

tet die EU-Gerichte. Daneben ist sie auch ein Weg, Verstöße gegen das EU-Recht auf – im Vergleich zu Gerichtsverfahren – schnelle und wenig aufwendige Art zu korrigieren. Von dieser Perspektive aus betrachtet sind Beschwerdeverfahren vorzu-

ziehen, die den Beschwerdekammern die Möglichkeit geben, die angegriffene Entscheidung direkt zu ersetzen. Diese Ausgestaltung ist effektiver. Dasselbe gilt für Verfahren, die über einen automatischen Suspensiveffekt verfügen.

Berichte

16. Speyerer Planungsrechtstage und Luftverkehrsrechtstag

von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. Bernhard Stürer, Münster/Osnabrück*

Die Speyerer Frühjahrstagungen zum Planungsrecht und zum Luftverkehrsrecht haben bereits eine lange Tradition. Schon zum 16. Mal trafen sich in der altherwürdigen Salierstadt in der Zeit vom 05.03. bis 07.03.2014 rund 250 Fachleute aus Verwaltung, Rechtsprechung, Anwaltschaft und Fachgutachtern sowie Justizariaten unter Leitung von *Prof. Dr. Jan Ziekow* in dem im Jahre 2012 in »Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer« umbenannten Kompetenzzentrum für Verwaltungsrecht.

1. Vom BER und vom Bär – Neues zu Flugrouten

Für die Lärmbetroffenheit kann neben der Zulassung des Neubaus oder der Änderung eines Flughafens auch die Festlegung der Flugrouten bedeutsam sein. Dabei hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung auf der Grundlage des § 27a Abs. 2 LuftVO eine Abwägungsentscheidung zu treffen, die gerichtlich überprüfbar, aber nicht an den zum Abwägungsgebot im Fachplanungsrecht entwickelten Grundsätzen zu messen ist, erläuterte *Prof. Dr. Nikolaus Herrmann*. »Sparabwägung« ist dies einmal genannt worden (Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 2009, Rdnr. 3556).

Dabei handelt es sich nach der gesetzgeberischen Konzeption in erster Linie um ein sicherungsrechtliches Instrument, das der Verhaltenssteuerung insbesondere bei An- und Abflügen zu und von näher bezeichneten Flugplätzen dient. Die Lärmschutzvorschriften sind allerdings auch dazu bestimmt, Drittschutzinteressen zu dienen, sodass sich für fluglämbetroffene Anwohner entsprechende Rechtsschutzmöglichkeiten ergeben (BVerwG, Urteil vom 24.06.2004 – 4 C 11.03 – BVerwGE 121, 152 = DVBl 2004, 1554 – Flugrouten Hochtaunus TABUM). Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung hat nach Maßgabe der Flugsicherheitserfordernisse zu beurteilen, ob die Flugbewegungen eher gebündelt oder gestreut werden und die Lärmbelastung nach Art eines großräumigen Lastenausgleichs aufgeteilt werden oder bestimmte Gebiete verschont bleiben sollen (BVerwG, Urteil vom 24.06.2004 – 4 C 15.03 – FFM TABUM).

Erweiterte Klagerechte hat der EuGH aus Art. 9 Abs. 3 der Århus-Konvention den anerkannten Verbänden zugebilligt (EuGH, Urteil vom 08.03.2011 – C-240/09 – NVwZ 2011, 653 – slowakischer Braunbär; Berkemann, DVBl 2013, 1137; Urteil vom 24.11.2011 – C-404/09 – Kommission gegen Spanien: Alto Sil kantabrischer Braunbär), wie der Direktor des

Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung erläuterte. Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind auch bei der Festlegung der Flugrouten möglichst zu schonen. Unverträgliche Eingriffe sind nur unter den Voraussetzungen einer Abweichungsprüfung zulässig (BVerwG, Urteil vom 19.12.2013 – 4 C 14.12 – Grüne Liga Sachsen – Leipziger Auwald). Mehrere Entscheidungen des BVerwG befassen sich mit den Anforderungen an die prognostische Flugroutenplanung, bei der die zu erwartenden Betroffenheiten in einer relevanten Größenordnung realistisch abgebildet werden müssen (BVerwG, Urteil vom 31.07.2012 – 4 A 5000/10 – BVerwGE 144, 1 = DVBl 2013, 309 – Lärmschutzkonzept BBI), wobei der gesamte Einwirkungsbereich des Flughafens in den Blick zu nehmen ist (BVerwG, Urteil vom 31.07.2012 – 4 A 7001/11 – BVerwGE 144, 44 = NVwZ 2013, 297 – Lärmschutzkonzept BBI). Erhöhte Anforderungen werden in der Rechtsprechung auch bei der Risikoabschätzung unter dem Aspekt von Flugunfällen oder terroristischen Anschlägen gestellt (OVG Berlin/Brandenburg, Urteil vom 23.01.2013 – 11 A 1.13 – LKV 2013, 182 – Wannseeroute Forschungsreaktor BER II; VGH Kassel, Urteil vom 03.09.2013 – 9 C 323/12.T – FFM Südumfliegung).

2. Das Negativattest als Gegenstand der gerichtlichen Auseinandersetzung

Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen in Fällen von unwesentlicher Bedeutung. Diese liegen vor, wenn (1) andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen, (2) Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den von dem Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind und (3) nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Abs. 3 Satz 1 und Abs. 4 bis 7 VwVfG entsprechen muss. Der bis zum 31.05.2014 noch geltende § 8 Abs. 3 LuftVG enthält ähnliche Regelungen (Art. 16, 13 Nr. 2c PIVereinHG v.

* Zu den Beratungen der Vorjahre Stürer/Zeh, DVBl 2001, 969; Hönig, DVBl 2002, 818; ders., DVBl 2003, 977; Stürer/Hönig, DVBl 2004, 618; dies., DVBl 2005, 687; dies., DVBl 2006, 746; dies., DVBl 2007, 746; dies., DVBl 2008, 700; dies., DVBl 2009, 703; Stürer, DVBl 2010, 634; Stürer/Buchsteiner, DVBl 2011, 609; Stürer, DVBl 2012, 558; Stürer/Buchsteiner, DVBl 2013, 635; DÖV 2013, 387. Über den Verlauf der Tagung gibt auch der im Herbst 2014 erscheinende Tagungsband Auskunft, www.hfv-speyer.de.

31.05.2013 – BGBl. I S. 1388), erläuterte RA & FAVerwR Dr. Volker Gronefeld (München).

Allerdings schließt diese Vorschrift den Verzicht auf ein förmliches Verfahren erst bei einer Rechtsbeeinträchtigung aus, während das allgemeine Verwaltungsverfahrensrecht einen solchen Verzicht schon dann nicht mehr ermöglicht, wenn Rechte anderer beeinflusst werden. Auch bei einer Änderung UVP-pflichtiger Vorhaben kann auf ein förmliches Verfahren nicht verzichtet werden (§ 74 Abs. 7 Nr. 3 VwVfG, bisher § 8 Abs. 3 Nr. 3 LuftVG). In die Prüfung sind nach § 3e UVPG frühere Änderungsvorhaben seit dem 01.08.1990 einzubeziehen, da dort nicht danach unterschieden wird, aus welchen Gründen für derartige Vorhaben eine Vorprüfung früher nicht durchgeführt wurde. Eine solche Rückwirkung sei europarechtlich nicht geboten, merkte der Luftverkehrsrechtler an.

Die Entscheidung der Behörde über die Freistellung von einer förmlichen Zulassung ist nach Auffassung des BVerwG (Urteil vom 15.01.1982 – 4 C 26.78 – BVerwGE 64, 325 = DVBl 1982, 359) ein von Dritten anfechtbarer Verwaltungsakt. Denn sie enthalte nicht nur die Feststellung, dass es sich um eine unwesentliche Änderung handle, sondern zugleich die (fachplanungsrechtliche) Zulassung des Vorhabens von unwesentlicher Bedeutung. Für Gronefeld hat ein solches »Negativattest« keine Regelungswirkung und ist daher von Dritten nicht anfechtbar. Allerdings bleibe das präventive Verbot mit Erlaubnisvorbehalt, das sich aus der Planfeststellungspflicht des § 8 Abs. 1 LuftVG ergebe, weiter bestehen. Das Negativattest vermittelt dem Flughafenbetreiber die Sicherheit, dass die Aufsichtsbehörde gegen das angezeigte Vorhaben nicht einschreitet. Es bleibt aber nach wie vor mit dem Risiko behaftet, dass Dritte gegen das Vorhaben Unterlassungsansprüche geltend machen. Denn das Negativattest beseitigt – so Gronefeld – keine fachplanerische Sperrwirkung, auch nicht zu Lasten Dritter.

Rechtsschutz könne gegen ein Negativattest nicht gesucht werden, weil eine solche Entscheidung keinen regelnden Inhalt habe. Zudem könnten Kläger keine Verletzung drittschützender Rechte geltend machen. Allerdings könne der in seinen Rechten Betroffene ggf. einen allgemeinen Folgenbeseitigungsanspruch in der Form des Unterlassungs- oder Untersagungsanspruchs haben.

In der Diskussion wurde indes auf die Umbruchsituation hingewiesen, in der sich das System des gerichtlichen Rechtsschutzes durch die europarechtlichen Einflüsse befinde. Über ein Recht auf Abwägung könnte möglicherweise auch das Klagerecht bei einem »Negativattest« erweitert werden. Allerdings ist wohl noch nicht abschließend geklärt, ob damit die Rechtsschutzmöglichkeiten von betroffenen Dritten gegenüber der baurechtlichen Nachbarklage, die nur bei einer eigenen Rechtsverletzung erfolgreich ist, wirklich erweitert sind.

3. Errichtung und Änderung von Sicherheits- und Kontrollbereichen in Flughafen terminals

Spätestens seit dem Einsturz der Twintower in New York am 11.09.2001 sind die Sicherheitsanforderungen an den Luftverkehr erheblich gesteigert. Eine strikte Trennung von Landseite und Luftseite, die Sicherung des Flughafengeländes durch Umzäunung, die Einrichtung von nicht allgemein zu-

gänglichen Sicherheitsbereichen, von Kontrollbereichen für Passagiere und Handgepäck aber auch die Einrichtung von Kontrollbereichen für die eigenen Mitarbeiter oder die Schaffung von Sicherheitspositionen für bedrohte Luftfahrzeuge sind nur einige Stichworte, in denen sich die gesteigerten Anforderungen an die Flugsicherheit ausdrücken. Das alles stellt an die Betreiber des Flughafens und die Fluggesellschaften permanente Aufgaben, die mit einem steigenden Gefährdungspotenzial wachsen.

Rechtsanwalt Dr. Thilo Streit (DLS Pieper, Köln) erläuterte anhand des weit verzweigten Regelwerks, das in seinen wesentlichen Strukturen bereits durch europäische Vorgaben gesteuert wird, welche technischen Anforderungen an die Sicherheits- und Kontrollbereiche zu stellen sind. Kontrollflächen bestehen dabei üblicherweise aus Metalldetektoren, Luftsicherheitsgeräten, Tischen und Ablageflächen vor Luftsicherheitsgeräten auch für die händische Kontrolle, Sprengstoffpürgeräten, Kontrollkabinen für die eingehende Untersuchung von Passagieren sowie Überwachungs- und Alarmanrichtungen zum Schutz der Kontrollstelle. Die Interessen sind dabei nicht immer deckungsgleich. Der Flughafen möchte ein attraktives Angebot für Passagiere mit kurzen Wartezeiten sowie schnellen und unkomplizierten Kontrollen.

Dabei geht es auch um Geld. Ein Teil der Kosten muss im Hinblick auf die Aufgaben der Bundespolizei und des Zolls von der öffentlichen Hand getragen werden, wobei die bauliche Einrichtung den Behörden zur Verfügung zu stellen ist (§ 8 Abs. 3 LuftSiG). Daraus ergeben sich schwierige Abgrenzungsfragen, die Streit an verschiedenen Rechtsprechungsbeispielen erläuterte. Auch die Bestimmung des Marktpreises für eine qm-Terminalfläche kann monatlich zwischen Rechengrößen von 20 bis 70 Euro schwanken.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass eine Inhalts- und Schrankenbestimmung, die in dem Aufstellen von Kontrollgeräten liege, nur bei einer übermäßigen Belastung des Eigentümers ausgleichspflichtig sei (BVerfG, Beschluss vom 14.07.1981 – 1 BvL 24/78 – BVerfGE 58, 137 – Pflichtexemplare; BVerwG, Urteil vom 15.02.1990 – 4 C 47.89 – BVerwGE 84, 361 = DVBl 1990, 585 – Serriesteich). Das könne sich allerdings anders darstellen, wenn auf Seiten des Flughafens aufwändige bauliche oder sonstige Vorkehrungen erforderlich werden.

4. Wirbelschleppen im Flughafenbereich

Flugzeuge erzeugen hinter ihren Tragflächen rotierende, langlebige Wirbel, aus denen sich Gefahren für die Flugzeuge selbst aber auch die Flughafenumgebung ergeben können. Das kann auch schon einmal zu nicht unerheblichen Gebäudeschäden führen (VGH Kassel, Beschluss vom 29.07.2013 – 9 B 1362/13.T – DVBl 2013, 910). Herkömmliche Abwehrmaßnahmen in Planfeststellungsbeschlüssen, in derartigen Fällen Sicherungsmaßnahmen oder auch Entschädigungen anzuordnen, reichen dabei wohl nicht immer aus, wie RA Dr. Martin Schröder (Messerschmidt, München) erläuterte. Wegen der erheblichen Gefahren auch für Leben und Gesundheit müsse die gerichtliche Kontrolle der Planfeststellungsbeschlüsse intensiver sein, als sie die Rechtsprechung bisher mit entsprechenden Einschätzungsprärogativen ange-

nommen habe (BVerwG, Urteil vom 16.03.2005 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = DVBl 2006, 1373 – Schönefeld).

5. Die gerichtliche Kontrolle von UVP-Fehlern

Besonders durch das Altrip-Urteil des EuGH (Urteil vom 07.11.2013 – C-72/11 – DVBl 2013, 1 597 m. Anm. Stüer/Stüer, DVBl 2013, 1601; Kokott/Sobotta, DVBl 2014, 132) werden neue europarechtliche Maßstäbe für die Geltendmachung von Verfahrensfehlern gestellt, wie *Prof. Dr. Monika Böhm* erläuterte. Die Rechtsschutzmöglichkeiten erweitern sich in der Tendenz zu einer Interessentenklage, die bereits dann zulässig ist, wenn die betroffene Öffentlichkeit in eigenen Interessen betroffen ist (Franzius, DVBl 2014, 543, in diesem Heft; Gassner, DVBl 2014, 551, in diesem Heft). Die Marburger Umweltrechtlerin hielt sowohl eine Erweiterung des UmwRG als auch eine Öffnung der Rechtsprechung zu in der Tendenz erweiterten Klagerechten für erforderlich. Einige Arbeit kommt auch auf die Rechtswissenschaft zu, die aufgerufen ist, den in seinen Ausmaßen wohl noch nicht abschließend erkennbaren Umbau des Rechtsschutzsystems dogmatisch zu begleiten.

Auch noch nicht abschließend geklärt ist allerdings, in welchem Umfang bei einer zulässigen Klage die Begründetheitsprüfung reicht, wurde in der *Diskussion* angemerkt. Der von enteignungsrechtlichen Vorwirkungen betroffene Eigentümer kann traditionell eine umfassende Prüfung der Verwaltungsentscheidung verlangen. Dies bezieht sich auch auf andere öffentliche Belange, die dem Vorhaben entgegenstehen könnten (BVerwG, Urteil vom 18.03.1983 – 4 C 80.79 – BVerwGE 67, 74 = DVBl 1983, 899 – Wittenberg). Der ohne enteignungsrechtliche Vorwirkungen (lediglich) in abwägungserheblichen Belangen Betroffene kann demgegenüber eine Rechtmäßigkeitsprüfung nur im Hinblick auf seine eigenen Belange verlangen, während andere Belange nicht in die Begründetheitsprüfung nach § 113 VwGO eingehen (BVerwG, Urteil vom 14.02.1979 – IV C 21.74 – BVerwGE 48, 56 – B 42). Ob das auch dann noch so ist, wenn die Zulässigkeit der Klage für die betroffene Öffentlichkeit in Zuhaltung auf eine Interessentenklage erweitert wird, ist wohl noch nicht abschließend geklärt. Die Variationsbreite reichte hier von einer vollen gerichtlichen Rechtmäßigkeitskontrolle bis hin zu einer lediglich auf die eigenen Belange beschränkten gerichtlichen Prüfung.

6. Was wird die neue UVP-Richtlinie bringen?

Am 12.03.2014 hat das Europäische Parlament die neue UVP-Richtlinie verabschiedet. Sie muss noch vom Europäischen Rat gebilligt werden und wird danach mit einer dreijährigen Umsetzungsfrist für die Mitgliedstaaten bekannt gemacht. Die neue Richtlinie enthält zwar keinen grundlegenden Umbruch, ergänzt aber doch in verschiedenen Teilbereichen das bisherige Regelungssystem. Das »Screening« wird zu einer »kleinen UVP« aufgewertet. Das Scoping ist verpflichtend, ebenso eine Alternativenprüfung. Der Umweltbericht kann durch zugelassene Sachverständige erstellt werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird erweitert. Auch soll der UVP in einem gewissen Umfang eine materielle Wirkung beigelegt werden. Es besteht künftig die Verpflichtung, durch Vermeidungs-, Ausgleichs- und Verringerungsmaßnahmen erkannten erheblichen Umweltauswirkungen entgegenzuwirken und ggf. Projekte zu verändern, wie RA *Prof. Dr.*

Alexander Schink (Bonn) berichtete. Die Anforderungen an das Monitoring sollen gesteigert und die UVP-Pflicht auf Flugrouten ausgeweitet werden. Verschiedene Prüfverfahren aus der UVP-, FFH- und IED-RL können dabei gemeinsam durchgeführt werden. Auch die Rechtsschutzmöglichkeiten der Öffentlichkeit werden in der Tendenz erweitert.

In der *Diskussion* wurde neben anderen Fragen auch kontrovers erörtert, ob und welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um eingetretene Umweltschäden ggf. auch durch Rückbau auszugleichen. Denn nach Art. 9a UVP-RL 2014 legen die Mitgliedstaaten fest, welche Sanktionen bei Verstößen gegen innerstaatliche Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein, was immer man darunter im Einzelnen zu verstehen hat.

7. Privatisierung im Bereich der Eisenbahnverkehrsverwaltung

Der Trend zur Privatisierung ist seit Jahren ungebrochen. Das gilt auch für die Eisenbahn, die traditionell als hoheitliche Aufgabe der Daseinsvorsorge begriffen wurde. War der Schaffner früher ein mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteter Beamter, so sind die Zugbegleiter heute Angestellte der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Allerdings bleibt es dabei, dass die eigentliche Eisenbahnverkehrsverwaltung für Eisenbahnen des Bundes in bundeseigener Verwaltung geführt werden (Art. 87e Abs. 1 Satz 1 GG). Die Eisenbahnen des Bundes selbst werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt (Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG). Der Bund gewährleistet allerdings, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.

Durch das am 26.02.2014 vom Europäischen Parlament verabschiedete 4. Eisenbahnpaket, das aus 3 Richtlinien und 3 Verordnungen besteht, sollen die staatlichen Aufgabenfelder weiter zugunsten einer stärkeren Privatisierung eingeschränkt werden. Das gilt etwa für die Akkreditierung, die eine Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle enthält, wonach eine (privatrechtlich organisierte) Konformitätsbewertungsstelle auf der Grundlage einer entsprechenden Konformitätsbewertungstätigkeit Zertifizierungen erteilt. Für *Moritz Metzler* vom Eisenbahnbundesamt (Bonn) ist das vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlichen Schranken nicht unproblematisch. Die Eisenbahnverkehrsverwaltung umfasst dabei Bereiche wie die Gefahrenabwehr, die Planfeststellung, bahnpolizeiliche Aufgaben und Regulierungsaufgaben.

8. Klagebefugnis von Umweltverbänden und Gemeinden im Umweltrecht

Art. 9 Abs. 3 Århus-Konvention gibt den anerkannten Verbänden erweiterte Klagerechte, die sich auf Umweltbelange bezieht (Stüer, DVBl 2014, 425; Stüer/Buchsteiner, UPR 2014, Heft 6). Nach der vorgenannten Vorschrift stellt jede Vertragspartei zusätzlich und unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 genannten Überprüfungsverfahren sicher, dass die Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht gelegten Kriterien erfüllen, Zugang

zu verwaltungsbehördlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden von vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.

Diesen Rechten der innerstaatlich anerkannten Organisationen hat sich besonders das EuGH-Urteil zum slowakischen Braunbären zugewandt (EuGH, Urteil vom 08.03.2011 – C-240/09 – NVwZ 2011, 653; Berkemann, DVBl 2013, 1137), wie Prof. Dr. Sabine Schlacke erläuterte (Franzius, DVBl 2014, 543 in diesem Heft; Gassner, DVBl 2014, 551, in diesem Heft). Zugleich wies die Umweltrechtlerin auf verschiedene Folgeentscheidungen hin, mit denen in der Tendenz eine Ausweitung des Anwendungsbereichs von Verbandsklagen verbunden ist (VG Wiesbaden, Urteil vom 10.10.2011 – 4 K 757/11.WI – ZUR 2012, 113 Luftreinhalteplan; Sabine Schlacke, NVwZ 2014, 11; VG München, Urteil vom 09.10.2012 – M 1 K 12.1046 – ZUR 2012, 600 – NVwZ 2014, 64 – Luftreinhalteplan; VG Augsburg, Beschluss vom 13.02.2013 – Au 2 S 13.143 – Allgemeinverfügung; OVG Koblenz, Beschluss vom 06.02.2013 – 1 B 1126/12 – ZUR 2013, 293 = UPR 2013, 233 – artenschutzrechtliche Befreiung; OVG Lüneburg, Urteil vom 30.07.2013 – 12 MN 300/12 – UPR 2013, 397 = NVwZ-RR 2013, 917 – regionale Raumordnung). Das BVerwG (Urteil vom 05.09.2013 – 7 C 21.12 – NVwZ 2014, 64 – Luftreinhalteplan) hat den Umweltverbänden inzwischen Klagerechte zur Kontrolle von Luftreinhalteplänen eingeräumt und dabei auch auf die Einschätzung des EuGH (Urteil vom 25.07.2008 – C-237/07 – UPR 2008, 391 = NVwZ 2008, 984 – Janecek) hingewiesen. Die anerkannten Verbände gewinnen daher eine Art prokuratorische Rechtsstellung, die Einhaltung von Umweltbelangen einer gerichtlichen Prüfung zuzuführen. Diese Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Verbandsklagen hat durchaus eine explosive Kraft, erläuterte die Planungsrechtlerin aus Münster und rief den Gesetzgeber und die Rechtsprechung dazu auf, im Sinne eines interessenbezogenen Ansatzes systematische Klarheit zu schaffen.

In der *Diskussion* wurde davor gewarnt, in der nationalen Umsetzung des Europarechts das Schlusslicht zu bilden. Die EuGH-Urteile wurden gelegentlich sogar als »Gottesurteile« oder – einige Nummern kleiner – als »Fixsterne« am Firmament bezeichnet, die von Deutschland so hingenommen werden müssten (VRiOVG Prof. Dr. Jürgen Held, Koblenz). Es bringe auch nichts, sich gegen diese Entwicklung zu stemmen oder mit dogmatischen Überlegungen eröffnete Rechtsschutzmöglichkeiten in Frage zu stellen, gab RiBVerwG Dr. Peter Wjysk (Leipzig) zu bedenken.

9. Seveso II-Richtlinie

Störfallbetriebe müssen einen ausreichenden Schutzabstand von schutzbedürftigen Nutzungen haben. Dieses Abstandsgebot in Art. 2 Abs. 1 Seveso-II-RL und § 50 BImSchG ermöglicht allerdings unter Beachtung des hohen Gewichts des Störfallschutzes Abwägungsspielräume (EuGH, Urteil vom 15.09.2011 – Rs. C-53 – DVBl 2011, 1474 – Mücksch). Dabei bestehen strengere Anforderungen bei der Neuplanung unverträglicher Nutzung als bei vorhandenen Gemengelagen. Der Störfallbetrieb kann Abwehrrechte für sich in Anspruch nehmen, die in der Abwägung zu berücksichtigen sind. Der

Störfallaspekt ist nicht nur bei der Aufstellung eines Bebauungsplans zu berücksichtigen. Auch im nicht beplanten Innenbereich und im Außenbereich ist der Störfallschutz in die (nachvollziehende) Abwägung einzustellen (BVerwG, Urteil vom 20.12.2012 – 4 C 11.11 – BVerwGE 145, 290 = DVBl 2013, 645 – Gartencenter). Entsprechende Anforderungen ergeben sich auch im Fachplanungsrecht (BVerwG, Beschluss vom 16.01.2013 – 4 B 15.10 – ZfBR 2013, 363 – Ticona). Wird die Konfliktlösungskapazität überschritten und ergibt sich ein entsprechendes Planungsbedürfnis, kann nur die Aufstellung eines Bebauungsplans einen sachgerechten Interessenausgleich gewährleisten. Dieses bereits für Außenbereichsvorhaben bekannte Modell (BVerwG, Urteil vom 01.08.2002 – 4 C 5.01 – BVerwGE 117, 25 = DVBl 2003, 62 – FOC Zweibrücken) hat das BVerwG auch auf Störfallbetriebe im Innenbereich übertragen, wie RA Dr. Matthias Hellriegel LL.M. (Malmendier Partners, Berlin) erläuterte.

10. Funktionale Betrachtung bei Ausbaumaßnahmen

Die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ist bei dem Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen anzuwenden. Die Änderung eines Schienenweges ist u.a. wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Kleinere Baumaßnahmen wie das Versetzen von Signalanlagen, Auswechseln von Schwellen, der Einbau von Weichen oder die Änderung von Weichen oder die Änderung der Fahrleitung gehören nicht dazu. Ein baulicher Eingriff ist dann erheblich, wenn durch den Eingriff äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung, eingegriffen wird. Darunter fallen Änderungen der vorhandenen Gleisachse, der Neubau einer Oberleitungsanlage oder Geschwindigkeitserhöhungen, die durch sog. Linienverbesserungen ermöglicht werden.

Zur Frage der wesentlichen Änderung von Ausbaumaßnahmen hat das BVerwG inzwischen eine funktionale Betrachtung entwickelt, wie RD Frank Berka vom EBA (Hannover) berichtete. Auch bei umfangreichen Eingriffen in die Substanz des Fahrweges können, wenn Lage und Höhe der Gleise sich nur unwesentlich verändern, lediglich Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen vorliegen, welche die Rechtsfolge des § 41 BImSchG nicht nach sich ziehen (BVerwG, Urteil vom 17.11.1999 – 11 A 4.98 – BVerwGE 110, 81 = DVBl 2000, 796; Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 18.98 – BVerwGE 111, 108 = DVBl 2000, 1344 – Stendal-Uelzen). Angesichts des gebotenen funktionalen Verständnisses des Begriffs eines erheblichen baulichen Eingriffs kommt es bei einer die einzelnen Bauabschnitte übergreifenden Betrachtungsweise – so das BVerwG – entscheidend darauf an, ob durch die Baumaßnahmen die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges erhöht wird (Storost, in: Ule/Laubinger, BImSchG, Bd. 2, Stand September 2005, § 41 Anm. C9). Diese funktionale Betrachtung greift zwar zur Prüfung der erheblichen Eingriffe über den einzelnen Planfeststellungsabschnitt hinaus und bezieht auch den beabsichtigten Ausbauzustand in den anderen geplanten Planfeststellungsabschnitten mit ein. Die nach dieser Rechtsprechung gebotenen Maßnahmen des vorsorgenden Lärmschutzes beziehen sich allerdings ausschließlich auf den jeweiligen planfestgestellten Abschnitt und gehen nicht über diesen hinaus

(BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9.12 – Löwenberger Land).

Weitere Schutzpflichten hat das BVerwG bei einem abschnittswisen Ausbau eines Schienenweges zugunsten der erst später anstehenden Ausbauabschnitte entwickelt. Wird ein einheitliches Ausbauprojekt, das der Aufnahme eines erhöhten Verkehrsaufkommens aus einer neuen Verkehrsquelle dient, in mehrere Planungsabschnitte unterteilt, muss die Gesamtplanung darauf ausgerichtet sein, das Ausbauprojekt als Ganzes so zeitig zu einem Abschluss zu bringen, dass keiner der Betroffenen Gefahr läuft, plötzlich einer signifikant erhöhten Lärmbelastung schutzlos ausgesetzt zu sein. Kann dieses Ziel nicht erreicht werden, ist im Rahmen der Abwägung über die Gewährung eines auf die Übergangszeit bezogenen (interimistischen) Lärmschutzes zu entscheiden; dabei ist ungeachtet der plangegebenen Vorbelastung insbesondere die Einhaltung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 21.11.2013 – 7 A 28.12 – DVBl 2014, 520; m. Anm. Stüer, DVBl 2014, 525 – Oldenburger Bahnurteil; Beschluss vom 24.01.2012 – 7 VR 13.11 – Eilverfahren und Oldenburger Bahnvergleich DVBl 2012, 1102 m. Anm. Stüer, DVBl 2013, 1108).

11. EnWG und EnLAG auf dem Prüfstand – die Erfahrungen in der Praxis der Planfeststellung

Der Ausbau der Energieleitungsgesetze stellt nicht nur die Zulassungsbehörden vor erhebliche Anforderungen, über die RD *Rolf Rockitt* vom NLSTBV berichtet. § 43 EnWG verpflichtet zu einer Planfeststellung für die Errichtung und den Betrieb sowie die Änderung von Hochspannungsfreileitungen, Gasstromfernleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimeter. Hochspannungsleitungen für Offshore-Anlagen und grenzüberschreitende Gleichstrom-Hochspannungsleitungen bedürfen einer Planfeststellung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Grundsätzlich sind die Trassen als (oberirdische) Hochspannungsleitungen auszuführen. Allerdings sind Hochspannungsleitungen auf neuen Trassen mit einer Netzspannung von 110 Kilovolt oder weniger als Erdkabel auszuführen, soweit die Gesamtkosten für Errichtung und Betrieb des Erdkabels die Gesamtkosten der technisch vergleichbaren Freileitung den Faktor 2,75 nicht überschreitet und naturschutzfachliche Belange nicht entgegenstehen (§ 43h EnWG). Höchstspannungsleitungen mit einer Nennspannung von 360 Kilovolt oder mehr sind in einem Bedarfsplan festgelegt. Einige Politprojekte werden dabei als Erdkabel errichtet, betrieben oder geändert. Für derartige Projekte mit einer Nennspannung von 110 Kilovolt oder mehr oder Gasversorgungsleitungen mit einem Durchmesser von mehr als 300 Millimeter sowie jeweils die Änderung ihrer Linienführung ist das OVG erstinstanzlich zuständig.

Mit der Verlegung von Erdkabeln sind allerdings nicht nur Vorteile verbunden. Sie sind schlecht zu reparieren und können auch Auswirkungen auf den Boden haben, erläuterte *Rockitt* die verschiedenen Systeme. Dabei können auch die 2,8 bis 4,2-fachen Kosten einer Erdverkabelung durchaus zu Buch schlagen. Allerdings können sich auch aus der Überspannung von Wohngebieten durchaus enteignungsrechtliche Probleme ergeben, wie das BVerfG im Urteil zur Dürkheimer Gondelbahn festgestellt hat (BVerfG, Beschluss vom

10.03.1981 – 1 BvR 92 u 96/71 – BVerfGE 56, 249 = DVBl 1981, 542).

12. TEN-E VO und NABEG: ein Vergleich des Genehmigungsverfahrens

Die Verordnung Nr. 347/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17.04.2013 zu Leitlinien für die transeuropäische Infrastruktur (TEN-E-VO), die für die Energieinfrastrukturkategorien Strom, Gas, Erdöl, Kohlendioxid (Anhang II) gilt, bezweckt eine schnellere Modernisierung und Erneuerung der Energieinfrastruktur in Europa. Dies soll gestützt auf Art. 172 AEUV durch regulatorische Vorgaben (Kapitel IV), Finanzierungsinstrumente (Kapitel V) und Vorschriften zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren (Kapitel III) erreicht werden, wie *Claudia Aabel* von der BNetzA – Abteilung Netzausbau, erläuterte. Hierzu enthält die TEN-E-VO detaillierte Vorgaben für die Struktur des Genehmigungsverfahrens, behördliche Zuständigkeiten (»One-Stop-Shop«) sowie zeitliche Vorgaben für das Genehmigungsverfahren. Mit diesen Anliegen ergeben sich zugleich Schnittmengen mit den Regelungsbereichen des NABEG.

Allerdings gilt die TEN-E-VO nur für Vorhaben von gemeinsamen Interessen. Erforderlich dazu ist ein im Anhang I genannter vorrangiger Stromkorridor, die Betroffenheit von mindestens zwei Mitgliedstaaten mit grenzüberschreitenden Auswirkungen. Außerdem muss eines der nachfolgenden Kriterien erfüllt sein: Marktintegration, Wettbewerb, Netzflexibilität, Nachhaltigkeit, Interoperabilität und sicherer Netzbetrieb. Zugleich kann das nationale Recht einen Vorrangstatus begründen: Die energiewirtschaftliche Notwendigkeit wird durch die Aufnahme eines Vorhabens in das Bedarfsplanungsgesetz bzw. und den EnLAG-Bedarfsplan festgelegt. Mit der Ausweisung des Vorhabens im Bedarfsplan ist die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der vordringliche Bedarf festgelegt. Zugleich sind die Stromleitungen, die in den Geltungsbereich des NABEG fallen, aus Gründen des überragenden öffentlichen Interesses erforderlich (§ 1 NABEG). TEN-E-VO und NABEG stehen daher in einem juristischen Dialog, wie *Aabel* an verschiedenen Schnittstellen darlegte.

13. Bundesfachplanung

Die Energiewende ist besonders von dem beschleunigten Ausbau der Energietrassen abhängig. Dieser soll durch die Bundesfachplanung beschleunigt werden, die als länderübergreifende, grenzüberschreitend oder als Anbindungsleitungen von den Offshore-Windpark-Umspannwerken zu den Netzverknüpfungspunkten an Land gekennzeichneten Höchstspannungsleitungen Trassenkorridore festlegt, wie *Dr. Werner Schaller* (BNetzA) erläuterte. Diese sind die Grundlage für die nachfolgende Planfeststellung (§ 4 NABEG). Die Bundesfachplanung wird auf der Grundlage des Bundesbedarfsplans von der BNetzA aufgestellt (§ 5 NABEG). Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 9 NABEG) sowie ein Erörterungstermin (§ 10 NABEG) durchzuführen.

Die abschließende Entscheidung über die Bundesfachplanung enthält den Verlauf eines raumverträglichen Trassenkorridors, eine Bewertung sowie zusammenfassende Erklärung zu den Umweltauswirkungen sowie das Ergebnis der Prüfung von alternativen Trassenkorridoren (§ 12 NABEG). Die Ent-

scheidungen sind bekannt zu geben und zu veröffentlichen (§ 13 NABEG). Die Entscheidung über die Bundesfachplanung nach § 12 NABEG ist damit in einem Korridor von ca. 500 m bis 1.000 m für die Planfeststellungsverfahren verbindlich (§ 15 NABEG). Die Trassenkorridore werden nachrichtlich in den Bundesnetzplan aufgenommen (§ 17 NABEG). Konverter-Standorte sind noch nicht unmittelbarer Entscheidungsgegenstand, allerdings hinsichtlich der grundsätzlichen Realisierbarkeit in die Betrachtungen einzu beziehen.

14. Erhaltungsmaßnahmen an Betriebsanlagen der Eisenbahn

Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgelegt ist (§ 18 Satz 1 AEG). Der Neubau einer Betriebsanlage der Eisenbahn liegt vor, wenn eine solche Betriebsanlage durch eine bauliche Maßnahme errichtet werden soll, und die in Anspruch genommene Fläche bislang nicht als Betriebsanlagen der Eisenbahn genutzt worden ist, erläuterte *Thomas Seegmüller* (Sachbereichsleiter EBA Frankfurt/Saarbrücken). Unter Änderung versteht man demgegenüber jede bauliche Veränderung einer bestehenden Betriebsanlage der Eisenbahn. Die bautechnische Änderung im Grund und Aufriss muss zum Ziel haben, verkehrsfunktionell diese Anlage zu verbessern, zu verlegen oder gar neu zu dimensionieren (= planungsrechtliche Änderung).

Nicht als Änderung angesehen werden von der Rechtsprechung herkömmlich bloße Erhaltungs- oder Unterhaltungsarbeiten an der Strecke. Planfeststellungsfreiheit wird mangels einer Änderung oder Erweiterung bei Instandsetzungs-, Instandhaltungs- oder Unterhaltungsarbeiten angenommen. Die Rechtsprechung hat insoweit z.B. die Auswechslung von Gleisen als Unterhaltungsmaßnahme anerkannt und dies selbst dann, wenn Schienen oder Schwellen eingebaut werden, die einem neueren Stand der Technik entsprechen. Auch die Abtragung und völlige Erneuerung des gesamten alten Bahnkörpers stelle keine Neubaumaßnahme dar.

Soweit kein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, werden nach anderen Vorschriften erforderliche Genehmigungen in eigenständigen Verfahren mit eigenen Behördenzuständigkeiten durchgeführt. Das gilt etwa für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen oder artenschutzrechtliche Ausnahmen.

In der *Diskussion* wurde auf die wachsende Bedeutung des Europarechts verwiesen. Auch Erhaltungsmaßnahmen können als Vorhaben oder Projekte UVP-pflichtig sein. Die damalige Rechtsprechung des BVerwG zu einer Ausweitung der Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen sei untrennbar mit den Folgen der deutschen Einheit verbunden gewesen. Zugleich habe dies dazu geführt, dass bei solchen einigungsbedingten Sonderlasten durch die Reaktivierung über Jahrzehnte brachliegender Eisenbahntrassen Lärmschutz nach Lärmsanierungsgrundsätzen habe gewährt werden müssen. Unterhaltungsmaßnahmen könnten nach der Rechtsprechung des EuGH zudem eine FFH-Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung auslösen, wenn nach der ursprünglichen Zulassung des Projektes die FFH-Umsetzungsfristen abgelaufen seien (EuGH, Urteil vom 14.01.2010 – C-226.08 – DVBl 2010, 634 – Emsperrwerk m. Anm. Stüer, 245; Gärditz 247).

So gesehen könne auch im Eisenbahnrecht die Reichweite der Verfahrensfreistellung auf den aus dem Baurecht bekannten eingeschränkten Bestandsschutz zurückgefahren werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.1986 – 4 C 80.82 – BVerwGE 72, 362 = DVBl 1986, 677 – Statik; Urt. v. 15.02.1990 – 4 C 23.86 – BVerwGE 84, 322 = DVBl 1990, 572 – Zimmereibetrieb als Unikat). Auch der EuGH (Urteil vom 24.11.2011 – C-404/09 – Kommission gegen Spanien: Alto Sil kantabrischer Braunbär) habe hervorgehoben, dass die europarechtlichen Anforderungen bei einem Regimewechsel immer nach den aktuellen Anforderungen beurteilt werden müssten und ein Bestandsschutz sich gegenüber den europarechtlichen Anforderungen nicht durchsetzen könne.

15. Baden-Württemberg: Leitfaden für eine neue Planungskultur

Durch »Stuttgart 21« wurde eine politische und juristische Diskussion ausgelöst, die inzwischen Früchte trägt. Für Planungsvorhaben mit Auswirkungen für Belange einer größeren Zahl von Dritten sieht § 25 Abs. 3 VwVfG eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Die Landesregierung in Stuttgart hat inzwischen einen Leitfaden für eine neue Planungskultur (Planungsleitfaden) und eine Verwaltungsvorschrift für eine Öffentlichkeitsbeteiligung verabschiedet, die Anfang März 2014 in Kraft getreten sind, worüber *Ulrich Arndt* (Stuttgart) berichtete. Hierdurch ist erstmalig – so der Mitarbeiter der Stabsstelle der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung – die informelle Bürgerbeteiligung in Planungsverfahren systematisiert und verbindlich geregelt worden. Das sei sowohl für Baden-Württemberg als auch bundesweit richtungweisend. Allerdings richte sich die VwV unmittelbar nur an das Land und binde nicht private Vorhabenträger oder Kommunen.

16. Das Regulierungskonzept der VDI 7000 zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

In der öffentlichen und der juristischen Debatte gibt es spätestens seit Stuttgart 21 eine intensive Diskussion um neue Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturvorhaben. Ein neuer Ansatz wird nun durch eine Richtlinie des VDI verfolgt, die zum einen die Verantwortung für die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung beim Vorhabenträger verortet und diesem einen qualitätsgeprüften Managementstandard (vergleichbar einer ISO-Norm) vorschlägt, zum anderen aber auch die Verschränkung mit dem förmlichen Zulassungsverfahren in das Konzept mit einbezieht.

Das Regulierungskonzept dieser neuen VDI 7000 »Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten« integriert die Eigeninteressen eines Vorhabenträgers, die Interessen der Allgemeinheit an einem gesellschaftlich tragfähigen Vorhaben wie die Wirkungen des späteren förmlichen Zulassungsverfahrens auf diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, wie *Dr. Volker M. Brennecke* vom Verein Deutscher Ingenieure e.V. darstellte. Die VDI 7000 gibt zunächst Empfehlungen, wie sich Organisationen effizient auf den Prozess der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vorbereiten können und unterteilt dann die operative Umsetzung in vier Phasen: (1) Strukturen und Kompetenzen aufbauen, (2) Öffentlichkeit strukturiert beteiligen, (3) Genehmigungsverfahren und (4) Bauphase und Projekte unterstützen.

Die Richtlinie unterstützt private und öffentliche Vorhabenträger bei der Suche nach einer breit akzeptierten Antragsvariante im Vorfeld der gesetzlich geregelten Öffentlichkeitsbeteiligung eines Genehmigungsverfahrens. Die Anwendung der Richtlinie mindert dabei die Risiken bei der Realisierung von Industrie- und Infrastrukturprojekten und hilft, rechtliche Konflikte zu vermeiden. Das in der Richtlinie beschriebene Vorgehen ermöglicht durch Vorwegnahme der Austragung von Konflikten eine erhebliche Entlastung der gesetzlich geregelten Verfahren und ihre Instrumente (z.B. Erörterungstermine). Zusätzlich können hierdurch Vorhabenträger neue technische Lösungen finden, die auf breitere Akzeptanz treffen – und zwar zu einem Zeitpunkt, der noch Handlungsspielräume bietet und zu dem Konflikte noch nicht eskaliert sind. Die Richtlinie richtet sich vorrangig an private und öffentliche Vorhabenträger, ist aber für Behörden, zivilgesellschaftliche Gruppen, Verbände, Ingenieurbüros, Gutachter, Kanzleien, Kommunikationsagenturen und Prozessgestalter ebenso von Interesse.

Das geplante Regelwerk stellt eine gute Ergänzung des § 25 Abs. 3 VwVfG dar, bewertete *Ziekow* die praktische Bedeutung der RL 7000 in der *Diskussion*.

Reflexionen zum Stand des europäischen und deutschen Energierechts – Ein Bericht zur Jubiläumstagung des Instituts für Berg- und Energierecht der Ruhr-Universität Bochum

von Frederic Mainka, Bochum¹

Ein Vierteljahrhundert Forschung und Lehre zum Berg- und Energierecht am Standort Bochum und im »energieaffinen« Ruhrgebiet bzw. bisherigen »Energie-land Nr. 1 NRW«: Dieser Anlass bot hinreichend Gelegenheit für eine feierliche Jubiläumstagung, zu der der Geschäftsführende Direktor des Instituts, *Prof. Dr. Johann-Christian Pielow*, zahlreiche Teilnehmer aus der Energiewirtschaft, Anwaltschaft sowie aus Politik und Verwaltung im Veranstaltungszentrum der Ruhr-Universität Bochum begrüßen konnte. Dem Anlass entsprechend und thematisch naheliegend widmete sich die Tagung grundsätzlichen Fragen zur Entwicklung und zum Stand des Energierechts zugleich aus rechtspolitischer sowie aus europäischer und verfassungsrechtlicher Sicht. Einleitend erinnerte *Pielow* an die Ursprünge des Instituts und an dessen frühzeitig verstorbene Gründungsväter, die unvergessenen Bochumer Rechtswissenschaftler *Peter J. Tettinger* und *Uwe Hüffer*. Das Institut sei gleichsam »aus der Asche des Ruhrgebiets« entstanden, zumal am Beginn seiner Tätigkeit eine juristische Untersuchung zu einem der ersten Altlastenskandale der Bundesrepublik, konkret: zu einem mit Bergbaurückständen kontaminierten Neubaugebiet im Dortmunder Ortsteil Dorstfeld-Süd, gestanden habe. Insoweit stehe die Geschichte des IBE auch für den Wandel des Ruhrgebiets von der Montanhin zur Wissenschaftsregion und habe es sich in 25 Jahren zu einem gefragten Ansprechpartner in der Region und darüber hinaus entwickelt. Besonders gepflegt würden zudem, schon aufgrund der Komplexität aktueller Fragestellungen zur Energiewirtschaft, die interdisziplinäre Kooperation mit einschlägig befassten Nachbarwissenschaften (Wirtschafts-, Ingenieur- und Geowissenschaften) wie auch der Erfahrungs-

17. Speyer lädt ein

Mit neuen Eindrücken entließ *Ziekow* den versammelten Sachverständigen der Fachplanungs- und Luftverkehrsrechtler gestärkt durch den traditionellen Pfälzer Forschungswein und ein reichhaltiges Rahmenprogramm in ihre Tagesarbeit. Zugleich lud der Direktor des Deutschen Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung die Teilnehmer zu den nächsten Planungsrechtstagen und zum Luftverkehrsrechtstag wiederum im März 2015 in die traditionsverpflichtete Dom- und Kaiserstadt ein.

»Macht euch auf nach Speyer«, hatte bereits Dichterst *Johann Wolfgang von Goethe* dem Brautvater im »Götz von Berlichingen« geraten. Eine der schönsten Städte am Rhein, von Kelten besiedelt, von Römern fast 500 Jahre beherrscht und von Königen und Kaisern regiert, mal unter französischer, mal unter bayerischer Flagge ist mit ihrem Kaiserdom zu Speyer als bedeutendstes römisches Bauwerk Europas ein Wahrzeichen der Pfalz und zugleich ein Weltkulturerbe der UNESCO. Ein Besuch lohnt sich, das wissen nicht nur die von nah und fern angereisten Planungs- und Umweltrechtler, sondern auch die Alumni, die der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer auch nach Jahrzehnten stets die Treue halten.

und Wissensaustausch mit Partnereinrichtungen im europäischen und außereuropäischen Ausland.

Zur feierlichen Eröffnung sprach *Prof. Dr. Dr. h.c. Elmar W. Weiler*, Rektor der Ruhr-Universität Bochum, ein Grußwort und bezeichnete die 25-jährige Arbeit des Instituts für Berg- und Energierecht als forschungsstark, interdisziplinär und international. Während seiner 25-jährigen Arbeit habe sich das Institut für Berg- und Energierecht zu einem »Leuchtturm« unter den wissenschaftlichen Einrichtungen entwickelt.

I. Reflexionen zum Stand des deutschen Energierechts

Den fachlichen Austausch eröffnete *Garrelt Duin*, Minister für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes NRW, zum Thema »Die Energiewende aus Sicht des Landes NRW«. Mindeste Anforderung an die Energiewende sei ein Projektmanagement, um Investitions- und Planungssicherheit herzustellen. Ein kontinuierlicher Netzausbau sei erforderlich, um Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Bezüglich des Netzausbaus der Übertragungsnetze sei Akzeptanz in der Bevölkerung nötig, den Bürgern müsse klar sein, dass es sichtbare Leitungen geben werde. Auch der Ausbau der Verteilernetze sei nötig; konkret sei die Eingliederung intelligenter Netze entscheidend, um Energie einzusparen und Effizienz zu steigern. Dabei müsse der Volatilität der Erneuerbaren Energien Rechnung getragen werden. Es müsse

¹ Der Verfasser ist Studentische Hilfskraft am Institut für Berg- und Energierecht der Ruhr-Universität Bochum.