer veränderten Bedarfslage ein neues Konzept für die Nutzung vorhandener Truppenübungsplätze, so hat er die betroffenen Gemeinden anzuhören und die gemeindlichen Belange in seine Entscheidung einzustellen. Eine Anhörung, die den Anforderungen des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG genügt, setzt mehr voraus, als dass eine Gemeinde lediglich in beliebiger Weise über bestimmte Absichten informiert wird und Gelegenheit erhält, hierzu Erklärungen abzugeben. Erforderlich ist, dass der Gemeinde ein zeitlicher Rahmen zugebilligt wird, der es ihr ermöglicht, sich nach einer der Materie angemessenen Prüfung und Würdigung zu den aus ihrer

111 Diese Fragen stellen sich beim Ausbau des internationalen Verkehrsflughafens Frankfurt.

112 BVerwG, Urteil vom 7. 7. 1978 – IV C 79.76 –, BVerwGE 56, 110 = DVBl. 1978, 845 – Frankfurter Flughafen.

113 BVerwG, Urteil vom 4. 5. 1988 – 4 C 22.87 –, BVerwGE 79, 318 = DVBl. 1988, 960.

114 BVerwG, Urteil vom 3. 5. 1988 – 4 C 11.85 –, DVBl. 1988, 855 = NVwZ 1988, 1122.

115 BVerwG, Urteil vom 14. 12. 2000 – 4 C 13.99 –, DVBl. 2001, 395 = NVwZ 2001, 1030.

Sicht maßgeblichen Punkten sachgemäß zu äußern. Erforderlich ist weiter, dass die eingeholte Stellungnahme zur Kenntnis genommen und bei der Entscheidung in Erwägung gezogen wird.

Die Beschaffung von Wohnraum für Soldaten der Bundeswehr und ihre Familien im Rahmen der allgemeinen Wohnungsfürsorge dient grundsätzlich nicht Zwecken der Verteidigung im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 1 LBG. Tatsächliche Veränderungen des enteigneten Grundstücks sind im Rahmen des § 57 Abs. 3 LBG erheblich, wenn sie sich so nachhaltig auf das Grundstück auswirken, dass es bei natürlicher Betrachtung nicht mehr als gleichartig angesehen werden kann[116]. Die Enteignungsbehörde kann einen Rückübereignungsantrag im Ermessenswege grundsätzlich nur dann ablehnen, wenn die Rückabwicklung auf unverhältnismäßige Schwierigkeiten stößt[117].

Beantragt der künftige Betreiber eines Flugplatzes eine einheitliche Genehmigung für Sicht- und Instrumentenflug und ist die Planrechtfertigung auf dieses Gesamtkonzept bezogen, so darf vorweg eine »Teilgenehmigung« allein für den Sichtflugbetrieb nur erteilt werden, wenn der Genehmigung des Instrumentenflugbetriebs keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Die Frage der Realisierbarkeit des Gesamtvorhabens ist anhand objektiver Gegebenheiten zu beantworten. Es gibt keinen luftverkehrsrechtlichen Planungsleitsatz des Inhalts, dass ein Flugplatz nicht genehmigungsfähig ist, wenn seine »luftseitigen Kapazitäten« durch den Vorrang militärischen Flugbetriebs verbündeter Streitkräfte eingeschränkt sind. Regionale Strukturhilfe ist beim Verkehrswegebau legitim[118]. Für das Luftverkehrsrecht gilt das auch für Konversionsvorhaben (§ 8 Abs. 5 Satz 1, Abs. 7 LuftVG). Die zivile Mitbenutzung eines Militärflugplatzes ist aus diesem Grunde jedenfalls dann planerisch gerechtfertigt, wenn die entsprechende Nutzungsänderung dazu dient, eine wirtschaftsschwache Region an den Luftverkehr anzuschließen. Jedenfalls in diesem Fall ist eine Angebotsplanung zulässig[119].

VI. Wasserstraßenrecht – Küstenschutz

Grünes Licht hat das VG Oldenburg auch in den Hauptsacheentscheidungen zum Emssperrwerk gegeben[120]. Der Eingriff in das Vogelschutzgebiet »Ems Außendeichsflächen und Sände von Terborg bis Emden«, das aus den drei Teilbereichen Petkumer, Nendorper und Terborger Vorland besteht, sei verträglich. Ob ein unverträglicher Eingriff aus wirtschaftlichen Gründen hätte gerechtfertigt werden können[121] oder ein faktisches Vogelschutzgebiet durch die Verfügungsbefugnis des Landes und einen angeordneten besonderen Biotopschutz ausreichend in nationales Recht umgesetzt worden ist[122], brauchten die Oldenburger Richter daher nicht zu entscheiden. Das Ems-Ästuar sei kein potenzielles FFH-Gebiet[123], weil insoweit ein fachlicher Beurteilungsspielraum bestehe. Denn Voraussetzung für die Annahme eines potenziellen FFH-Gebiets ist, dass sich die Meldung des Bereichs an die Europäische Kommission nach den im Anhang III, Phase 1 der FFH-Richtlinie genannten Kriterien aufdrängt. Dass die Meldung des Gebiets »ernsthaft in Betracht kommt«, reicht für eine Meldungsverpflichtung nicht aus. Zwar dürfen bei der Beurteilung der Frage, ob ein Gebiet der Europäischen Kommission nach Art. 4 Abs. 1 der FFH-Richtlinie vorzuschlagen ist, wirtschaftliche oder allgemeinpolitische Gesichtspunkte keinen Einfluss haben[124]. Es besteht aber angesichts der Weite der in Anhang III, Phase 1 der FFH-Richtlinie genannten Kriterien ein gerichtlich nicht überprüfbarer naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum[125]. Nur wenn dieser im Einzelfall auf Null reduziert ist, also sachliche Gründe für ein Absehen von der Gebietsmeldung nicht bestehen, erscheint es geboten, bereits eine unmittelbare Geltungskraft der FFH-Richtlinie anzunehmen. Beim Vorkommen sog. prioritärer Lebensraumtypen oder Arten (Art. 1 lit. d und h der FFH-Richtlinie) spricht regelmäßig viel für die Aufnahme in die nationalen Vorschlagslisten. Eine Verbindlichkeit in jedem Einzelfall besteht jedoch auch insoweit nicht. Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung des Landes Niedersachsen, den Bereich zwischen Papenburg und Dollart nicht als FFH-Gebiet zu melden, nicht zu beanstanden[126].

Ein planfeststellungs- oder jedenfalls plangenehmigungsbedürftiger Ausbau nach § 12 Abs. 2 WaStrG ist dann nicht gegeben, wenn lediglich Maßnahmen der Gewässerunterhaltung vorgenommen werden, das Vorhaben

116 Bejaht für den Bau von Reihen- und Doppelhäusern auf landwirtschaftlichen Nutzflächen.

117 BVerwG, Urteil vom 31. 8. 2000 – 4 C 8.99 –, BVerwGE 112, 29 = DVBl. 2000, 1881.

118 BVerwG, Urteil vom 22. 3. 1985 – 4 C 15.83 –, BVerwGE 71, 166 = DVBl. 1985, 900 – Weidezaun.

119 BVerwG, Urteil vom 11. 7. 2001 – 11 C 14.00 –, DVBl. 2001, 1848 – Bitburg.

120 VG Oldenburg, Urteil vom 16. 5. 2001 – 1 A 3558/98 –; zu den Eilentscheidungen VG Oldenburg, Beschluss vom 26. 10. 1999 – 1 B 3319/99 –, NdsVBl. 2000, 36; Beschluss vom 5. 11. 1999 – 1 B 3140/99 –, NuR 2000, 405; OVG Lüneburg, Beschluss vom 6. 7. 2000 – 3 M 559 und 561/00 –, NVwZ-RR 2001, 362; *Stüer*, NdsVBl. 2000, 25.

121 EuGH, Urteil vom 7. 12. 2000 – Rs. C 374/98 –, DVBl. 2001, 359.

122 EuGH, Urteil vom 25. 11. 1999 – Rs. C 96/98 –, NuR 2000, 206 = ZUR 2000, 222; Urteil vom 18. 3. 1999 – Rs. C 166/97 –, ZUR 1999, 148 = NUR 1999, 501; Urteil vom 19. 5. 1998 – Rs. C 3/96 –, DVBl. 1998, 888 = NuR 1998, 538 – Niederlande.

123 BVerwG, Urteil vom 27. 1. 2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 = DVBl. 2000, 814 – Hildesheim; Beschluss vom 24. 8. 2000 – 6 B 23.00 – DVBl. 2001, 375 = NVwZ 2001, 92 – Monbijou; Urteil vom 27. 10. 2000, – 4 A 18.99 –, DVBl. 2001, 386; OVG Lüneburg, Urteil vom 17. 1. 2001 – 7 K 100/98 –, DVBl. 2001, 671.

124 EuGH, Urteil vom 7. 11. 2000 – Rs. C-371/98 –, DVBl. 2000, 1841; BVerwG, Urteil vom 19. 5. 1998 – 4 A 9.97 –, BVerwGE 107, 1 = DVBl. 1998, 900 = NVwZ 1998, 961 – A 20; Urteil vom 27. 1. 2000 – 4 C 2.99 –, BVerwGE 110, 302 = DVBl. 2000, 814 – Hildesheim.

125 BVerwG, Beschluss vom 24. 8. 2000 – 6 B 23.00 –, DVBl. 2001, 375 = NVwZ 2001, 92 – Monbijou; vgl. auch Urteil vom 31. 1. 2002 – 4 A 15.01, 21.01, 24.01, 47.01, 77.01 – A 20.

126 VG Oldenburg, Urteil vom 16. 5. 2001 – 1 A 3558/98 –, Emssperrwerk.

daher der Erhaltung eines ordnungsgemäßen Zustandes des Wasserabflusses und der Schiffbarkeit dient. Die Grenzziehung zwischen Ausbau und Unterhaltung richtet sich danach, ob es sich um Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung des Verkehrswegs oder aber um solche der Substanzerhaltung handelt[127]. Dabei darf auch dann an einen planungsrechtlichen mitunter fiktiven Bestand angeknüpft werden, selbst wenn dieser infolge des Zeitablaufs tatsächlich nicht mehr erkennbar ist. Sind etwa das Fehlen ausreichender Finanzmittel oder einigungsbedingte Besonderheiten hierfür ursächlich, ist ein ansonsten notwendiger enger zeitlicher Zusammenhang zwischen vorausgehender Veränderung und nachfolgender Substanzerhaltung nicht erforderlich[128]. Die Errichtung eines Leitwerkes in einer Bundeswasserstraße auf der Gründung eines bis 1970 bestehenden und danach durch Militärmanöver der sowjetischen Streitkräfte zerstörten Deckwerkes wird vom BVerwG als Unterhaltungsmaßnahme nach § 8 WaStrG eingestuft. Daran ändert auch nichts, dass zwischen dem Leitwerk und der Uferlinie eine Flachwasserzone entsteht, die es bei dem früheren Deckwerk nicht gab.

127 BVerwG, Beschluss vom 27. 10. 2000 – 11 VR 14.00 –, DVBl. 2000, 1864 = NuR 2001, 155 = NVwZ-RR 2001, 88.

128 BVerwG, Beschluss vom 27. 10. 2000 – 11 VR 14.00 –, DVBl. 2000, 1864 = NuR 2001, 155 = NVwZ-RR 2001, 88.

VII. Vom neuen Naturschutzrecht zur Plan-UVP

Die Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes werden zunehmend in Brüssel bestimmt. Aber auch Berlin hat inzwischen aufgeholt. Das im März dieses Jahres in Kraft getretene BNatSchG hat den Naturschutz auf eine neue Grundlage gestellt. Vor allem die Einführung der Verbandsklage und das stärkere Ausbuchstabieren der »guten fachlichen Praxis« in der Landwirtschaft bereitet der interessierten Fachwelt Kopfzerbrechen. Die EG-Richtlinie zur Plan-UVP ist bis Mitte des Jahres 2004[129] in nationales Recht umzusetzen. Vielfältige Aufgaben also, die der Bewältigung harren. Die am Fachplanungsrecht Interessierten können sich daher auch in Zukunft auf neue Arbeitsfelder freuen.

129 Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. 6. 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. L 197/30. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie müssen vor dem 21. 6. 2004 erlassen sein (Art. 13 Plan-UVP-RL).

Berichte

Umweltschutz und Versorgungssicherheit – bleibende Schicksalsaufgabe des Staates

– Umweltrechtstage 2001 des Landes Nordrhein-Westfalen vom 5. bis 6. Dezember 2001 in Düsseldorf –

Von wissenschaftlicher Mitarbeiterin *Manuela Hormesch*, Bonn

Am 5. und 6. 12. fanden sich zu den Umweltrechtstagen 2001 Teilnehmer unterschiedlichster Arbeitsgebiete im Robert-Schumann-Saal in Düsseldorf ein, um der Frage nachzugehen, ob Umweltschutz und Versorgungssicherheit bleibende Schicksalsaufgabe des Staates sind.

Nach der Begrüßung durch den Direktor des Instituts für das Recht der Wasser- und Entsorgungswirtschaft an der Universität Bonn, Prof. Dr. *Rüdiger Breuer*, eröffnete die Ministerin für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen *Bärbel Höhn* mit einleitenden Worten die hochkarätig besetzte wissenschaftliche Fachtagung.

1. Grundfragen des staatlichen Umweltschutzes zu Beginn des 21. Jahrhunderts

Der erste Teilkomplex wurde eröffnet mit dem Vortrag von Prof. Dr. *Michael Kloepfer*, Humboldt-Universität zu Berlin, zum Thema »Der Umweltstaat – Ziele und Instrumente«. Aus dem Umstand, dass der moderne Umweltstaat nicht nur auf die Kooperation mit seinen Bürgern, sondern auch auf die Zusammenarbeit mit anderen Staaten, der europäischen Gemeinschaft und internationalen Organisationen angewiesen sei, folgerte *Kloepfer* die provokante These, dass der moderne Umweltstaat ein Staat ohne wirkliche Umweltsouveränität sei. Unter dem Aspekt der für die Verwirklichung des Umweltstaatsprinzips erforderlichen Staatsstrukturen widmete sich *Kloepfer* eingehend dem Problem der Langzeitverantwortung, die als solche in den vorhandenen Strukturen von Staat und Wirtschaft nicht verankert sei. Zur wirksamen Durchsetzung des Umweltstaatsprinzips verlangte der Redner eine Vertretung des Umweltschutzes im Kabinett, die er gedanklich auf ein Gegenzeichnungsrecht des Umweltministers bei allen umweltrelevanten Projekten zuspitzte.

An diesen Vortrag schlossen sich die Ausführungen von Prof. Dr. *Georg Hermes*, Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt a. M., zu »Versorgungssicherheit und Infrastrukturverantwortung des Staates« an. Er betonte, dass Infrastrukturverantwortung heute (nur noch) als Gewährleistungsverantwortung zu verstehen sei. Dies bedeu-