

## 22. Planungsrechtstage und Luftverkehrsrechtstag 2020

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

Die 22. Speyerer Planungsrechtstage und der Luftverkehrsrechtstag, die auf Einladung von Prof. Dr. Dr. h. c. Jan Ziekow in der Zeit vom 04. bis 06.03.2020 einer guten Tradition folgend in der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften stattfanden, behandelte gerade noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie aktuelle planungs- und umweltrechtliche Themen. Im Luftverkehr standen der Betrieb von Flugtaxi, Herz-Kreislaufkrankungen insbesondere durch Nachtfluglärm, Drohnen in Flughafennähe, die Festlegung von Flugrouten und das EuGH-Urteil 2019 zu Flughafentgelt auf dem Programm. Die Planungsrechtstage berichteten über Neuigkeiten aus der Leipziger eisenbahnrechtlichen Werkstatt des BVerwG, erste Erfahrungen mit der NABEG-Novelle 2019, über einen Wandel der Planungskultur durch Digitalisierung, einen Bürgerdialog bei Stromnetzen, Möglichkeiten und Grenzen der Präklusion in Planungs- und Genehmigungsverfahren, die Beschleunigung der Planung und Genehmigung von Verkehrsvorhaben auch durch Maßnahmengesetze, naturschutzrechtliche Kompensationserfordernisse beim Ersatzneubau von Höchstspannungsleitungen, die Zuständigkeit für die Autobahnplanung ab 2021, vorläufige Anordnungen nach § 18 Abs. 2 AEG, § 17 FStrG, § 28 Abs. 3a PBefG und über die Zweispurigkeit von Zulassungs- und Enteignungsrecht.

### 1. Der Regulierungsrahmen für den Betrieb von Flugtaxi

Die Automobilindustrie ist an der Schwelle des autonomen Fahrens.<sup>1</sup> Schon auf mittlere Sicht soll es möglich sein, über einzelne Pilotprojekte hinaus Fahrzeuge ohne Fahrzeugführer über die Straßen zu bewegen und auch Motorradfahrern vor einer unübersichtlichen Kurve Gewissheit über die Lage jenseits des Sichtbereichs zu geben. Aber wäre es da nicht noch viel eleganter, entgegen der Warnung des anfangs gut gelaunten HB-Männchens (»Halt mein Freund. Wer wird denn gleich in die Luft gehen?«) mit einem autonomen Lufttaxi und einer wohlschmeckenden Zigarette von Ort zu Ort entspannt durch die Weltgeschichte zu hoppen? Geht dann nicht eigentlich alles wie von selbst, wie es die damalige Werbekönigin HB-Bruno versprach?

Flugtaxi sind vielleicht schon bald am Start, so die aktuellen Überlegungen von Start-Up-Firmen, denen sich auch der Autobauer Daimler und chinesische Großaktionäre gedanklich anschließen. Die helikopterähnlichen Fluggeräte sollen vor allem in stau- und smoggeplagten Megacities nicht nur in China zum Einsatz kommen.

Im deutschen Luftraum sind damit zahlreiche Rechtsfragen aufgerufen, diese neuartigen Fluggeräte in das traditionelle Luftverkehrsrecht einzufügen, beschrieb RegDir. Dr. Jessica Risch (Wiesbaden) den Regulierungsrahmen. Lufttaxi gehören zu den Luftfahrzeugen nach § 1 Abs. 2 Nr. 11 LuftVG. Sie sind sonstige, für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, die in einer Höhe von mehr als 30 m über Grund oder Wasser betrieben werden können. Daraus ergeben sich entsprechende Anforderungen an das Fluggerät und dessen Betreiber (§§ 20 Abs. 4, 21 oder 22 LuftVG) einschließlich

der Frage einer Beförderungspflicht. Auch darf die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährdet werden, wobei sich ein Klärungsbedarf hinsichtlich der Unfall/Störfallszenarien, der erforderlichen Schutzkonzepte und der akzeptablen Risiken ergibt. Auch an Städtebau und Bauleitplanung sowie an den Schutz vor Fluglärm und an den Betrieb von eVTOL-Landeplätze (Vertical Take-Off and Landing) können sich entsprechende Anforderungen stellen.

### 2. Herz-Kreislaufkrankungen und Lärm insbesondere Nachtfluglärm

Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest, hatte einst Nobelpreisträger *Robert Koch*, der Begründer der modernen Bakteriologie, bereits im Jahre 1905 vorhergesagt. Bluthochdruck, koronare Herzerkrankung, Schlaganfall und Herzschwäche sind Folgen von Lärmbelastungen, die nicht zuletzt auch von nächtlichem Fluglärm ausgehen, machte Prof. Dr. *Thomas Münzel* (Mainz) deutlich. Bereits bei Kindern können erhebliche Entwicklungsstörungen eintreten. Und auch Tiere können beeinträchtigt werden. Auch der Feinstaub trägt nicht unerheblich zu gesundheitlichen Risiken bei. Niedrigere Grenzwerte, die in Deutschland gerade auch im Vergleich zu den USA, Australien oder Canada zu hoch sind, müssen den Gefahren entgegenwirken.

### 3. Die Verantwortung für Detektion und Abwehr von Drohnen in Flughafennähe

Im Jahre 2019 mussten die Flughäfen von Berlin, Frankfurt am Main und Stuttgart ihren Flugbetrieb wegen unerlaubter Drohnenflüge vorübergehend schließen. Insgesamt 120 Behinderungen durch unerlaubte Drohnenflüge hat die Deutsche Flugsicherung von Januar bis November 2019 an deutschen Flughäfen registriert. Am Hamburger Flughafen testet das Bundesverkehrsministerium derzeit ein Abwehrsystem. Bislang ungeklärt ist allerdings die Frage, wer für die Abwehr künftig zuständig sein und deren Kosten tragen soll, erläuterten Prof. Dr. *Elmar Giemulla* und Dr. *Tilman Hoppe* (Berlin).

Die Ortung und Drohnenabwehr ist Aufgabe der jeweiligen Landespolizei. Ziel von Drohnenzerstörungen oder Angriffen zu sein, ist nicht das naturgegebene Privileg von Flugplätzen. Auch Sportarenen oder sonstige Plätze für Massenveranstaltungen bieten sich als Störobjekte an. Diese verfügen aber nicht über eine Flugsicherung, welche die Aufgabe der Ortung übernehmen könnte. Eine sachgerechte Lösung kann wohl nur darin bestehen, dass die Zuständigkeit für Ortung und Abwehr von Drohnen bei den Polizeibehörden verbleibt

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

1 Stüer, 2019, 1252.

– unabhängig davon, wo eine Drohne die öffentliche Sicherheit gefährdet, so das Fazit der Luftverkehrsrechtler.

#### 4. Probleme des Prognosehorizonts bei der Festlegung von Flugrouten

Prognosen in die Zukunft sind wohl vor allem auch deshalb so schwierig, weil sie sich mit einem Blick in den Rückspiegel allein zumeist nicht lösen lassen. Bei Flughäfen muss dabei wohl zwischen einer längerfristigen Betrachtung zur Bestimmung der künftigen Verkehrsmenge und einem zeitlich kürzeren Prognosehorizont von Flugrouten unterschieden werden. Die Berechnungen der künftigen Verkehrsmenge für den Planfeststellungsbeschluss sind zumeist starr, die Änderungsmöglichkeiten für Flugrouten flexibel. Das BVerwG soll auf die Revisionszulassung durch den HessVG<sup>2</sup> klären, nach welchen Maßstäben im Falle des Zurückbleibens von Flugbewegungszahlen gegenüber dem Prognosefall der Planfeststellung (98 anstatt 125/h) der zeitliche Horizont für die Abwägungsentscheidung bei der Festlegung von Flugverfahren nach § 33 Abs. 2 LuftVO zu bestimmen ist, erläuterten RA FAVerwR *Bernhard Schmitz* (Frankfurt) und Fluglotse a. D. *Karl-Ernst Pallas*. Zugleich stellten sie Forderungen zur Einführung von besonders lärmarmen Nachtflugverfahren eingebettet in einen 11-Punkte umfassenden Forderungskatalog dar, der aus folgenden Schritten besteht: Lärmschutzgutachten erstellen, Lärmschutzprogramm verankern, Fluglärmobergrenzen festlegen, Monitoring- und Command-System einführen, Transparenz schaffen, Neufestlegung der Abflugrouten, Konzeption für Tages- und besonders lärmarme Nachtflugrouten, Lärmpausen fixieren, lärmarme Startverfahren verbindlich vorgeben und Betriebsbeschränkungen als »Ultima Ratio« verankern.

#### 5. Flughafenentgelte – Das EuGH-Urteil vom 21.11.2019 – C-379/18 – und seine Folgen

Die Entgeltordnung für den Flughafen Berlin-Tegel ist Gegenstand einer bis in das Jahr 2015 zurückreichenden gerichtlichen Auseinandersetzung,<sup>3</sup> die bereits mehrere Gerichtsstufen hinter sich hat, ohne dass die Sache bereits rechtskräftig entschieden ist. Voraussichtlich wird die Sache erst nach einer erneuten Zurückverweisung durch das BVerwG an das OVG Berlin-Brandenburg endgültig entschieden, vermutete RA und Notar FAVerwR *Dr. Raimund Körner* (Berlin).

Zur Entgeltordnung bestimmt § 19b Abs. 1 LuftVG: Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens oder Verkehrslandeplatzes trifft eine Regelung über die zu entrichtenden Entgelte für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die mit der Beleuchtung, dem Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen und der Fracht im Zusammenhang stehen (Entgeltordnung). Die Entgeltordnung ist der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Die Genehmigung wird erteilt, wenn die Entgelte in der Entgeltordnung nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sind.

Auf das Vorabentscheidungsersuchen des BVerwG<sup>4</sup> hat der EuGH<sup>5</sup> klargestellt: Die Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.03.2009 über

Flughafenentgelte und insbesondere ihr Art. 3, ihr Art. 6 Abs. 5 Buchst. a) sowie ihr Art. 11 Abs. 1 und 7 sind dahin auszulegen, dass sie einer nationalen Vorschrift entgegenstehen, nach der ein Flughafenleitungsorgan mit einem Flughafenutzer andere als die nach dieser Richtlinie von diesem Organ festgelegten und von der unabhängigen Aufsichtsbehörde gebilligten Flughafenentgelte festsetzen darf. Auch steht die Richtlinie 2009/12 einer Auslegung des nationalen Rechts entgegen, wonach es einem Flughafenutzer verwehrt ist, die Genehmigung der Flughafenentgeltordnung durch die unabhängige Aufsichtsbehörde unmittelbar anzufechten, er aber gegen das Flughafenleitungsorgan Klage vor einem Zivilgericht erheben und dort allein geltend machen kann, dass das in der Flughafenentgeltordnung festgesetzte, von ihm zu zahlende Entgelt nicht der Billigkeit entspreche. Voraussichtlich wird sich das OVG Berlin-Brandenburg nach einer Zurückverweisung mit der Rechtmäßigkeit der Entgeltordnung erneut und wohl abschließend zu befassen haben.

#### 6. Weitere Neuigkeiten aus der Leipziger eisenbahnrechtlichen »Werkstatt«

In seinem Werkstattbericht gab RiBVerwG *Prof. Dr. Peter Wysk* (Leipzig) wie in den vergangenen Jahren einen Überblick über die aktuellen eisenbahnrechtlichen Entscheidungen des BVerwG.

Der verfahrensakzessorische Einsichtsanspruch aus § 72 Abs. 1, Halbs. 2 i.V.m. § 29 Abs. 1 VwVfG umfasst nicht die Akteneinsicht in die nicht anonymisierte Stellungnahme der Anhörungsbehörde nach § 73 Abs. 9 VwVfG, wenn die Einsichtnahme nur dazu dienen soll, anhand der personenbezogenen Daten von Einwendern geeignete Betroffene als Kläger gegen den zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss zu identifizieren.<sup>6</sup>

Eine aufschiebende Wirkung von Klagen, die die Bundesvereinigung gegen Schienenlärm, die Stadt Oldenburg, mehrere Anwohner und ein kommunales Rechenzentrum gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 05.07.2019 zum Ausbau der Eisenbahnstrecke 1522 Oldenburg-Wilhelmshaven von Bahn-km 0,841 bis 9,722 erhoben haben, ist vom BVerwG erwartungsgemäß nicht angeordnet worden.

Maßgeblich für die Entscheidung war zum einen, dass die geltend gemachten Einwände – insbesondere zum Lärmschutz – gegebenenfalls durch eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Schutzauflagen bewältigt werden können. Dies kann im Klageverfahren geprüft werden, ohne dass Rechtsverluste drohen. Zum anderen ist bei der Gewichtung der einander gegenüberstehenden Interessen von maßgeblicher Bedeutung, dass der Gesetzgeber der beschleunigten Umsetzung eisenbahnrechtlicher Planungsentscheidungen er-

2 Urt. v. 14.02.2019 – 9 C 651/16.T, VRS 136, Nr. 62.

3 Verweisungsbeschluss des VG Berlin v. 06.01.2015 – 13 K 391.14; OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 22.06.2016 – OVG 6 A 3.15, ZLW 2016, 425; Vorabentscheidungsersuchen des BVerwG, Beschl. v. 12.04.2018 – 3 C 20.16, NVwZ 2018, 1234, Urteil des EuGH v. 21.11.2019 – C-379/18 – und dem wieder beim BVerwG anhängigen Verfahren.

4 Beschl. v. 21.04.2018 – 3 C 20.16, NVwZ 2018, 1234 – Berlin-Tegel.

5 Urt. v. 21.11.2019 – C-379/18.

6 BVerwG, Beschl. v. 01.10.2019 – 3 A 4.18.

hebliches Gewicht beimisst. Das eigentliche Klageziel, eine Umgehungsstrasse um die bebaute Ortslage von Oldenburg zu führen, wird vom BVerwG nicht mehr erwähnt.<sup>7</sup>

Die einer öffentlichen Eisenbahn gem. § 6 AEG erteilte Genehmigung für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet den Inhaber der Genehmigung, alles Erforderliche zu tun, um den Betrieb der Infrastruktur aufnehmen zu können.<sup>8</sup>

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nur nach den Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verpflichtet, Stellwerke in dem für die Durchführung des bestellten Verkehrs erforderlichen Umfang zu betreiben; eine entsprechende, vom Eisenbahn-Bundesamt durchzusetzende Pflicht ergibt sich weder aus § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 AEG noch aus § 11 AEG.<sup>9</sup>

Die Betriebsanlagen der bestehenden Bremen-Thesinghauser Eisenbahn, auf der bislang nur die Museumseisenbahn »Pingelheini« und ein Güterzug verkehren, sollen so ertüchtigt werden, dass auf ihr auch die Straßenbahnfahrzeuge der Bremer Stadtbahnlinie 8 fahren können. Das OVG Lüneburg hatte den Planfeststellungsbeschluss mit der Begründung aufgehoben, dass ein Straßenbahnbetrieb nicht auf eisenbahnrechtlicher Grundlage ermöglicht werden könne. Bleibt eine für den Eisenbahnverkehr gewidmete Betriebsanlage erhalten, sind die §§ 18 AEG auch dann anzuwenden, wenn das Vorhaben der Verlängerung einer Straßenbahnlinie dient, dort aber weiter in geringerem Umfang Güterverkehr stattfinden soll.<sup>10</sup>

## 7. Die Beschleunigung der Beschleunigung: Erste Erfahrungen mit der NABEG-Novelle

Die NABEG-Novelle 2019, über die *Dr. Sven Serong* (BNetzA Bonn) berichtete, ist von drei Zielen geleitet: Die Verfahren sollen beschleunigt werden: Hierzu werden die verschiedenen Planungsstufen besser miteinander verzahnt, überflüssige Verfahrensschritte gestrichen, vereinfachte Verfahren gestärkt und eine vorausschauende Planung ermöglicht. Die Planungsverfahren sollen ein hohes Maß an Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten. Hierzu wird die Öffentlichkeit weiterhin eng eingebunden; dies reicht – wie bereits bisher – von der Netzentwicklungsplanung bis zum Planfeststellungsverfahren. Alle privaten und öffentlichen Belange werden weiterhin geprüft und abgewogen. Die hohen materiellen Standards bleiben unverändert erhalten.

Auf eine Bundesfachplanung kann unter den Voraussetzungen des § 5a NABEG verzichtet werden. In eine vorausschauende Planung kann auch eine Vorratsplanung etwa durch Leerrohre für einen späteren Bedarf integriert werden (§§ 18, 19 NABEG). Bei einigen Fallgestaltungen ist ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Das gilt z.B., wenn auf vorhandenen Masten nur die Seile ausgetauscht werden. Hier können die Netzbetreiber künftig ein unbürokratisches Anzeigeverfahren wählen. Voraussetzung ist aber u.a., dass die Schutz- und Vorsorgeanforderungen zu elektromagnetischen Feldern eingehalten werden. Die materiellen Umweltstandards bleiben erhalten. Der Baubeginn kann künftig vorzeitig zugelassen werden. Die Planungen von Bund, Ländern und Kommunen sollen besser koordiniert und miteinander abgestimmt werden. Das Monitoring und die Berichtspflich-

ten der Netzbetreiber werden ausgeweitet, um das vorausschauende Controlling durch eine gute Datengrundlage zu erleichtern. Projektmanager können häufiger eingesetzt werden, um einen Abstimmungsbedarf zwischen Behörde und Netzbetreiber (z.B. zur Qualität der Anträge) frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Die Regelungen beschleunigen die Verfahren insgesamt, auch indem sie z.B. Personalengpässe bei Behörden überbrücken.

## 8. Der Kulturwandel steht vor der Tür – Wie die Digitalisierung das Planen verändert

Digitale Technologien können zur Kostenwahrheit, Kostentransparenz, Effizienz und Termintreue entscheidend beitragen. Die bessere Verfügbarkeit von Daten für alle am Bauprojekt Beteiligten sorgt für Transparenz und Vernetzung. Zeitpläne, Kosten und Risiken können einfacher, früher und präziser ermittelt und lückenlos kontrolliert werden. Die Nutzung digitaler Methoden ist daher auch eine zentrale Forderung der Reformkommission Bau von Großprojekten, die am 29.06.2015 ihren Abschlussbericht vorgelegt hat.

Die durchgängige Digitalisierung aller planungs- und realisierungsrelevanten Bauwerksinformationen als virtuelles Bauwerksmodell wird mit Building Information Modeling (BIM) umschrieben. Diese Methode nutzt gegenüber herkömmlichen IT-Modellen deutlich mehr Informationen und schafft eine synchronisierte Datenbasis, auf die alle am Bau Beteiligten zugreifen können.

*Stephan Siegert* (DEGES Berlin) Projektleiter digitale Beteiligungs- und Genehmigungsverfahren berichtete über multidimensionale Informationsmodelle als Geometriebeschreibung, die Erweiterung um die Zeitkomponente und die Kostenkomponente sowie über die Integration von einzelnen Fachmodellen zu einem Gesamtmodell. Zugleich gilt es, ein Gesamtprojekt durch handhabbare Einzelaufgaben zu operationalisieren. Zugleich wurde aber auch klar: Das alles braucht natürlich seine Zeit.

## 9. Der Bürgerdialog Stromnetz – Akzeptanz durch Kommunikation

Seit fünf Jahren gibt es den Bürgerdialog Stromnetz schon als Initiative für den offenen und transparenten Austausch zwischen allen Beteiligten rund um den Ausbau des Stromnetzes in Deutschland. Der Bürgerdialog möchte einen offenen und transparenten Austausch zwischen allen Beteiligten ermöglichen. Dazu stellt er frühzeitig grundlegende Informationen zum Ausbau des Stromnetzes und zu den Beteiligungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger bereit und beantwortet Fragen zum Netzausbau, berichtete Dipl.-Kaufm. *Herrman Mehling* als Projektleiter des Bürgerdialogs.

Seit dem Start im Jahr 2015 hat der Bürgerdialog über 710 Veranstaltungen mitorganisiert, war mit 445 Infoständen auf

7 BVerwG, Beschl. v. 19.12.2019 – 7 VR 5-7.19.

8 BVerwG, Urt. v. 11.04.2019 – 3 C 8.16, NVwZ 2019, 31 – Widerruf einer Betriebsaufnahmeerlaubnis; hier Stellung eines prüffähigen Antrags auf Erteilung einer Betriebsaufnahmeerlaubnis nach § 7f AEG.

9 BVerwG, Urt. v. 11.04.2019 – 3 C 19.16, VRS 136, 332 – Stellwerk Mainz.

10 BVerwG, Urt. v. 07.11.2019 – 3 C 12.18 und 13.18 – »Pingelheini«.



Markplätzen, in Rathäusern und in Einkaufszentren vertreten, hat deutschlandweit 81 Bürgerabende und 111 Regionalnetzwerktreffen veranstaltet und hat mit dem mobilen Bürgerbüro die Menschen an insgesamt 472 verschiedene Orten für persönliche Gespräche zum Stromnetzausbau besucht.

Aus der Mission ergeben sich verschiedene Zielgruppen, Themen und Formate sowie ein entsprechend differenziertes Angebot, das auch den unterschiedlichen Regionen Rechnung trägt. Dabei stehen sich teilweise positive Grundeinstellungen aber auch kritische Einschätzungen gegenüber dem Netzausbau gegenüber. Spezielle Angebote sind auch exklusiv auf die Zielgruppe Jugendliche ausgerichtet. Der Bürgerdialog Stromnetz will in den nächsten Jahren seine Informationsrätigkeit intensivieren und insgesamt das Klima rund um den Stromnetzausbau verbessern.

### 10. Optimierung von Beteiligungsprojekten durch begleitende Evaluation am Beispiel des Bürgerdialogs Stromnetz

*Dr. Silke I. Keil* (Speyer) berichtete über die Ergebnisse einer begleitenden Evaluation des Bürgerdialogs Stromnetz, die in den vergangenen vier Jahren stattgefunden hat. Begleitet von einer Telefonumfrage und Experteninterviews wurden folgende Erkenntnisse gewonnen: Aktivitäten und Veranstaltungen sollten möglichst in unmittelbarer Nähe geplanter Trassenkorridoralternativen durchgeführt werden. Die Medienarbeit sollte gesteigert werden mit dem Ziel, den Bürgerdialog Stromnetz bekannter zu machen. Ein Angebot an Speisen und Getränken hat Einfluss auf eine erhöhte Teilnahmebereitschaft, eine besser wahrgenommene Attraktivität der Veranstaltung und steigert die positive Bewertung der Rahmenbedingungen. Die Ankündigung einer Verlosung oder eine professionelle Kinderbetreuung hat demgegenüber einen deutlich geringeren Einfluss auf die Teilnahmebereitschaft. Eine umfassende qualitativ hochwertige Information, eine klare Kommunikation und Selbstpräsentation sind wichtig. Netzwerke sollten eingerichtet und gepflegt werden und die Presse- und Medienarbeit gesteigert werden. Mitglieder von Bürgerinitiativen protestieren häufiger und intensiver als Nichtmitglieder. Betroffene vor Ort sollten frühzeitig angesprochen, eingebunden und überzeugt werden. Bei der inhaltlichen Gestaltung von Veranstaltungen wird eine Information von unabhängigen Fachleuten aber auch die Anwesenheit von Vertretern der Übertragungsnetzbetreiber und von Politik und Verwaltung für wichtig gehalten. Vielfach wird auch der Veranstaltungsbeginn nach 18:00 Uhr und die Möglichkeit, am Rande von Veranstaltungen ins Gespräch zu kommen, für wichtig angesehen.

### 11. Möglichkeiten und Grenzen der Präklusion in Planungs- und Genehmigungsverfahren

Durch das EuGH-Urteil vom 15.10.2015<sup>11</sup> ist die Präklusion von Einwendungen im Verwaltungsverfahren für das nachfolgende Gerichtsverfahren für europarechtswidrig erklärt worden. Der Gesetzgeber hat inzwischen durch Novellen insbesondere auch des UmwRG reagiert. Allerdings ist die Präklusion hierdurch wohl nicht generell abgeschafft worden. Missbräuchliches oder unredliches Verhalten im Rechtsbehelfsverfahren kann dazu führen, dass erstmals im Rechtsbehelfsverfahren erhobene Einwendungen unberücksichtigt bleiben können (§ 5 UmwRG). Diese bei der Novelle 2017

bewusst weit gehaltene Missbrauchsklausel könnte im Lichte der neueren Rechtsprechung des EuGH in Sachen Protect<sup>12</sup> zukünftig noch größere Bedeutung erlangen. Auch die in § 6 UmwRG angeordneten Klagebegründungsfristen erweisen sich als für die Praxis durchaus wichtig.

Vor diesem Hintergrund sei eine moderate Wiedereinführung einer Präklusionsregelung nicht völlig ausgeschlossen, müsse allerdings den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten, erläuterte *Prof. Dr. Dr. Wolfgang Durner*, LL.M (Bonn) den Spielraum des Gesetzgebers.

### 12. Beschleunigung der Planung und Genehmigung von Verkehrsvorhaben

Durch zwei zeitlich parallel verabschiedete Gesetze sind im März 2020 ein Artikelgesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich<sup>13</sup> und ein Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG)<sup>14</sup> in Kraft getreten. Das Mantelgesetz zur Planungsbeschleunigung enthält Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Fernstraßengesetzes (FStrG), des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).<sup>15</sup> Ziel ist eine weitere Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Verfahren für Ersatzneubauten bei Straße, Schiene und Personenbeförderung werden vereinfacht. Durch eine Entlastung der Kommunen von Finanzierungsbeiträgen nach dem EKrG sollen Investitionen in das Schienennetz beschleunigt werden. Regelungen des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich 2018 sind in das PBefG übernommen worden. Zugleich ist durch das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) eine Grundlage für Investitionsmaßnahmengesetze geschaffen worden.

MR'in *Iris Reimold* vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Berlin) stellte die wesentlichen Inhalte der Neuregelungen einschließlich ihrer beabsichtigten Beschleunigungseffekte dar.

### 13. Die Genehmigung von Verkehrsvorhaben durch Maßnahmengesetze

Das MgvG sieht für 13 Verkehrsinfrastrukturprojekte die Entscheidungszuständigkeit des Gesetzgebers vor.<sup>16</sup> In einer Kombination von Teilen des ansonsten erforderlichen Planfeststellungsverfahrens mit einem Gesetzgebungsverfahren

11 EuGH, Urt. v. 15.10.2015 – C-137/14, DVBl 2015, 1514, m. Anm. Stüer/Buchsteiner, DVBl 2015, 1522.

12 EuGH, Urt. v. 20.12.2017 – C-664/15, NVwZ 2018, 225.

13 V. 03.03.2020 (BGBl. I, S. 433).

14 V. 22.03.2020 (BGBl. I, S. 640).

15 Zur Konzeption Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich, Drs. 19/15626 v. 02.12.2019; Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss) Drs. 19/16907 v. 29.01.2020.

16 Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) Drs. 19/15619 v. 02.12.2019; Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss) Drs. 19/16907 v. 29.01.2020. Zum Folgenden auch Stüer, EurUP 2020, Heft 2; ders. DVBl 2019, 617.

soll das Planungsverfahren beschleunigt und in der Tendenz der Rechtsschutz verringert werden. Denn gegen Planfeststellungsbeschlüsse ist der ggf. sogar mehrinstanzliche Rechtsweg zu den Verwaltungsgerichten eröffnet. Demgegenüber ist ein Parlamentsgesetz nur noch durch eine Verfassungsbeschwerde beim BVerfG anfechtbar und der Rechtsschutz auf die Rüge der Verfassungswidrigkeit des Gesetzes beschränkt.

Das Gesetzespaket ist verfassungs- und unionsrechtskonform, beschied *Jan Ziekow* auf der Grundlage eines von ihm erstatteten Rechtsgutachtens die Kritiker des Reformvorhabens. Im Verlauf der parlamentarischen Beratungen und in deren Nachbereitung waren allerdings gelegentlich Bedenken sowohl aus der Sicht des Verfassungsrechts als auch des Unionsrechts geltend gemacht worden.

Die verfassungsrechtliche Beurteilung muss die Vorgaben des Stendal-Beschlusses beachten.<sup>17</sup> Im Urteil zum Braunkohle-tagebau Garzweiler<sup>18</sup> und im Beschluss zur Zweitanerkennung der Religionsgemeinschaft Zeugen Jehovas<sup>19</sup> hat das BVerfG zusätzliche Anforderungen im Hinblick auf einen ausreichenden Rechtsschutz von Betroffenen aufgestellt. Ob die beabsichtigten Maßnahmengesetze diese Hürde einhalten, ist nicht ganz sicher.

Das gilt wohl auch für das Unionsrecht. Nach Art. 11 UVP-RL stellen die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, die a) ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ b) eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsverfahren bzw. Verwaltungsprozessrecht eines Mitgliedstaats dies als Voraussetzung erfordert, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle haben, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die die Bestimmungen der UVP-RL über die Öffentlichkeitsbeteiligung gelten.

Nach Art. 2 Abs. 5 der UVP-RL können die Mitgliedstaaten ein Projekt, das durch einen besonderen einzelstaatlichen Gesetzgebungsakt zugelassen wird, von den Bestimmungen der RL über die Öffentlichkeitsbeteiligung nur ausnehmen, wenn die Ziele der UVP-RL verwirklicht werden. Dies setzt einen entsprechenden Prüfungsumfang der nationalen Gerichte voraus.<sup>20</sup> Da das MgvG einen entsprechend umfassenden Rechtsschutz jedenfalls unmittelbar nicht enthält, könnte es möglicherweise den rechtsstaatlichen Garantien, die das Verfassungsrecht aber auch das Unionsrecht fordert, nicht entsprechen.

#### 14. Planungsbeschleunigung aus der Sicht der Wirtschaft

Planungs- und Zulassungsverfahren sind zu kompliziert, dauern zu lange, sind zu bürokratisch, chronisch unterfinanziert und müssen dringend beschleunigt werden, lautet eine vielfach erhobene Klage. Ass. jur. *Tine Fuchs*, Referatsleiterin des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (Berlin), sprach sich für einen Abbau der »Bremsen« für Infrastrukturvorhaben und Gewerbeansiedlungen aus. Die Forderungen brachte sie schnell auf einen Nenner: Die komplizierten Planfeststellungsverfahren im FStrG, AEG, EKrG, PBefG,

WaStrG und Netzausbauplanungsbeschleunigungsgesetz müssten durch ein einheitliches Verfahren für alle Infrastrukturen im VwVfG zusammengeführt werden. Auch für die Gewerbeansiedlung solle ein Planungs- und Zulassungsverfahren an die Stelle der bisherigen Rechtszersplitterung in verschiedene Stufen der Planungs- und Zulassungsentscheidungen treten. Auch die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte gebündelt und hierdurch zugleich verbessert werden. Mit der gesetzlich verpflichtenden Digitalisierung der Planunterlagen und des jeweiligen Verfahrensstandes könnten neue Wege beschritten werden. Projektmanager könnten die Planungs- und Zulassungsverfahren erleichtern und beschleunigen. Durch eine Konzentration für Großprojekte bei den OVG/VGH und beim BVerwG könnte die Dauer der Gerichtsverfahren verkürzt werden. Durch langfristige Finanzierungsprogramme müsse das Beschleunigungsprogramm begleitet werden.

#### 15. Das Maß für Beeinträchtigungen nach § 34 Abs. 2 BNatSchG beim Ersatzneubau von Höchstspannungsleitungen – bloße Deltabetrachtung?

Werden Altleitungen im Zusammenhang mit dem Neubau einer Energieleitung abgebaut, so spricht im Anschluss an die Uckermark-Entscheidung des BVerwG<sup>21</sup> einiges dafür, eine Rechtsfigur der »gebietsbezogenen Schadensminderungsmaßnahme« anzuerkennen und sie im Sinne einer Gesamtbilanz bei der Beurteilung der Eingriffswirkungen einer Maßnahme anzuerkennen, so RA *Wolfgang Kalz* (Hamburg). Voraussetzung dafür ist nach den Worten des VorsRi. OVG a. D. allerdings, dass Alt- und Neubaurasse jedenfalls im Wesentlichen deckungsgleich und dadurch die gleichen Populationen und Vogelarten etwa im Bezug auf Leitungsanflüge betroffen sind. Eine solche Einschätzung kann einem Leitungsprojekt besonders dann zugutekommen, wenn eine Abweichungsprüfung nach § 34 Abs. 3 NatSchG nicht stattgefunden hat oder etwa wegen vorhandener Alternativen auf Schwierigkeiten stößt.

#### 16. Die Zuständigkeit für die Autobahnplanung ab 2021

Die Neuregelung der Autobahnplanung stellt vor allem die Praxis der Straßenbauverwaltung vor erhebliche Probleme. Denn die im Zuge der Föderalismusreform mit einer nicht unerheblichen Finanzspritze des Bundes erkaufte Neuregelung wirft in der Praxis einige Probleme auf.<sup>22</sup>

Die Reform der Straßenbauverwaltung ist vor allem in Art. 90 und 143e GG verankert. Die verfassungsrechtlichen Vorgaben sind wie folgt gefasst: Nach Art. 90 GG bleibt der Bund Eigentümer der Bundesautobahnen und sonstigen

17 BVerfG, Beschl. v. 17.07.1996 – 2 BvF 2/93, BVerfGE 95, 1 = DVBl 1997, 42 = NJW 1997, 383; Stüer, DVBl 1333 – (Südfahrt Stendal).

18 BVerfG, Urt. v. 17.12.2013 – 1 BvR 3139/09, 1 BvR 3386/08, BVerfGE 124, 242 = DVBl 2014, 175.

19 BVerfG, Beschl. v. 30.06.2015 – 2 BvR 1282/11, BVerfGE 139, 321 = NVwZ 2015, 1434.

20 EuGH, Urt. v. 18.10.2011 – C-128/09, und v. 16.02.2012 – C-182/10.

21 BVerwG, Urt. v. 21.01.2016, DVBl 2016, 785 m. Anm. Stüer, DVBl 2016, 795.

22 Stüer, DVBl 2016, 1448; ders., DVBl 2017, 1410; ders., 2018, 1402; 2019, 1252.

Bundesstraßen des Fernverkehrs. Das Eigentum ist unveräußerlich. Die Verwaltung der Bundesautobahnen wird in Bundesverwaltung geführt. Der Bund kann sich zur Erledigung seiner Aufgaben einer Gesellschaft privaten Rechts bedienen. Diese Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum des Bundes. Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen. Eine Beteiligung Privater im Rahmen von Öffentlich-Privaten Partnerschaften ist ausgeschlossen für Streckennetze, die das gesamte Bundesautobahnnetz oder das gesamte Netz sonstiger Bundesfernstraßen in einem Land oder wesentliche Teile davon umfassen. Das Nähere regelt ein Bundesgesetz. Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs wie bisher im Auftrage des Bundes.

Art 143e GG enthält die erforderlichen Übergangsregelungen: Die Bundesautobahnen werden abweichend von Art. 90 Abs. 2 GG längstens bis zum 31.12.2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften geführt. Der Bund regelt die Umwandlung der Auftragsverwaltung in die neue Bundesverwaltung nach Art. 90 Abs. 2 und 4 GG durch Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrates. Auf Antrag eines Landes, der bis zum 31.12.2018 zu stellen war, übernimmt der Bund abweichend von Art. 90 Abs. 4 GG die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, mit Wirkung zum 01.01.2021 in Bundesverwaltung. Durch Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrates kann geregelt werden, dass ein Land auf Antrag die Aufgabe der Planfeststellung und Plangenehmigung für den Bau und für die Änderung von Bundesautobahnen und von sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, die der Bund nach Art. 90 Abs. 4 oder Art. 143e Abs. 2 GG in die Bundesverwaltung übernommen hat, im Auftrage des Bundes übernimmt und unter welchen Voraussetzungen eine Rückübertragung erfolgen kann.

Die Neuregelungen sind jedoch nicht unproblematisch, wie RA Dr. Malte Kohls (Bremen) erläuterte. Länder, in denen ab dem 01.01.2021 die Zuständigkeit für die Planfeststellung von Autobahnen auf den Bund übergeht, können rechtliche Probleme im Hinblick auf Klageverfahren bekommen. Planfeststellungsbeschlüssen droht die gerichtliche Aufhebung, wenn Planfeststellungsverfahren oder Fehlerheilungsverfahren durch eine unzuständige Behörde geführt wurden. Bei gemischten Fernstraßenbauvorhaben ist eine Fehlerheilung aufgrund des Verbots der Mischverwaltung unter Umständen nicht möglich. Die Übergangsregelung in § 3 Abs. 2 FStrBAG regelt die auftretenden Probleme nur unvollständig und lässt wesentliche Fragen der Zuständigkeit für Fehlerheilungsverfahren und der Verfahrenseinleitung offen. Wünschenswert wäre daher eine gesetzliche Klarstellung bezüglich der Zuständigkeit für Fehlerheilungs- und Klageverfahren. Bei einer »kleinen Lösung« bleiben die Länder auch für ergänzende Verfahren für Fehlerheilung und Klageverfahren zuständig, sofern diese vor dem 01.01.2021 eingeleitet wurden. Bei einer »großen Lösung« bleiben sie hierfür unabhängig von dem Zeitpunkt der Einleitung zuständig.

### 17. Vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG, § 17 Abs. 2 FStrG, § 28 Abs. 3a PBefG

Bereits durch das im Dezember 2018 in Kraft getretene Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren vom 29.11.2018<sup>23</sup> sind bei verschiedenen Verkehrsprojekten nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens vorläufige Anordnungen möglich, in denen vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden. Die Maßnahmen müssen reversibel sein, an dem vorzeitigen Beginn muss ein öffentliches Interesse bestehen, es muss mit der Entscheidung zugunsten des Vorhabenträgers gerechnet werden können und die nach § 74 Abs. 2 VwVfG zu berücksichtigenden Interessen müssen gewahrt werden. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung (§ 17 Abs. 2 FStrG, § 18 Abs. 2 AEG, § 14 Abs. 2 Satz 1 WaStrG, § 28 Abs. 3a PBefG). Gut gemeint, aber wohl nicht gut gemacht, kommentierte *Patrick Runge* (EBA Karlsruhe/Stuttgart) diese Neuregelungen. Es handele sich zwar um ein legitimes Ziel der beschleunigten Verfahrensumsetzung, bereite aber Schwierigkeiten für die Rechtsanwendung. Vor allem der unklare Rechtsbegriff der Reversibilität und das Fehlen von stringenten Regelungen etwa zur Entschädigung bei einer sich herausstellenden Irreversibilität einer ursprünglich als reversibel eingeschätzten Maßnahme werde der Praxis Schwierigkeiten bereiten. Empfehlenswert sei daher die Anpassung der Vorschriften an das Vorbild des § 44c EnwG mit seiner Gesetzesbegründung.<sup>24</sup>

### 18. Zur Zweispurigkeit von Zulassungs- und Enteignungsrecht – Beschleunigungsinstrumente zwischen öffentlichem und privatem Recht

Die beabsichtigte Beschleunigung der Zulassungs- und Genehmigungsverfahren könnte allerdings an Grenzen stoßen, wenn das durch die Maßnahmen betroffene Eigentum nicht verfügbar ist. Daher lässt sich vielfach eine Beschleunigung nur dann erreichen, wenn auch das für die Umsetzung der Planung erforderliche Eigentum zeitnah zur Verfügung steht, machte *Dr. Boas Kümper* vom Zentralinstitut für Raumplanung (Münster) klar.

Beschleunigungsinstrumente setzen auf unterschiedlichen rechtlichen Ebenen an und zielen auf die Erzeugung entweder öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Wirkungen entsprechend der systematischen Unterscheidung von Zulassungs- und Enteignungsrecht. Regelmäßig (aber nicht nur) im Vorfeld des Zulassungsverfahrens bestehen gesetzliche Duldungspflichten für Vorarbeiten, mit denen allerdings noch keine endgültigen Aussagen über deren öffentlich-rechtliche Zulässigkeit verbunden sind. Hierzu ist die frühzeitige (vorläufige und teilweise) Aufhebung des Bauverbots (Planfeststellungsvorbehalt) durch Zulassung des frühzeitigen Beginns und vorläufige Anordnungen, aber allein (vorläufige und teilweise) Vorverlagerung der öffentlich-rechtlichen Zulassungswirkung erforderlich.

Ein maximaler Beschleunigungseffekt lässt sich nur durch ein Zusammenwirken von Zulassungs- und Enteignungs-

<sup>23</sup> BGBl. I, S. 2237; Stüer, DVBl 2019, 351.

<sup>24</sup> BT-Drucks. 19/7375, S. 63.



recht erzielen und erfordert die Abstimmung der jeweiligen Beschleunigungsinstrumente. Zugleich könnten sich allerdings rechtliche Hindernisse auftürmen: Denn die jüngere Beschleunigungsgesetzgebung für Verkehrswege und Energieleitungen hat allein auf die öffentlich-rechtliche Seite gesetzt. Neu eingeführte Instrumente wie der vorzeitige Beginn oder vorläufige Anordnungen drohen möglicherweise privatrechtlich leerzulaufen fügte der Planungsrechtler hinzu.

### 19. Kalendereintrag für das nächste Treffen in der Salierstadt

So sind die Planungs- und Umweltrechtler nach einer wie immer ertragreichen Tagung an ihre jeweiligen Wirkungsstätten zurückgekehrt. Für das nächste Speyerer Treffen haben sich die Teilnehmer auf Einladung von *Ziekow* bereits jetzt nach möglichst erfolgreich überstandener Corona-Krise den 10. bis 12.03.2021 im Kalender fest notiert.

**Friederike Malorny, Die Haftung der Gewerkschaft gegenüber ihren Tarifpartnern und Dritten für Schäden bei rechtswidrigen Streiks.** Schriften zum Bürgerlichen Recht, Band 500. 2019. 314 S. br. Euro 89,90. Duncker & Humblot, Berlin. ISBN 978-3-428-15745-7.

Das Recht der Tarifparteien, ihre Forderungen mit den Mitteln des Arbeitskampfes gegen die jeweils andere Partei durchzusetzen, ist gemeinhin anerkannt. Auf gewerkschaftlicher Seite ist regelmäßig der Streik das gewählte Mittel. Dabei ist ein solcher stets nur dann zulässig, wenn er sich innerhalb derjenigen Grenzen bewegt, die durch die Rechtsordnung gesetzt wurden. Wo diese Grenzen zu ziehen sind, ist zwar gesetzlich nicht bestimmt, wird jedoch – jedenfalls grob – durch die Rechtsprechung vorgegeben. Ist ein Streik möglicherweise rechtswidrig, wird oftmals bereits im Vorfeld einer Arbeitskampfmaßnahme versucht, mit Hilfe von einstweiligen Verfügungen auf eine Unterlassung hinzuwirken. Nur auf diesem Wege kann bereits die Entstehung von Schäden durch rechtswidrige Streiks verhindert werden. Nach Durchführung eines rechtswidrigen Streiks bleibt dagegen nur noch die nach weit überwiegender Ansicht für den bestreikten Arbeitgeber oder Arbeitgeberverband bestehende Möglichkeit, die Gewerkschaft auf Schadensersatz in Anspruch zu nehmen.

Mit letzterer zivilrechtlich anmutenden, gleichsam aber verfassungsrechtlich geprägten Problemstellung beschäftigt sich *Friederike Malorny* in ihrer nunmehr unter dem Titel »Die Haftung der Gewerkschaft gegenüber ihren Tarifpartnern und Dritten für Schäden bei rechtswidrigen Streiks« erschienenen Arbeit, die im Jahr 2019 als Dissertation von der Bucerius Law School in Hamburg angenommen wurde. Das Werk ist im Wesentlichen in vier Teile gegliedert. Zunächst arbeitet die Verfasserin im ersten Teil allgemein die bestehende Problemlage heraus, die sich vor allem durch das Zusammenspiel von zivilrechtlichem Schadensersatzrecht und verfassungsrechtlich geprägtem Arbeitskampfrecht ergibt (S. 26 ff.) und durch eine – als Folge der weitgehend fehlenden Kodifizierung des Arbeitskampfrechts – bisweilen unsichere Rechtslage (S. 32 f.) zusätzlich erschwert wird. Als Ziel ihrer Untersuchung benennt *Malorny* dann auch nicht weniger als »ein allgemein gültiges System zur Haftung der Gewerkschaft bei rechtswidrigen Streiks« aufstellen zu wollen (S. 34), was sie

zwar nicht in allen Einzelheiten, so doch jedenfalls in den Grundzügen erreicht.

Anschließend folgt in Teil 2 und 3 die eigentliche rechtliche Untersuchung der Haftung gegenüber Tarifpartnern und ihren Mitgliedern sowie gegenüber kampfunbeteiligten Dritten. Verständlicherweise wird den vertraglichen Schadensersatzansprüchen wegen Friedenspflichtverletzung und wegen Schutzpflichtverletzung sowie dem deliktischen Anspruch aus § 823 Abs. 1 BGB der meiste Raum eingeräumt, da diesen Ansprüchen auch in der Praxis die größte Wichtigkeit zukommt. Dabei äußert die Verfasserin sich teils auch sehr kritisch, etwa zur dogmatischen Einordnung des überkommenen Rechts auf den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (S. 196 ff.). Etwas misslich erscheint hingegen, dass die Haftungsansprüche aufgrund von Schäden streikunbeteiligter Dritter – ein umstrittenes und immer wieder hoch aktuelles Thema – im dritten Teil recht knapp abgehandelt werden. Für die vertraglichen Ansprüche erscheint dies – aufgrund ihres recht offensichtlichen Nichtgegebenseins – zweckmäßig, hinsichtlich der deliktischen Ansprüche hatte ich dann doch auf noch eingehendere und erhellendere Ausführungen gehofft. Abschließend werden in Teil 4 die wesentlichen Ergebnisse der Arbeit zusammengefasst.

Das Werk ist insgesamt sehr systematisch entlang der Anspruchsgrundlagen aufgebaut und handelt diese anhand der jeweiligen Tatbestandsmerkmale ab. Dies allein ist bereits lobenswert, finden sich gerade im Arbeitskampfrecht doch vielfach nur Abhandlungen zu Einzelproblemen, die aber oftmals nicht gerade systematisch und für die anwaltliche oder richterliche Praxis nutzbar sind. Dabei ist es geradezu zwingend, dass *Malorny* innerhalb der jeweiligen Tatbestandsmerkmale kleinere Ausflüge in die Streikrechtsdogmatik unternimmt (etwa S. 155 ff. oder S. 219 ff.), obgleich diese nicht im Mittelpunkt der Arbeit stehen.

Insgesamt hat die Verfasserin wahre Pionierarbeit geleistet und eine kluge Arbeit vorgelegt, die längst überfällig war. Besonders lobenswert ist sicherlich die Systematisierung im Rahmen der Anspruchsgrundlagen, die *Malorny* vorgenommen hat und die in der arbeitskampfrechtlichen Praxis sehr hilfreich sein wird. Überaus beachtlich ist zudem die sehr