

Die anderen mit dieser Frage befassten Verwaltungsgerichte⁵⁴ haben diese Rechtsfrage bisher letztlich dahingestellt sein lassen und in der Sache entschieden.

Zusammenfassung

Die Auswertung der über die Jahre ergangenen gerichtlichen Entscheidungen belegt, dass Anträge eines Bewerbers bzw. einer Bewerberin um einen Studienplatz in einem in das bundesweite zentrale Vergabeverfahren einbezogenen Studiengang, die darauf abzielen, in dem Rennen um einen Studienanfängerplatz einen besseren als den aus den persönlichen Regelmerkmalen folgenden Startplatz zu erwirken (Härtefallanträge, Nachteilsausgleichsanträge) oder in einem dieser hoch nachgefragten Studiengänge ein Zweitstudium aufnehmen zu können, einen ganz erheblichen inhaltlichen und verfahrensmäßigen Aufwand erfordern, um den strengen Anforderungen zu genügen. Viele der üblicherweise an-

geführten Gründe sind von vornherein aussichtslos. Ernstlich in Betracht zu ziehende Gründe bedürfen eines sorgfältig vorbereiteten und inhaltlich plausiblen Nachweises innerhalb des mit Ausschlussfristen versehenen Bewerbungsverfahrens. Gleiches gilt für die Benennung der Studienortpräferenzen und etwaiger Anträge auf eine bevorzugte Berücksichtigung des ersten Studienortwunsches. Über einen im Auswahlverfahren der Hochschule zu berücksichtigenden Antrag auf einen notenbezogenen Nachteilsausgleich hat allein die Hochschule zu entscheiden. Diese Entscheidung hat sie in einem gegen sie selbst zu richtenden gerichtlichen Verfahren auch zu verantworten.

⁵⁴ VG Münster, Beschl. v. 29.04.2015 – 9 L 578/15 –, VG Gießen, Beschl. v. 13.07.2015 – 3 L 2072/15 – (n.v.); VG Düsseldorf, Beschl. v. 04.11.2015 – 15 L 3082/15 –, VG Frankfurt, Beschl. v. 21.12.2015 – 3 L 5132/15.F –, bestätigt durch Hess. VGH, Beschl. v. 09.02.2016 – 10 B 24/16 –, n.v.

Berichte

18. Speyerer Planungsrechtstage und Speyerer Luftverkehrsrechtstag 2016

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

Die 18. Speyerer Planungsrechtstage und der Luftverkehrsrechtstag, die auf Einladung von Prof. Dr. Dr. h.c. Jan Ziekow in der Zeit vom 9. bis 11.03.2016 einer guten Tradition folgend in der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften stattfanden, standen im Zeichen aktueller planungs- und umweltrechtlicher Themen aus den Bereichen Lärmschutz, Summationswirkungen und Kumulation von Projekten im FFH-Bereich, Erfahrungsbericht zu Erörterungsterminen bei Großprojekten, Lärmschutz gegenüber Anlagen der Deutschen Bahn, Erdverkabelung von Höchstspannungsgleichstromleitungen, Überplanung von planfestgestellten Kompensationsflächen durch Bebauungsplan und der Frage, ob durch die Überformung des deutschen Planfeststellungsrechts durch das EU-Recht alles anders werden muss. Auch ein aufschlussreicher Rechtsvergleich zu den Planungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten in Taiwan durfte da nicht fehlen. Im Bereich des Luftverkehrs ging es um Rechtsfragen zum Flughafen BER, um das Spannungsfeld von Flugsicherung und Windkraft, Neuregelungen in § 8 LuftVG sowie um Einschränkungen des Bestandsschutzes bei Änderungen des Flughafens insbesondere beim Nachtflugbetrieb.

1. Planung und Realisierung des Flughafens BER

Auch wenn die großen juristischen Fragen beantwortet sind, bleiben noch viele durchaus beachtliche Fragen rund um

den Flughafen BER, denen sich die Verwaltungsgerichte in den nächsten Jahren stellen müssen. Neben den grundsätzlich geklärten Fragen der Reichweite des Nachflugverbots (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 = DVBl 2006, 1373 – Schönefeld; vgl. auch Urt. v. 04.04.2012 – 4 C 8.09 – BVerwGE 142, 234 – FFM Mediationsnacht) und dem Rechtsschutz gegen die Flugrouten in ihrem Verhältnis zur Planfeststellung (BVerwG, Urt. v. 31.07.2012 – 4 A 5000.10 – BVerwGE 144, 1 = DVBl 2013, 309 – Flugrouten; Urt. v. 26.06.2014 – 4 C 3.13 – BVerwGE 150, 114 – Helmholz-Zentrum; Urt. v. 26.06.2014 – 4 C 3.13 – BVerwGE 150, 114; Urt. v. 12.11.2014 – 4 C 37.13 – BVerwGE 150, 286 = NVwZ 2015, 600 – Wannsee-Route; vgl. auch Urt. v. 19.12.2013 – 4 C 14.12 – BVerwGE 149, 17 – Südabkurzung Leipzig/Halle; Urt. v. 18.12.2014 – 4 C 36.13 – BVerwGE 151, 138 – Köln/Bonn) sind es vor allem Fragen des passiven Schallschutzes, mit denen sich die Gerichte in Zukunft be-

* Zu den Tagungen der Vorjahre Stürer/Hönig, DVBl 2000, 1114; 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; dies., DÖV 2013, 387; dies., DVBl 2014, 562; Stürer, DVBl 2015, 554.

schäftigen werden, erläuterte Joachim Buchheister weitere durchaus vorzeigbare juristische Betätigungsfelder.

Der Planfeststellungsbeschluss zum BBI enthält weitreichende und durch die Gerichte noch weiter verschärfte Verpflichtungen der Flughafengesellschaft zur Gewährleistung von passivem Schallschutz. Dazu können die Betroffenen in den ausgewiesenen Schutzgebieten eine schalltechnische Begutachtung ihrer Objekte verlangen sowie den Einbau bzw. die Finanzierung der danach zur Erreichung der vorgegebenen Schallschutzwerte notwendigen Maßnahmen. Betroffen sind im Tag- und im Nachtschutzgebiet zusammengenommen ca. 25.500 Wohneinheiten. Davon haben ca. 20.000 Haushalte Anträge auf Schallschutz gestellt, von denen bislang ca. 70 % abgearbeitet worden sind. Aus diesem Schallschutzprogramm entwickeln sich verwaltungsgerichtliche Streitigkeiten, weil Anspruchsgrundlage die Auflage des Planfeststellungsbeschlusses ist. Geführt werden diese Streitigkeiten erstinstanzlich vor dem OVG (§ 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 VwGO), erläuterte der Präsident des OVG Berlin/Brandenburg die richterlichen Betätigungsfelder seines Hauses.

2. Flugsicherung und Windkraft (§ 18a LuftVG)

Die Flugsicherung darf durch die Windkraft nicht gestört werden. Vom Grundsatz her ist dieses Prinzip durchaus einleuchtend. Zugleich müssen aber auch seine Grenzen definiert werden, machte Jessica Nickel vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BFA) (Langen) klar. Der Gesetzgeber hat durch eine Änderung des § 18a LuftVG inzwischen klargestellt, dass dem BFA hierbei eine maßgebliche Rolle zukommt. Es entscheidet auf der Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme der Flugsicherungsorganisation, ob durch die Errichtung der Bauwerke Flugsicherungseinrichtungen gestört werden können. Mit dieser Entscheidung dürfte ein gewisser fachlicher Beurteilungsspielraum verbunden sein, der auch die gerichtliche Kontrolle entsprechend begrenzt.

3. § 8 LuftVG als Rechtsgrundlage luftverkehrsrechtlicher Planungsentscheidungen

Veranlasst durch Beschwerden über die nachträgliche Änderung von Flugrouten am Flughafen Berlin-Brandenburg hat die EU-Kommission am 30.05.2013 gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet mit dem Ziel, die Festlegung von Flugrouten mit der UVP-RL und der FFH-RL in Übereinstimmung zu bringen. Dabei soll die Festlegung von Flugrouten vollständig in die UVP einbezogen werden. Ein Grund dafür war wohl auch die Rechtsprechung des BVerwG (Urt. v. 19.12.2013 – 4 C 14.12 – BVerwGE 149, 17; Urt. v. 26.06.2014 – 4 C 3.13 – BVerwGE 150, 114), nach der das BAF bei der Festlegung von Flugverfahren nicht zur Durchführung einer UVP verpflichtet ist.

Der gesetzlichen Neuregelung stellte RA Dr. Volker Gronefeld (München) kein besonders gutes Zeugnis aus. Teilweise wiederhole der Gesetzgeber lediglich die Rechtsprechung des BVerwG, teilweise seien die Neuregelungen in sich unverständlich und sie brächten wohl auch für die Praxis nicht viel. Die in § 8 Abs. 1 Satz 4 LuftVG 2016 enthaltene Regelung entspreche der nach der Rechtsprechung des BVerwG bereits bestehenden Verzahnung von planerischer Ausbauteilung und späterer förmlicher Festsetzung der An- und

Abflugverfahren (Bewirtschaftung des Luftraumes auf der Grundlage der Planungsentscheidung). Das gehe allerdings über eine Klarstellung nicht hinaus. Bereits nach der Rechtsprechung des BVerwG sei in der Planfeststellung jeder zu beteiligen, dessen abwägungserhebliche Interessen auch durch die spätere Festlegung der Flugrouten betroffen sein könne (Urt. v. 31.07.2012 – 4 A 7001.11 u.a. – BVerwGE 144, 44 – DVBl 2012, 309 – Flugroutenplanung BBI). Die Berücksichtigung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten sei ohnehin eine Selbstverständlichkeit. Es wäre vielmehr vorzugswürdiger gewesen, die Prüfung auf entscheidungserhebliche Belange zu begrenzen und nicht auf alle abwägungserheblichen Belange zu erweitern.

4. Änderung von Flughäfen und Anpassung der (Nachtflugs-) Betriebsregelung

Die Rechtsprechung hat § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG eine Gewichtungsvorgabe bei der Zulassung von Nachtflügen entnommen. In der Nachtkernzeit von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr kann die Zulassung von Nachtflügen nur mit einem spezifischen Nachtflugbedarf – wie der Bedarf eines Expressluftfahrtkreuzes, Postflüge und Flüge aufgrund militärischer Anforderungen – gerechtfertigt werden. In den Nachtrandstunden von 22:00 Uhr bis 0:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr können plausibel nachgewiesene sachliche Gründe – wie die Erfordernisse einer effektiven Flugzeugumlaufplanung, die Besonderheiten des Interkontinentalverkehrs mit Verspätungen und Verfrühungen, die Nutzung des Flughafens als Heimatflughafen und Wartungsschwerpunkt von Fluggesellschaften – die Zulassung von Flügen rechtfertigen, wenn sich daraus ergibt, dass die entsprechende Verkehrsnachfrage nicht in der Tageszeit abgedeckt werden kann. Wenn diese Voraussetzungen vorliegen, kann aufgrund einer Abwägung mit anderen Belangen ein (eingeschränkter) Nachtflugbetrieb zugelassen werden. Diese Maßstäbe sind auch bei der Zulassung einer Flughafenänderung zu beachten – Bestandsschutz hin oder her.

Vor diesem Hintergrund kann daher entscheidend sein, wann eine Änderung des bisherigen Flughafens vorliegt, machte Dr. Markus Deutsch (Bonn) die Brisanz der Fragestellung deutlich. Eine Änderung oder Erweiterung der Flughafenanlage liegt vor, wenn die beabsichtigte bauliche Maßnahme nicht mehr durch die bisherigen luftrechtlichen Zulassungsentscheidungen gedeckt ist. Bei baulichen Maßnahmen ist dies der Fall, wenn bisher nicht einbezogene Flächen als Flughafen festgestellt werden sollen, neue Flugbetriebsflächen errichtet oder vorhandene erweitert werden, erstmals für eine Fläche Festsetzungen nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG zur bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit getroffen werden, wenn solche Festsetzungen geändert werden sollen oder die erstmalige Errichtung von Hochbauten außerhalb einer nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG überplanen Fläche einer luftverkehrsrechtlichen Konfliktbewältigung bedarf. Keiner neuen Zulassung bedürfen demgegenüber, wenn vorhandene Flugbetriebsflächen saniert, ohne Kapazitätserhöhung an Sicherheitsvorgaben angepasst werden oder bauplanungsrechtliche Festsetzungen nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG durch Errichtung von Hochbauten verwirklicht werden. Demgegenüber kann bereits die Erweiterung der genehmigten Betriebszeiten aber sogar auch die Einschränkung derselben zu einer Neubewertung führen, gab Deutsch zu bedenken.

5. Verkehrsträgerübergreifende Lärmwirkungsstudie (NORAH)

Die Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance Cognition, and Health) will Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit mit repräsentativen und wissenschaftlich abgesicherten Beschreibungen der Auswirkungen des Lärms von Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Gesundheit und die Lebensqualität der Betroffenen Wohnbevölkerung ermitteln und darstellen. Um dieser gesamtheitlichen Erforschung der Wirkungen von Verkehrslärm nachzugehen, haben sich mehrere Forschungs- und Fachinstitutionen der Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaften, Akustik und Physik zu einem Forschungskonsortium zusammengefunden. Die Untersuchungen sind vornehmlich im Rhein-Main-Gebiet sowie teilweise auch in den Regionen um die Flughäfen Berlin/Brandenburg, Köln/Bonn und Stuttgart durchgeführt worden.

In der Studie »Wirkungen von Verkehrslärm auf Lärmbelastung und Lebensqualität« zeigten sich statistisch signifikante Effekte aller drei Verkehrsgerschichten auf die von den betroffenen Personen berichtete Belästigungen. Der Luftverkehr schlägt sich im Vergleich zum Straßen- und Schienenverkehr sehr viel stärker in den Belästigungsempfindungen nieder. Bei Mehrfachbelastung stellt der Luftverkehr stets die hinsichtlich der Belastung dominierende Lärmquelle dar. In der »Sekundärdatenbasierten Fallkontrollstudie mit vertiefter Befragung« ergaben sich hinsichtlich von Erkrankungen häufig signifikante Risikoerhöhungen insbesondere bei höheren Fluglärmpositionen. Als relevante neu Risikogruppe wurden Personen ermittelt, die bei niedrigen 24h-Dauerschallpegeln einzelne nächtliche Lärmereignisse mit Maximalpegeln von mehr als 50 dB(A) aufweisen.

Die Risiken sind bei Straßen- und Schienenverkehrslärm für den Herzinfarkt, den Schlaganfall und die Herzinsuffizienz tendenziell höher als beim Luftverkehrslärm. Nach Einführung der Kernruhezeiten und der damit zusammenhängenden Verringerung der Anzahl der Flugbewegungen hat sich die Zahl der Aufwachreaktionen signifikant verringert. Personen mit negativer Einstellung zum Flugbetrieb reagieren allerdings immer noch mit stärkeren Schlafstörungen.

Entsprechend der Expositions-Wirkungsbeziehungen ist mit einer Zunahme der flugverkehrsbedingten Exposition um mehr als 10 dB(A) die Leseleistung von Grundschulkindern um einen Monat teilweise sogar um zwei Monate statistisch signifikant verzögert.

6. Kumulation im FFH-Recht

Bei der Prüfung der FFH-Verträglichkeit eines Projektes sind auch die kumulierenden Auswirkungen anderer Projekte zu berücksichtigen. Projekte sind nach Art. 1 Abs. 2 a) UVP-RL die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen sowie sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich derjenigen zum Abbau von Bodenschätzen. Die Verträglichkeit eines Projektes bestimmt sich nach den für das jeweilige FFH-Gebiet geltenden Erhaltungszielen. Hierbei ist jeweils ein strenger Maßstab anzulegen. Die Darlegungs- und Beweislast liegt beim Vorhabenträger und bei der Zulassungsbehörde (BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05 – BVerwGE 128, 1 m. Anm. Stüer, DVBl 2007, 1147 – Halle-Westumfahrung;

Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06 – BVerwGE 130, 299 = DVBl 2008, 1199 = NVwZ 2008, 1238 – Lichtenauer Hochland II). Das Zusammenwirken von Projekten kann sich aus entsprechenden Vorbelastungen aber auch aus bereits hinreichend konkretisierten Projekten ergeben, beschrieb RA und FAVwR Prof. Dr. Ulrich Hösch (München) die Grundlagen. Hinsichtlich des zeitlichen Rahmens kann dabei eine Rückwärts- aber auch eine Vorwärts-Betrachtung erforderlich sein. Dabei ist grundsätzlich der aktuelle Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Teilweise kann aber auch noch die weitere Entwicklung bis zur Gerichtsentscheidung zu berücksichtigen sein, wie das Urteil des EuGH zur Waldschlösschenbrücke (Urt. v. 14.01.2016 – C-399/14 – DVBl 2016, 566 m. Anm. Stüer/Stüer 571, sich bereits andeutend in EuGH, Urt. v. 14.01.2010 – C 226/08 – DVBl 2010, 242 – Papenburg m. Anm. Stüer DVBl 2010, 245) gezeigt hat. Besonders gegenüber solchen sozusagen nie enden wollenden Prüfungserfordernissen sei durchaus Skepsis angebracht, wurde in der Diskussion gewarnt.

7. Planung von Verkehrsinfrastrukturen in Taiwan

Taiwan liegt in Südostasien und erstreckt sich bei einer Gesamtbevölkerung von ca. 23 Mio. Einwohnern über eine Fläche von ca. 36.000 km². Spärlich besiedelte, nur mühsam zugängliche und erschließbare Bergregionen bedecken 2/3 der gesamten Landfläche. Auch in Taiwan gibt es bereits seit dem Jahre 1994 ein Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz mit der Folge, dass auch dort die juristischen Kontroversen vor allem bei Großprojekten deutlich angestiegen sind. Die damit verbundenen Probleme sind keinesfalls gelöst, schilderte Prof. Cien-hung Liu von der National Chung Cheng Universität Jua-Yi (Taiwan) die ausgesprochen verworrene Lage. Diese wird markiert durch den in seiner praktischen Handhabung problematischen gesetzlichen Zuständigkeitsdualismus zwischen der Fach-Genehmigungsbehörde einerseits und dem von dieser unabhängigen und organisatorisch verselbständigten, für die Prüfung der UVP zuständigen UVP-Ausschuss, dem häufigen Problem des »Leerlaufens« des Prüfungsverfahrens, der nicht selten defizitären Bürgerbeteiligung und dem aufwändigen, aber häufig ineffektiven Rechtsmittelverfahren. Dies machte der taiwanische Hochschullehrer in seinem in fließendem Deutsch vorgebrachten, sehr überzeugenden Beitrag an Beispielfällen aus der verwaltungsgerichtlichen Judikatur im Bereich der Verkehrswegeplanung wie der Verkehrsstrasse Danshui-Taipei oder der Beitou-Seilbahntrasse deutlich.

In Taiwan haben Widerspruch und Anfechtungsklage kleine aufschiebende Wirkung. Auch wenn die UVP-Genehmigung aufgehoben wird, ist das Projekt oftmals schon lange im Bau und seine Folgen in der Praxis kaum zu beseitigen.

8. Erörterungstermin in Großverfahren

Die Durchführung von Planfeststellungsverfahren ist immer komplizierter. Das liegt nicht nur an dem immer dichter werdenden Netz vor allem umweltrechtlicher Vorgaben in Deutschland und Europa. Auch die verfahrensrechtlichen Anforderungen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung werden immer komplexer. Der Leiter des Dezernates 3 Planfeststellung bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr RD Rolf Rockitt (Hannover) erläuterte dies am Beispiel eines Erörterungstermins zum Ausbau

der Eisenbahnstrecke Oldenburg/Wilhelmshaven betreffend die Hinterlandanbindung des Jade-Weser-Ports (BVerwG, Urt. v. 21.11.2013 - 7 A 28.12, 7 A 28.12 (7 A 22.12) - DVBl 2014, 520 = UPR 2014, 192 = NVwZ 2014, 730, Eva-Maria Stüer, DVBl 2014, 525, Nolte, jurisPR-BVerwG 6/2014 Anm. 4, Vallendar, UPR 2014, 241 - Oldenburg. Zur Lärmbelastung der Anlieger bei abschnittsweiser Umsetzung der Planung bereits BVerwG, B. v. 24.1.2012 - 7 VR 13.11 (7 A 22.11) – DVBl 2012, 1102, Stüer, DVBl 2012, 1104 - Eisenbahn Oldenburg-Wilhelmshaven.)

Die reibungslose Durchführung eines solchen Großverfahrens setzt eine genaue Vorbereitung voraus, die nicht erst mit der Bekanntmachung und Einladung zu dem Erörterungstermin beginnt und bis hin zu der Niederschrift und der Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen und Anträge reicht, ergänzte der als Moderator für den Erörterungstermin gewonnene ehemalige Vorsitzende des OVG Lüneburg RA Wolfgang Kalz (Lüneburg/Hamburg), das vergleichsweise komplizierte Geschäft (Kalz, NordÖR 7-8/2016, 278).

Vielleicht sind die Erwartungen wohl auch nicht selten zu hochgeschraubt. Nicht jeder Teilnehmer an einer solchen Erörterung kann erwarten, dass seinen Einwendungen gefolgt und das Vorhaben aufgegeben oder doch wesentlich geändert wird. Und auch nicht jeder, der sein Anliegen mit Befangenheitsanträgen oder anderen Verfahrens- und Sachanträgen zu seiner eigenen Freude garniert, kann sicher sein, der Sache damit einen guten Dienst erwiesen zu haben.

In der Diskussion fand die professionelle Art der Verfahrensdurchführung, über die Rockitt berichtet hatte, uneingeschränkte Zustimmung. Allerdings müsse im Einzelfall entschieden werden, ob nicht eine auf den wesentlichen Gang der Verhandlung begrenzte Niederschrift der Sache mehr diene als ein über mehrere 100 Seiten mitstenographiertes Wortprotokoll, das in seiner Auswertung eher unhandlich und viel zu komplex sei (Stüer/Probstfeld, Die Planfeststellung, 2. Aufl. 2016, Rdnr. 342).

9. Lärmschutz gegenüber Anlagen der Deutschen Bahn

Der Lärmschutz gegenüber Bahnanlagen sollte möglichst als präventive Maßnahme bereits im Planfeststellungsverfahren erfolgen, erläuterte Moritz Metzler vom Justitiariat des EBA das Lärmschutzkonzept. Dies sei deutlich sinnvoller, als Lärmschutzmaßnahmen erst nachträglich anzuordnen. Zugleich sprach er sich für gesetzgeberische Regelungen aus, in denen die gegenwärtig noch bestehenden Lücken geschlossen und der Praxis verbindliche Vorgaben an die Hand gegeben werden. Die Quelle des Lärms bestimme das anwendbare Rechtsregime. Danach entscheide sich auch, welche Behörde zuständig ist.

10. Erdverkabelung – planungsrechtliche Herausforderungen

Der Ausbau des Netzes der Höchstspannungsleitungen hinkt hinter dem ursprünglichen Zeitplan immer noch deutlich hinterher. Der Bundesbedarfsplan 2015 weist insgesamt 43 Vorhaben aus, von denen 16 in die Zuständigkeit der BNetzA fallen. Es handelt sich um insgesamt 5.650 Leitungskilome-

ter; rd. 2.550 entfallen dabei auf den Neubau, rd. 3.100 km auf die Netzverstärkung. Für Vorhaben im Anwendungsbereich des NABEG und damit im Zuständigkeitsbereich der BNetzA ist ein zweistufiges Planungs- und Genehmigungsverfahren durchzuführen. Auf die Bundesfachplanung folgt die Planfeststellung (Stüer/Probstfeld, Die Planfeststellung, 2. Aufl. 2016, Rdnr. 1256).

Ende 2015 ist das Gesetz zur Änderung von Bestimmungen des Rechts des Energieleitungsausbaus in Kraft getreten, das zugleich Änderungen im Bundesbedarfsplangesetz und im NABEG enthält. Für bestimmte HGÜ-Vorhaben (Gleichstrom) ist im Gegensatz zu den HDÜ-Vorhaben (Drehstrom) ein gesetzlicher Vorrang der Erdverkabelung eingeführt worden, sodass insoweit von grundsätzlich neuen Prämissen für Planungsvorhaben auszugehen ist, beschrieb Matthias Otte, Abteilungsleiter Netzausbau der BNetzA, die geänderte Rechtslage. Mit »E« gekennzeichnete Vorhaben sind grundsätzlich als Erdkabel zu errichten, zu betreiben oder zu ändern (§ 3 Abs. 1 BBPlG). Der Einsatz von Freileitungen auf technisch und wirtschaftlich effizienten Teilabschnitten ist nur ausnahmsweise möglich, wenn gesetzliche Ausnahmetatbestände erfüllt sind (§ 3 Abs. 2 BBPlG) und ein Prüfungsverlangen einer betroffenen Gebietskörperschaft in der Antragskonferenz vorliegt (§ 3 Abs. 3 BBPlG). Bei Siedlungsnähe besteht ein strikter Freileitungsausschluss (§ 3 Abs. 4 BBPlG).

11. Unionsrechtliche Anforderungen an die Alternativenprüfung

Traditionell ist die nationale Alternativenprüfung auf ernsthaft in Betracht kommende Alternativen beschränkt, die sich in der gerichtlichen Kontrolle als eindeutig vorzugswürdig erweisen müssen. Bei Vorhaben, die in Bedarfsplänen ausgewiesen sind, können davon deutlich abweichende Trassenalternativen nur ernsthaft in Betracht kommen, wenn der Bedarfsplan als gesetzliche Vorgabe verfassungswidrig ist. Ein solcher Nachweis ist bisher noch nicht gelungen (Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 5. Aufl. 2015, Rdnr. 3891).

Durch die unionsrechtlichen Vorgaben könnten allerdings teilweise strengere Anforderungen an die Alternativenprüfung zu stellen sein, erläuterte RA und FAVwR Dr. Gernot Schiller die europarechtliche Sichtweise. Art. 5 Abs. 1 SUP-RL fordert zwar eine obligatorische Alternativenprüfung im Umweltbericht. Der Kreis der zu prüfenden Alternativen ist allerdings auf »vernünftige Alternativen« beschränkt. Ermittlungsaufwand und Prüfungstiefe bestimmen sich dabei nach den zu erwartenden Umweltauswirkungen im Einzelfall. Höhere Anforderungen ergeben sich aus sektorspezifischen Richtlinien wie etwa für den europäischen Gebietsschutz (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) – hier müssen auch gewisse Abstriche vom Vorhaben hingenommen werden – und für den besonderen Artenschutz (Art. 16 FFH-RL) hinsichtlich des Fehlens anderweitiger zufriedenstellender Lösungen (Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 2015, Rdnr. 1115, 3472, 3498). Art. 4 Abs. 7 WRRRL verlangt im Falle der Verletzung des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbots bzw. des Verbesserungsgebots für die Erteilung einer Ausnahme u.a. das Fehlen anderer Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen (Stüer/Probstfeld, 2016, Rdnr. 737).

12. Überplanung von planfestgestellten Kompensationsflächen durch Bebauungsplan

Naturschutzrechtlich relevante Eingriffe sind nach §§ 14 ff. BNatSchG zu vermeiden, zu minimieren und ansonsten durch Ausgleich oder Ersatz zu kompensieren. Während für Vorhaben der Fachplanung und Außenbereichsvorhaben nach § 35 BauGB eine Vollkompensationsverpflichtung gilt, ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung bei der Aufstellung von Bauleitplänen in der Abwägung zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies setzt einerseits ein Abarbeiten der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nach den Verfahrensschritten der §§ 14 ff. BNatSchG voraus. Zugleich werden aber vor allem bei der Gestaltung des Kompensationskonzepts andererseits auch entsprechende Abwägungsspielräume eröffnet. Im Verhältnis zur Bauleitplanung hat die privilegierte Fachplanung einen Vorrang, legte Dr. Dietmar Hönig unter Hinweis auf § 38 BauGB dar (BVerwG, Urt. v. 04.05.1988 – 4 C 22.87 – BVerwGE 79, 318 = NJW 1989, 242 – ortsgebundener Kiesabbau; Urt. v. 16.12.1988 – 4 C 48.86 – BVerwGE 81, 111 = DVBl 1989, 458 – eisenbahnrechtliche Fachplanung).

Die planende Gemeinde kann daher auch im Nachhinein nicht einfach von dem im Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenen naturschutzrechtlichen Kompensationskonzept abweichen. Allerdings sind die von der Planfeststellung überplanten Bereiche nicht gänzlich einer Bauleitplanung entzogen. Die Bauleitplanung kann daher Kompensationsflächen überplanen, soweit sie dabei den Festsetzungen der Zulassungsentscheidungen nicht widerspricht. Kein Widerspruch besteht, wenn die Kompensationsmaßnahmen erhalten bleiben, die Kompensationspflicht bereits erfüllt ist oder sie auf die Stadt oder Gemeinde übergehen kann. Die Planfeststellungsbehörde muss allerdings – abgeleitet aus § 17 Abs. 7 BNatSchG – der Überplanung der Kompensationsmaßnahme zustimmen, erläuterte der Wiesbadener Planungsrechtler die rechtlichen Zusammenhänge.

13. Überformung des deutschen Planfeststellungsrechts durch EU-Recht – muss alles anders werden?

Nicht erst seit den Urteilen des EuGH zu Trianel (Urt. v. 12.05.2011 – C-115/09 – DVBl 2011, 757), Altrip (Urt. v.

07.11.2013 – C-72/12 – DVBl 2013, 1597 m. Anm. Stüer/Stüer, DVBl 2013, 1601) und dem Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland (Urt. v. 15.10.2015 – C-137/14 – DVBl 2015, 1514 m. Anm. Stüer/Buchsteiner, 1518, Berkemann, DVBl 2016, 205, Skouris DVBl 2016, 937) ist das Gefüge des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes etwas aus den Fugen geraten. Die Präklusion ist jedenfalls in weiten Teilbereichen auf der Strecke geblieben (OVG NRW, Urt. v. 16.06.2016 – 8 D 99/13. AK – DVBl 2016, 1191 m. Anm. Stüer, 1199). Die Schutznormtheorie hat sich durchaus beachtlich geschlagen und ist sozusagen aus dem Schneider. Die Klagerechte vor allem der Umweltverbände sind gestärkt aus dem juristischen Schlagabtausch hervorgegangen. Den sich daraus ergebenden neuen, zumeist noch ungelösten Fragestellungen widmeten sich die Beiträge von RiBayVGH Priv.-Doz. Dr. Andreas Dietz (Augsburg/München), Prof. Dr. Sabine Schlacke (Rostock/Münster) und Prof. Dr. Martin Kment (Augsburg) (hierzu Stüer, DVBl 2015, 1034; DVBl 2016, 294, 785, 829).

14. Vorfreude auf das nächste Treffen in der Salierstadt

So sind die Planungs- und Umweltrechtler nach einer wie immer ertragreichen Tagung an ihre verschiedenen Wirkungsstätten zurückgekehrt. Die älteren Semester hatten bei dem traditionellen Speyerer Forschungswein, der in der Taberna wie immer auf Kosten des Hauses nach der alten Pastorenregelung »una minus« ausgeschenkt wurde, dem Vernehmen nach zugleich Gelegenheit, in den Erinnerungen an ihren vielfach mehr als 40 Jahre zurückliegenden Studienaufenthalt in der Pfalzmetropole zu schwelgen. Natürlich nicht nur an ihre in der Erinnerung ausgezeichneten Seminararbeiten, sondern vor allem wohl auch an ihre Ausflüge an die Weinstraße sowie in das nahegelegene Elsass und, wenn man in der damals angesagten Teamarbeit einen Kommilitonen erst einmal mit der Erstellung eines »Faulenzers« betraut hatte und sich selbst nach der von anderen getanen Arbeit auf die Diskussionsleitung freuen konnte, vor allem vorzugsweise an die Reisen nach München und Paris. Für das nächste Speyerer Treffen haben sich die Teilnehmer auf Einladung von Ziekow bereits jetzt den 15. bis 17.03.2017 im Kalender fest notiert. Wer auf der Höhe des Planungs- und Luftverkehrsrechts sein und bleiben will, kommt an Speyer nicht vorbei.

Das geplante Rückbau- und Entsorgungskostennachhaftungsgesetz

von Wiss. Mit. Bernhard Linnartz, Trier*

Ein Workshop des Instituts für Umwelt- und Technikrecht der Universität Trier (IUTR) befasste sich in Kooperation mit der Kanzlei *Hengeler Mueller*, Düsseldorf, am 08.04.2016 in Frankfurt am Main mit dem gegenwärtigen Vorhaben des Gesetzgebers, die Finanzierung künftiger Atomausstiegslasten durch die Energiekonzerne zu gewährleisten. Nach den Empfehlungen der Kommission zur Überprüfung der Finanzierung des Kernenergieausstiegs vom 27.04.2016 (www.bmwi.de) steht zu erwarten, dass das geplante Nachhaftungsgesetz – dies verdeutlichte der vitale Workshop – weiter strittig diskutiert werden wird.

Die Betreiber von Atomkraftwerken tragen nach dem Atomgesetz die Kosten für die geordnete Beseitigung radioaktiver Reststoffe und abgebauter radioaktiver Anlagenteile (§§ 9a Abs. 1, Abs. 2, Abs. 3, 21a, 21b AtG). Aufgrund der Zukunftsbezogenheit des Kostenanfalls wurden hierfür in den vergangenen Jahrzehnten seitens der Energieindustrie Rückstellungen in zweistelliger Milliardenhöhe gebildet. Bedingt durch den

* Der Verfasser ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter am IUTR und Doktorand am Institut für Öffentliches Recht der Universität Bonn.