müssen sinngemäß auch für die Verwaltung gelten[47]. Auch die Verwaltungsbehörden sind ja zur Sachaufklärung von Amts wegen verpflichtet[48]. Unberührt bleibt die (umfassende) präventive Prüfungspflicht im Falle einer Genehmigungspflicht von Bebauungsplänen[49].

c) Ergebnis: Auch bei einem Verlust des Bebauungsplan-Dokuments ist eine Prüfung der Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans möglich, z. B. anhand von Ratsprotokollen und Zeugenaussagen.

V. Die verbleibende Rechtsunsicherheit

Ein Verlust des Bebauungsplan-Dokuments führt somit in den meisten Fällen nicht zur Unanwendbarkeit des betreffenden Bebauungsplans bzw. der einzelnen relevanten Festsetzung. Dabei wird allerdings in Kauf genommen, dass der Bebauungsplan in Wahrheit vielleicht nichtig ist. Das BVerwG zeigt die Möglichkeiten auf, die dem Planungsträger – der Gemeinde – zur Verfügung stehen, um die genannte Rechtsunsicherheit zu beheben:

- die förmliche Aufhebung des Bebauungsplans;
- die Ersetzung des Bebauungsplans durch einen neuen.

Ein (deklaratorischer) Feststellungsbeschluss, mit dem die Gemeinde die Unwirksamkeit des Bebauungsplans feststellt, mag bei *eindeutig* beachtlichen Rechtsfehlern in Betracht kommen, nicht aber bei einem bloßen Verlust des Bebauungsplans[50].

VI. Fazit

Die Untersuchung hat ergeben, dass sich keine überzeugenden Gründe für die Auffassung finden lassen, wonach der Verlust des Bebauungsplan-Dokuments für sich allein zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führt. Inhalt und Rechtswirksamkeit eines Bebauungsplans lassen sich bei fehlendem Plandokument im Einzelfall anderweitig ermitteln. Das Ziel der Normerhaltung ist dabei legitim. Die Sachaufklärungspflicht der Behörden und der Verwaltungsgerichte ist nicht zuletzt auf der Grundlage der Rechtsprechung des BVerwG sinnvoll zu handhaben: *Inhaltlich* wird der verloren gegangene Bebauungsplan im Weg der Beweiserhebung »rekonstruiert«. Eventuellen *Rechtsfehlern* ist nicht spekulativ, sondern nur bei begründetem Anlass nachzugehen.

47 Ähnlich *K. Schmiemann*, Behandlung rechtsfehlerhafter Bauleitpläne im Baugenehmigungsverfahren – Plankontrolle und Verwerfungskompetenz, in: FS Weyreuther, Driehaus/Birk (Hrsg.), 1993, S. 235 (241 f.).

48 §§ 24, 26 VwVfG und die Verwaltungsverfahrensgesetze der Bundesländer.

49 Vgl. § 10 II, § 6 II, § 216 BauGB.

50 BVerwG, DVBl 1997, 856 (LS) = NVwZ 1997, 890 (892). S. aber zur Praxis – Unterbleiben förmlicher Aufhebungsverfahren wegen fehlender Arbeitskapazität : *C. Gerschlauer*, DÖV 1984, 493 (501 ff.); *A. v. Heyl*, Verhandl. des 58. DJT, 1990, Bd. II, Teil N, Diskussion, S. 95 f., 129 f.

Bericht

Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XII

Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. *Bernhard Stüer*, Richter am BGH-Senat für Anwaltssachen, Münster/Osnabrück und Oberregierungsrat *Frank Berka*, Hamburg/Hannover*

Jahr für Jahr treffen sich die Eisenbahnrechtler Deutschlands, um aktuelle Fragen des Eisenbahnrechts unter Beteiligung von Wissenschaft und Praxis zu erörtern und einen Beitrag zur Fortentwicklung des Eisenbahnrechts zu leisten. Was zunächst unter der Leitung von Prof. Dr. Willi Blümel und Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter im Jahre 1995 an der Deutschen Verwaltungshochschule in Speyer begann, wurde seit dem Jahre 1999 unter der Leitung von Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch und Vizepräsident des EBA Ralf Schweinsberg in der traditionsreichen Universitätsstadt Tübingen erfolgreich fortgesetzt. Die XII. Jahrestagung, die am 6. und 7. 9. 2006 die Eisenbahnrechtler von Bundesnetzagentur, Eisenbahn-Bundesamt und Wissenschaft vereinte, stand ganz im Zeichen der Umbruchsituation, die durch die Umsetzung des 2. Eisenbahnpakets und andere Entwicklungen im deutschen und europäischen Eisenbahnrecht veranlasst sind.

AEG-Novelle

Im Eisenbahnrecht stehen weitere Veränderungen ins Haus, erklärte der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) *Armin Keppel* (Bonn) zur Eröffnung der Tagung und erinnerte dabei zugleich an den Auftrag der Bahn, mehr Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Zur Umsetzung der Interoperabilitäts-Änderungsrichtlinie 2004/50/EG liegt inzwischen ein Gesetzentwurf auf dem Tisch.[1] Er beinhaltet Regelungen hinsichtlich der Einrichtung und der Anerkennung benannter Stellen, der Zuständigkeit des Bundes für die Führung des Fahrzeugeinstellungsregisters und eine Ausweitung der Anordnungsbefugnis der Eisenbahnaufsichtsbehörden

* Zu den vorangegangenen Tagungen *Stüer/Hermanns*, DVBl 1999, 27; DVBl 1999, 1570; DVBl 2001, 179; DVBl 2001, 1653; *Stüer*, DVBl 2003, 381; *Berka*, DVBl 2004, 103; *Stüer/Berka* DVBl 2004, 1326; *dies.*, DVBl 2005, 1365. Vgl. auch den demnächst erscheinenden Tagungsband *Ronellenfitsch/Schweinsberg*, Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XII, Hamburg 2006.

1 Gesetzentwurf der Bundesregierung. Entwurf eines ersten Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, vom 19. 6. 2006, BT-Drucks. 16/1851.

auf Bevollmächtigte von Herstellern von Interoperabilitätskomponenten. Von erheblich größerer Bedeutung ist jedoch die Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit. Diese enthält als einen zentralen Punkt die Forderung nach Einrichtung von Sicherheitsbehörden in den Mitgliedstaaten. Wesentliche Aufgaben der Sicherheitsbehörde sind die Zulassung von Fahrzeugen und Infrastrukturen nach europäischem Recht sowie die Wahrnehmung der Eisenbahnaufsicht im Geltungsbereich der Sicherheitsrichtlinie. Daneben obliegt der Sicherheitsbehörde die Prüfung der Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen, die Führung diverser nationaler Register und die Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedsstaaten und der europäischen Eisenbahnagentur.

Unter den Hausmitteilungen berichtete der EBA-Präsident von der Absicht, in einer Sachverständigenverordnung einheitliche Kriterien und Verfahren für die Zulassung von Sachverständigen zu normieren und hierdurch zugleich einen Beitrag zur Verfahrensbeschleunigung zu leisten. Die Effizienz der Aufgabenwahrnehmung soll durch ein Controlling-System gesteigert werden. Mit externer Unterstützung soll die Aufgabenwahrnehmung angefangen bei der Planfeststellung aber auch in allen anderen Bereichen des EBA bis zur Zentralverwaltung untersucht und nach Möglichkeit effektiver gestaltet werden. Dabei sei bereits herausgekommen, dass das Handling elektronischer Daten im Hause verbessert und Redundanzen beseitigt werden könnten. Im Bereich der Bauaufsicht wird künftig mehr auf die Eigenüberwachung durch die Unternehmen (§ 4 Abs. 1 AEG) gesetzt und deren Funktionieren behördlich geprüft (anstelle einer dezidierten Freigabe der Ausführungsunterlagen).

Aktuelle Gesetzgebung zur Beschleunigung von Planungsverfahren

Die aktuelle Diskussion des Fachplanungsrechts ist vor allem wieder einmal von dem Bestreben bestimmt, die Planungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen[2]. Mit einem solchen Vorhaben stand *Ronellenfitsch*, der den aus 11 Referaten bestehenden Beratungsmarathon eröffnete, zwar nicht gerade auf Kriegsfuß, obwohl er den »Bürokratieabbau« vielleicht nicht ganz zu Unrecht als Unwort des Jahres bezeichnete, sah aber doch die konkret unterbreiteten Gesetzgebungsvorschläge für noch verbesserungsfähig an. Ziel der Beschleunigungsregelungen muss es sein, die Verfahren zu straffen, die Vorgaben des Europarechts einzuhalten und verfassungsrechtliche Verfahrensgarantien nicht über Bord zu werfen. Vor diesem Hintergrund sind namentlich die Einführung eines fakultativen Erörterungstermins, ein fakultatives Raumordnungsverfahren, die Erweiterung der Präklusionsregelungen auch auf die Verbände[3] und die Zurückschneidung UVP-pflichtiger Vorhaben auf den europarechtlich erforderlichen Kern zu unterstützen. Die Einführung von Präklusionsregelungen ist wohl auch europarechtlich unbedenklich.[4]

Zugleich drängt die Zeit. Denn das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz ist nur noch bis Ende dieses Jahres verlängert worden.[5] Eine Ausweitung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG auch für Verkehrsprojekte in den alten Ländern hielt *Ronellenfitsch* nicht für das Gebot der Stunde. Vielmehr solle sich das BVerwG als Revisionsinstanz auf die Klärung kniffliger Rechtsfragen beschränken und sich nicht in die Tagesarbeit eines Tatsachenrichters und das allgemeine Abwägungsgeschäft einmischen. Wenn dies schon sein müsse, sei eine Beschränkung der Kontrolldichte gerade auch der Abwägungsentscheidung geboten. Überhaupt könne die Abwägung nur als ganzheitlicher Prozess verstanden werden, der nicht in verschiedene fachliche Segmente selektiert werden dürfe. Auch die Konzentrationswirkung der Planung müsse ganzheitlich verstanden werden und sich auch auf das materielle Prüfprogramm beziehen. Abwägung sei wie Kochen oder Kuchenbacken. Das könne auch nur gelingen, wenn die einzelnen Elemente in der richtigen Reihenfolge zu einem Ganzen zusammengefügt würden. Ob noch etwas zu retten ist, wenn die Suppe angebrannt oder versalzen ist, das hat ja bereits *Werner Hoppe*[6] mit Erfolg versprechenden Rezepturen untersucht.

Zugleich setzte sich Ronellenfitsch für eine Stärkung der Plangenehmigung wo nötig in Kombination mit einer vereinfachten UVP ein. Die Verschränkung des Verwaltungsverfahrensrechts in Bund und Ländern sei bei der bundeseigenen Verwaltung und bei der Auftragsverwaltung vielfach nicht stimmig. In die richtige Richtung weise der Vorschlag, auch die Naturschutzverbände in die allgemeinen Präklusionsregelungen einzubeziehen und ihnen insoweit keine Sonderrechte einzuräumen. Überhaupt sei die Ausweitung der Verbandsklage auf alle möglichen Vereine nicht zu empfehlen.

In der Diskussion erntete *Ronellenfitsch* durchweg Zustimmung. Eine Einschränkung der Gerichtskontrolle ist allerdings wohl nur möglich, wenn die bisherige Rechtsprechung des BVerwG, wonach sich der betroffene Eigentümer auch auf andere öffentliche Belange berufen kann[7], auf den Prüfstand gestellt wird und die Klagerechte auch dieses Personenkreises auf die eigenen Belange zurückgeschnitten werden[8], wurde angemerkt. Die beabsichtigte Änderung lediglich einzelner Fachgesetze und die dadurch bewirkten Unterschiede zum allgemeinen Verwaltungsverfahrensrecht in §§ 72 ff. VwVfG hielt *Ronellenfitsch* nicht für nachteilig. Auch im US-Bundesstaat Louisiana lebe man heute noch mit dem Code Napoleon, ohne dass das den Menschen dort wirklich geschadet habe. In welchem Umfang die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen sich auf die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde verteile, blieb in der Diskussion offen.

Unbundling im Eisenbahnbereich §§ 9 und 9 a AEG

Nach § 9 a Abs. 1 AEG müssen öffentliche Betreiber der Schienenwege rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft. Zur Erreichung dieser Ziele sind nach § 9 a Abs. 2 Nr. 5 AEG in den Unternehmen unternehmensinterne Regelungen zu schaffen, aufrechtzuerhalten und zu veröffentlichen, welche die Einflussnahme von Dritten außerhalb des Betreibers der Schienenwege auf die Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über die Wegeentgelte unterbinden. Darin ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben. Die Regelung dient dem Ziel, die Unabhängigkeit der Entscheidungsfindung zu stärken und aus diesen Gründen eine organisatorische Trennung und Unternehmensentflechtung sicherzustellen. Dieses Herausnehmen eines Produkts aus dem gebündelten Angebot mehrerer Produkte (Unbundling) tritt in einen Gegensatz zu dem Modell der Shared Services, das darauf abzielt, gleiche Prozesse aus dem Finanz- und Servicebereich aus Business-Units herauszulösen und in einem wirtschaftlich und/oder rechtlich

2 Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 4. 11. 2005 (Drucks. 16/54) und des Bundesrates vom 10. 3. 2006 (Drucks. 96/06) vom 26. 4. 2006 (Drucks. 16/1338) auf der Basis des Gesetzentwurfs des Landes Hessen vom 1. 2. 2006 BT-Drucks. 94/06 (Posch-Kommission); Sachverständigenanhörung im Deutschen Bundestag vom 17. 5. 2006, vgl. bereits das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz v. 16. 12. 1991 (BGBl. I 2174), das Genehmigungsverfahrensbeschleunigungsgesetz v. 12. 9. 1996 (BGBl. I 1354) und das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17. 12. 1993 (BGBl. I. S. 2123); *Stüer* DVBl 1997, 326.

3 Zum Problem BVerwGE 120, 276 – Hochmoselbrücke.

4 *Rieder*, Fachplanung und materielle Präklusion, in: Stüer (Hrsg.), Planungsrecht, Bd. 9, Osnabrück 2004; *Stüer/Rieder*, DöV 2003, 473; *dies.*, EurUP 2004, 139.

5 Gesetz zur Änderung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 22. 12. 2005 (BGBl. I 3691).

6 *Hoppe*, DVBl 1996, 12; *Stüer*, DVBl 1995, 912.

7 BVerwG, Urt. v. 18. 3. 1983 – 4 C 80.79 –, BVerwGE 67, 74 = DVBl 1983, 899.

8 BVerwG, Urt. v. 14. 2. 1975 – IV C 21.74 –, BVerwGE 48, 56 = DVBl 1975, 713.

selbständigen Verantwortungsbereich (Shared Services Center) zusammenzufassen. Ziel dieser Center ist es, mehrere Organisationseinheiten zu unterstützen und den Ressourceneinsatz zu optimieren. So könnten etwa die Rechtsabteilungen verschiedener Unternehmenseinheiten gebündelt und gemeinschaftlich genutzt werden. Allerdings bietet dies die Gefahr, dass Informationen über die Grenzen der jeweiligen einzelnen Unternehmensteile hinweg verfügbar sind und auch im Übrigen Einflussnahmen durch Querverbindungen möglich werden.

Das Modell einer Unternehmensverflechtung ist nicht generell unzulässig. Ausgenommen sind aber Entscheidungen des Konzernzugangsgeschäfts (Entscheidung über den Netzfahrplan, Wegeentgelte und sonstige Zuweisungen von Zugtrassen). Dies setze eine eigene Kostenstellenrechnung, Kostenartenrechnung und Kostenträgerrechnung voraus. Zugleich sollen nach den gesetzlichen Regelungen in § 9 AEG Quersubventionen vermieden werden.

Prof. Dr. *Christian Koenig* (Bonn) setzte sich dafür ein, im Anwendungsbereich des § 9 a Abs. 2 Nr. 5 AEG eine strikte organisatorische Trennung im Sinne eines Unbundling mit getrennter Rechnungslegung vorzusehen, um eine unabhängigen Entscheidungsfindung sicherzustellen. Auch vor Maßnahmen organisatorischer Trennung (»Chinese Walls«) dürfe man nicht zurückschrecken. Denn es dürfe auch nicht »durch die Hintertür« wie etwa durch ein »Wall-Crossing« zu einer Informations-, Interessen- und Entscheidungsverflechtung kommen. Das gelte auch jenseits der eigentlichen Entscheidungsfindung für die Entscheidungsvor- und -nachbereitung.

Den in der *Diskussion* erhobenen Einwand, dass diese strenge Trennung dem Willen des historischen Gesetzgebers nicht gerecht werde, ließ der Direktor am Zentrum für Europäische Integrationsforschung der Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn nicht gelten und verwies dabei auf andere Modelle etwa aus dem Bereich des Energiewirtschaftsrechts.

Rechtsfragen des Anschlusses zwischen zwei Eisenbahninfrastrukturbetreibern gem. § 13 AEG

Die Öffnung des Zugangs der Eisenbahnen zur Eisenbahnverkehrsinfrastruktur soll durch § 13 AEG sichergestellt werden. Danach hat jede Eisenbahn[9] angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, im Übrigen die zuständige Landesbehörde.

Rechtsanwalt Dr. *Roman J. Brauner* (Bochum) sprach sich dafür aus, die Vorschrift mit Leben zu erfüllen und dem gesetzgeberischen Anliegen der Öffnung des Netzanschlusses zu entsprechen. Der Anspruch dürfe daher auch nicht an zu hoch geschraubten gesetzlichen Anforderungen scheitern. *Brauner* bezog sich dazu auf verschiedene Gerichtsurteile, in denen diesem Grundsatz durchweg Rechnung getragen werde.[10] Dabei müsse auch die nach § 4 AEG bestehende Betreiberpflicht zur Auslegung des § 13 AEG herangezogen werden. Danach sind Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Diese Grundsätze müssten auch für den Anspruch der Eisenbahn gegen das Infrastrukturunternehmen gelten. Dessen Interessen sei ausreichend durch die angemessene Kostenregelung Rechnung getragen (§ 315 BGB). Auch ein Ausbau über den Minimalanschluss hinaus könne daher im Rahmen des Angemessenen verlangt werden. Die Durchsetzung der Betriebspflicht obliege den Aufsichtsbehörden; § 5 a Abs. 2 AEG stelle die Instrumente.

Die Ansprüche zwischen den Eisenbahnen und dem Infrastrukturunternehmen sind grundsätzlich zivilrechtlicher Natur mit der Folge, dass für Streitigkeiten in diesem Bereich die Zivilgerichte zuständig sind (§ 13 GVG). Soweit behördliche Befugnisse beklagt oder eingeklagt werden sollen, ist der Anspruch öffentlich-rechtlicher Art mit der Folge, dass die Verwaltungsgerichte zuständig sind.

Neues COTIF – Halterbegriff bei Fahrzeugen

Der »Halter« von Eisenbahngüterwagen ist ein zentraler Begriff des seit dem Inkrafttreten des revidierten COTIF am 1. 7. 2006 in Kraft getretenen neuen Wagenrechts und des multilateralen Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Erste praktische Erfahrungen im Umgang mit dem neuen Recht, über die RA *Stefan Lohmeier* (Leiter Recht und Versicherungen VTG AG) berichtete, weisen darauf hin, dass die Funktion des Halters und die damit verbundenen Rechte und insbesondere Pflichten noch nicht mit ausreichender Klarheit geregelt sind. Das gilt ebenso für das europäische Recht, in dem der Wagenhalter zunehmend – aber noch nicht ausreichend – Berücksichtigung findet.

Durch das am 1. 7. 2003 in Kraft getretene 2. Eisenbahnrechts-Änderungsgesetz wurde der Begriff des »Halters« von Eisenbahnfahrzeugen auch in das deutsche Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) übernommen. Auf eine Legaldefinition des »Halters« wurde verzichtet. Jedoch wird in der Gesetzesbegründung ausdrücklich auf die Definition in den (damals noch nicht ratifizierten) ER CUV Bezug genommen.[11] Auch der Halterbegriff im Straßenverkehrsrecht könne hier Vorbildfunktionen entwickeln. Der (bloße) Wagenhalter wird in § 32 AEG durch das Merkmal der »nichtselbständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb« qualifiziert.

Der zwischen den Eisenbahnverbänden UIC und ERFA und dem Internationalen Privatgüterwagenverband UIP ausgehandelte multilaterale Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), dem zum 1. 7. 2006 bereits europaweit über 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter beigetreten waren, dient dazu, das in den ER CUV überwiegend dispositiv ausgestaltete neue Wagenverwendungsrecht im Sinne einer Schaffung von ausreichenden Mindeststandards zu ergänzen und zu präzisieren. Der Beitritt zum AVV erspart den Vertragsparteien das Aushandeln eigener Verwendungsvertragsbedingungen, was in vielen Fällen der internationalen Nutzung von Güterwagen praktisch gar nicht möglich wäre. Wird der Wagen einer Vertragspartei des AVV in den Zug einer anderen eingereiht, so kommt – vorbehaltlich einer anderen Vereinbarung – zwischen beiden ein Verwendungsvertrag zu den Bedingungen des AVV zustande. Auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind »Halter« hinsichtlich ihrer eigenen Wagen und schließen mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Wagen nutzen, Verwendungsverträge.

Vorstellung der Bundesnetzagentur

Am 1. 1. 2006 sind die Aufgaben einer Regulierungsbehörde im Eisenbahnverkehr vom EBA auf die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) übergegangen.[12] Die BNetzA übernimmt die Aufsicht über den

9 Früher: jede öffentliche Eisenbahn.

10 OVG Hamburg, Beschluss v. 13. 5. 2004 – 2 Bs 12/04 –, VG Hamburg, Beschlüsse v. 15. 3. 2006 – 8 E 3204/05 und 8 E 3529/05 –; VG Koblenz, Beschluss v. 28. 11. 2003 – 8 L 2921/03.KO –; OVG Koblenz, Beschluss v. 19. 2. 2004 – 7 B 11999/03.OVG –; VG Koblenz, Urteil vom 28. 2. 2005 – 8 K 3787/03.KO –; zuletzt OVG Hamburg, Beschluss vom 28. 8. 2006 – 2 BS 80/06 –.

11 BT-Drucks. 14/6829, S. 17.

12 Das 1998 als Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post gegründete Amt, das aus dem Bundesministerium für Post und Telekommunikation (BMPT) und dem Bundesamt für Post und Telekommunikation (BAPT) hervorging, ist seit dem 13. 7. 2005 umbenannt in Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen. Sitz der selbständigen Bundesoberbehörde ist Bonn. Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. 4. 2005 wurde die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über

Wettbewerb auf der Schiene und ist damit verantwortlich für die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Diese Entscheidung des Gesetzgebers ist nach Ansicht der Vizepräsidentin der BNetzA Dr. *Iris Henseler-Unger* (Bonn) zu begrüßen. So kann eine allein zuständige Behörde die möglichen Synergien bei allen Gegenständen der Netzregulierung nutzen. Eine hohe Entscheidungsakzeptanz im Markt ist das selbstgesteckte Ziel der BNetzA. Die jährlichen Tätigkeitsberichte werden künftig auch die Aktivitäten im Eisenbahnsektor enthalten. Im Verhältnis zum allgemeinen Regulierungsrecht gibt es im AEG und im EIBV[13] nur wenige Normen zu dieser Materie. Im Jahre 2005 ist jedoch zur repressiven Aufsicht eine präventive Regulierung hinzugekommen. Der BNetzA stehen nach dieser Schärfung der gesetzlichen Instrumentarien u. a. Informations- und Untersuchungsrechte sowie abgestufte Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung.

Anders als in den Bereichen Energie, Telekommunikation und Post würden aber nur die Entgeltgrundsätze reguliert, während die Entgelte selbst lediglich bedingt geprüft werden. Im Eisenbahnwesen sei ein intermodaler Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu berücksichtigen. Bei der Wahl des Unbundingmodells gibt es aus Sicht von *Henseler-Unger* keinen Königsweg. Zwischen der Tiefe der Regulierung und dem Grad der Trennung innerhalb der Marktteilnehmer bestehe ein »System der kommunizierenden Röhren«. Auch für den Bahnbereich sei die Einführung der aus anderen Sektoren erfolgreichen Beschlusskammern durch den Gesetzgeber zu wünschen. Diese können ohne Vorverfahren, fristgebunden und damit sehr schnell entscheiden. Im Übrigen müsse die BNetzA vor einer näheren Bewertung erst einmal Erfahrungen mit dem neuen Recht sammeln.

Anders als bei den Märkten für Telekommunikation und Post erfolge im Bereich der Eisenbahninfrastruktur eine sog. symmetrische Regulierung, d. h., sämtliche öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) unterliegen ganz unabhängig von ihrer Marktstellung der Regulierung durch die BNetzA. In der Praxis werden also nicht nur die EIU der Deutschen Bahn AG betrachtet. Alle öffentlichen EIU müssen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und sonstigen Zugangsberechtigten (etwa Spediteuren und Verladern) neben dem Zugang zum reinen Fahrweg auch den zu den Serviceeinrichtungen (Bahnhöfe, Wartungseinrichtungen, Häfen, Abstellgleise etc.)[14] gewähren.

Der Netzbeirat: Aufgaben, Ziele und Ausblicke

Der Netzbeirat[15] diskutiert wirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen, um die Gestaltung der Infrastruktur aus Sicht der EVU zu beeinflussen und so die Interessen der Marktteilnehmer wahrzunehmen, erläuterte der Vorsitzender des Netzbeirats der DB Netz AG Dr. *Wolf-Rüdiger Gorka* (Frankfurt a. M./Hannover). Rechtliche Grundlage dieser Tätigkeit ist § 34 AEG. Im Januar hat EBA-Präsident *Keppel* die 17 Mitglieder des Beirats ernannt. Das Gremium gab sich in seinen ersten Sitzungen eine Geschäftsordnung mit Organisation, Verfahren und Protokollierung; es ist unabhängig gegenüber Weisungen der DB Netz AG. *Gorka*, der auch Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ist, kündigte an, dass der Beirat in Kürze erste Empfehlungen dem Vorstand der DB Netz AG vorlegen werde. Darin werden Fragen von langfristiger Netzentwicklung, Finanzierung der Infrastruktur und Investitionsplanungen sowie Betriebsplanung erörtert.

Es bestehe ein Zielkonflikt zwischen Kapazitätsfragen (einschließlich der Möglichkeiten für Flexibilität und Wachstum des Verkehrs) einerseits und der – derzeit zunehmenden – Durchrationalisierung von Infrastruktur andererseits. Bei falscher Weichenstellung drohe ein »Verteilungskampf um Kapazitäten«, etwa zwischen dem Schienenpersonennahverkehr als größtem Netznutzer und dem Schienengüterverkehr mit seinem real zunehmenden Marktanteil. Daher wolle der Netzbeirat bei der Aufstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans mitwirken. Dem Bund empfahl *Gorka* abschließend, »Netzentwicklungsziele« zu formulieren.

In der Diskussion ermunterte *Ronellenfitsch* den Netzbeirat, zusätzlich die Position eines Trägers öffentlicher Belange in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung anzustreben.

Entgeltgrundsätze, Entgelte und regulatorische Kontrollinstrumente

In den von ihm erörterten Punkten sei das AEG »von defizitärer Qualität«, beklagte Prof. Dr. *Jürgen Kühling* (Karlsruhe). Besonders misslungen seien aus seiner Sicht § 14 AEG und § 22 EIBV. Die Auslegung von § 14 Abs. 4 und 5 AEG gerate so zu einer schwierigen Rätsel- und geradezu zu einer Puzzleaufgabe. Von den hier thematisierten Vorleistungsentgelten sind die Endkundenentgelte[16] abzugrenzen. Bei der Wahl des Maßstabs für die Entgeltgrundsätze lässt das EU-Recht dem nationalen Gesetzgeber eine weitgehende Freiheit. Dabei kann zwischen dem Grundsatz der Vollkostenverteilung (Ansatz der tatsächlich entstehenden Kosten, vgl. die früher gültige AEG-Fassung) oder dem Effizienzkostenansatz (berechnet werden dürfen nur die Kosten, die bei einer effizienten Leistungserbringung entstehen würden – so geregelt im Energiewirtschaftsgesetz) entschieden werden. Für die rechtliche Untersuchung ist zwischen dem Zugang zu Schienenwegen (§ 14 Abs. 4 AEG) und dem Zugang zu Serviceeinrichtungen (§ 14 Abs. 5 AEG) zu unterscheiden. Hinsichtlich der Schienenwege führt eine Auslegung der Norm letztlich aus Sicht von *Kühling* zu dem Ergebnis, dass hier der Grundsatz der Vollkostenverteilung gemeint sei. Die Analyse zu den Serviceeinrichtungen sei schwieriger, hier werde der Effizienzkostenansatz normiert.

Eine Differenzanalyse ergebe, dass die Regelungen des AEG zwar besser als die in anderen europäischen Ländern seien, aber im Vergleich zum Regulierungsrecht für andere Netzwirtschaften einen deutlichen Reformbedarf aufweisen würden. So sei eine klar formulierte Verankerung des Effizienzkostenansatzes für Schienenwege zu fordern. Diese müsse durch die Vorgabe von Kostenrechnungsmethoden flankiert werden. Immerhin sei die neue AEG-Regelung besser als die alte und gebe erste Impulse für den intra- und intermodalen Wettbewerb.

Zugang zu Serviceeinrichtungen und Dienstleistungen am Beispiel von Werkstätten

Zwei der eisenbahnrechtlichen Ziele des § 1 AEG richten sich auch an die BNetzA, und zwar die Gewährleistung eines attraktiven Schienenverkehrsangebotes und die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen, erläuterte Regierungsdirektor *Horst-Peter Heinrichs* (Bonn), Referatsleiter bei der BNetzA im Aufbaustab Schiene. Die Rolle der BNetzA im Rahmen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes ist in § 4 BEVVG näher beschrieben.[17] Es handelt

---

den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, der Bundesnetzagentur zugewiesen.

13 Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahn-Infrastruktur-Benutzungsverordnung).

14 Eine Begriffsbestimmung enthält § 2 Abs. 3 c AEG.

15 Es ist zu unterscheiden zwischen dem Netzbeirat (§ 34 AEG) und dem Regulierungsbeirat (§ 35 AEG). Der Netzbeirat gibt einem EIU (hier der DB Netz AG) Empfehlungen zur Entwicklung, zum Ausbau und zum Erhalt seiner Schienenwege. Der Regulierungsbeirat berät die Regulierungsbehörde (BNetzA), vgl. auch § 4 Abs. 4 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes (BEVVG).

16 Eine Regelung zu Endkundenentgelten findet sich in § 12 AEG.

17 § 4 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) lautet: Die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, obliegt . . . der Bundesagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, die insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen untersteht.

sich um eine bundesweit einheitliche Zuständigkeit gegenüber allen EIU. Materiell-rechtlich regeln die §§ 14 b und 14 c AEG die Aufgaben und Befugnisse der BNetzA. Diese werden durch die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ergänzt. Die Bundesnetzagentur wacht über die Einhaltung der Zugangsvorschriften. Das betrifft die Erstellung des Netzfahrplans, Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen, Zugang zu Serviceeinrichtungen, Benutzungsbedingungen und Entgeltgrundsätze. Von einer Überregulierung des Marktes könne dabei keine Rede sein.

Voraussetzung effektiver Arbeit sei eine umfangreiche Kenntnis des relevanten Marktes. Dazu müsse die BNetzA Daten gewinnen. Das soll bevorzugt in Kooperation mit den Marktteilnehmern erfolgen. Hierzu führt die Behörde seit Mai eine Fragebogenaktion durch. Diese richtet sich an EIU, EVU und sonstige Zugangsberechtigte. Die Darstellung der Ergebnisse werde die Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen gewährleisten. Die gewonnenen Daten sollen den Marktteilnehmern zur Verfügung gestellt werden – nach dem Motto »aus dem Markt – für den Markt«. *Heinrichs* schloss mit einem Hinweis auf das Informationsfreiheitsgesetz. Danach dürfe Jedermann auch die Entscheidungen der BNetzA einsehen. Interessenten sollten einen Antrag per E-Mail an die BNetzA richten.

Rechtliche Bezüge zwischen der Mittelvergabe nach BSchwAG und dem diskriminierungsfreien Infrastrukturzugang

Zentrale Norm des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur ist § 14 Abs. 1 AEG. Die EIU sind verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung ihrer Infrastruktur und Erbringung ihrer angebotenen Leistungen zu gewähren. Damit ist das »ob« und der Mindestumfang des »wie« festgelegt. Regierungsrat *Christoph Döbber* (Bonn), BNetzA, erklärte, dass §§ 14 ff. AEG und die EIBV sich jedoch ausschließlich auf die bestehende Eisenbahninfrastruktur beziehen. Einen Netzzugang zu in Planung oder in Bau befindlicher Infrastruktur gibt es nicht. Gleichwohl sollten die Interessen der späteren Nutzer einer Infrastruktur bereits bei der Konzeption und damit vor der Entstehung von Zugangsrechten berücksichtigt werden. Das sei jedoch in der Praxis nicht immer der Fall gewesen, etwa bei Rationalisierungsmaßnahmen (Streckenblockreduzierung).

Im Anschluss an den Beitrag von *Gorka* sprach sich *Döbber* dafür aus, den Netzbeirat über Bauprojekte frühzeitig zu informieren. Dieser könne dann eine sachkundige Stellungnahme mit konkreten Anregungen zur Gestaltung der Infrastruktur abgeben. Die EIU könnten diese in ihre Infrastrukturplanung einbeziehen. Und auch bei der Mittelvergabe nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz könnten das EBA und das EIU die Stellungnahme des Beirats prüfen. Die EIU forderte *Döbber* auf, bereits von sich aus bei der Planung von Ausbaumaßnahmen oder Ersatzinvestitionen die Benutzer der Infrastruktur einzubinden.

Auswirkungen der neuen Vorrangregelungen insbesondere auf den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr

Die Fahrplanerstellung ist ein sehr komplizierter Vorgang. Begehren zwei konkurrierende EVU dieselbe Zugtrasse, also wollen sie zur gleichen Zeit die gleiche Strecke befahren, dann entsteht ein Nutzungskonflikt. Der Betreiber der Schienenwege hat zunächst durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken (Koordinierungsverfahren, § 9 Abs. 3 EIBV). *Monika Heiming* (European Rail Freight Association Brüssel) erläuterte, dass es im Falle der Nichteinigung ein Entscheidungsverfahren nach § 9 Abs. 4 EIBV gibt. Bei der Konfliktlösung hat der Betreiber der Schienewege spezielle Regeln, sog. Vorrangregelungen, zu beachten. Diese beschreiben, welcher Verkehrsart sich gegenüber einer anderen Verkehrsart bei der Zugtrassenvergabe durchsetzt. Grenzüberschreitende (Güter-) Verkehre haben die oberste Priorität, noch vor »vertakteten oder ins Netz eingebundenen« (Schienenpersonen-) Zügen. Der Taktverkehr könne dadurch schon einmal aus dem Gleichgewicht geraten. Das sei jedoch wegen der Schwierigkeiten bei der Konstruktion von grenzüberschreitenden Güterverkehrstrassen hinzunehmen.

Wegen der langen Vorlaufzeiten von 11 Monaten für grenzüberschreitende Verkehre würden diese kaum im gewöhnlichen Verfahren beantragt, sondern wegen des zumeist spontan entstehenden Transportbedarfs als Ad-hoc-Verkehre. Deren Einbindung in den bereits konstruierten Fahrplan sei schwierig. Daher komme es, so *Heiming*, gegenwärtig an den Bundesgrenzen zu Wartezeiten von bis zu 5 Tagen für internationale Güterzüge, z. B. in Bad Bentheim und Bad Schandau. Die internationale Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen (§ 7 EIBV) sei wohl noch optimierungsbedürftig.

Trassenzuteilung und Konfliktlösung nach neuer EIBV – Anmerkungen aus volkswirtschaftlicher Sicht

Auf der Tübinger Fachtagung werden immer wieder neben den juristischen auch andere Fakultäten einbezogen. Als Volkswirt bedauert Prof. Dr. *Kay Mitusch* (TU Berlin) die rechtliche Trennung bei der Praxis der Trassenvergabe in § 9 EIBV. Zwischen den beiden Stufen Koordinierung (flexibel, informelle Gespräche mit der Möglichkeit von Alternativangeboten) und Entscheidungsverfahren (formalisiert nach Prioritäten, höchster Summe der Regelentgelte und Höchstpreisverfahren) müsse eine Brücke geschlagen werden. Dann könne eine deutliche Erhöhung der Netzeinnahmen erzielt werden. Die Frage der Ermittlung der höchsten Summe der Regelentgelte (§ 9 Abs. 5 EIBV) stelle ein komplexes mathematisches Maximierungsproblem dar. Anhand von Rechenbeispielen zeigte *Mitusch*, dass bei einer geringen zeitlichen Verschiebung einzelner Zugtrassen weit mehr Verkehr durchgeführt werden könne als bei striktem Ansatz der beantragten Trassen – und damit auch weit höhere Erlöse zu erzielen seien.

In der Diskussion wurde entgegnet, dass in den Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege bereits gewisse Flexibilitäten enthalten seien und sinnvoll eingesetzt würden. Außerdem gebe es in der Praxis derzeit nur wenige Fälle, bei denen eine Ermittlung der höchsten Summe der Regelentgelte erforderlich werde. Diese betreffe nur gleichartige Verkehre, während zumeist über Anträge für unterschiedliche Verkehre nach den Vorrangregelungen zu entscheiden sei.

Überblick über behördliche und gerichtliche Entscheidungen im Eisenbahnbereich

Abgerundet wurde die Tagung erneut von Dr. *Urs Kramer*[18] (Universität Marburg). In seinem Überblick über weitere aktuelle eisenbahnrechtliche Themen streifte er durch die juristischen Ereignisse des vergangenen Jahres. Besonders erwähnenswert: In einer weiteren Änderung des AEG wird festgelegt, dass das EBA künftig ein Fahrzeugregister führen wird; das Recht der benannten Stellen (Interoperabilität transeuropäischer Netze) wird geändert, ebenso die Regelungen zum Ausgleich für Ausbildungsverkehre. Bei der Planfeststellung für den Wegfall eines Bahnüberganges obliegt die Unterhaltung eines Ersatzweges dem Straßenbaulastträger. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG fordert nicht, die Wegeunterhaltungspflicht dem Vorhabenträger aufzuerlegen.[19] Der Begriff der Unzumutbarkeit in § 11 AEG ist restriktiv auszulegen.[20] Das Bundespolizeigesetz gestattet es nicht, allein die Deutsche Bahn AG mit einem Ausgleichsbetrag für die Kosten der Erfüllung der Aufgaben der Bahnpolizei zu belasten; auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Züge auf dem Netz der DB Netz AG verkehren, sind ausgleichspflichtig.[21] § 4 AEG normiert eine Betriebspflicht des EIU. Von dieser kann das Unternehmen sich durch Stilllegung nach § 11

18 *Kramer* bearbeitet sämtliche Facetten des Eisenbahnrechts vom Zivil- und öffentlichen Recht bis zum Straf- und Arbeitsrecht. Er ist wissenschaftliches Mitglied des von *Gorka* vorgestellten Netzbeirates.

19 BVerwG, Urteil v. 21. 12. 2005 – 9 A 12/05 –, DVBl 2006, 462.

20 VG Weimar, Urteil v. 30. 3. 2006 – 2 K 1112/05 WE –.

21 BVerwG, Urteil v. 17. 5. 2006 – 6 C 22.04 –.

AEG lösen. Solange – außerhalb des § 11 AEG – keine Freistellung nach § 23 AEG[22] erfolgt ist, besteht die Betriebspflicht auch bei einem Verkauf des Grundstücks fort.[23] Der Planfeststellungsbeschluss für das Bauvorhaben »Stuttgart 21«, Abschnitt »Tunnelbahnhof«, ist nach Klageabweisung bestandskräftig.[24] Baudirektor *Rainer Hoffmann* (EBA, Ast. Essen) ergänzte, gleiches gelte für das Vorhaben »3do« in Dortmund (Klagerücknahme). Damit können zwei weitere große Bahnhofsprojekte auf die Schiene gebracht werden. *Kramer* schloss mit der Feststellung, dass neben den Alternative »Stilllegung einer Strecke« zunehmend die Anwendung des § 11 AEG auf die Stilllegung einzelner Betriebsstellen Praxisrelevanz gewinnen und entließ die Tagungsteilnehmer mit der Gewissheit, dass auch im nächsten Jahr spannende Fragen zu klären sind. Vielleicht wird dann ja auch wieder das Fachplanungsrecht zur Freude der Planungsjuristen einen ihm gebührenden Platz einnehmen.

22 Dazu *Stüer*, NVwZ 2006, 512.
23 VG Hamburg, Beschluss v. 15. 3. 2006 – 8 E 3529/05 –.
24 VGH Mannheim, Urteile v. 6. 4. 2006 – 5 S 596/05, 5 S 847/05 und 5 S 848/05 –.

Buchbesprechungen

Kyung Won Chang, **Die Vergemeinschaftung des deutschen Wirtschaftsverwaltungsrechts.** Ihre Bedeutung für Südkorea in Ostasien. 2005. XVIII, 217 S. kt. Euro 62,00. Carl Heymanns Verlag, Köln u. a. ISBN 3-452-26106-9.

Die Arbeit von *Chang* – eine von *Rolf Stober* betreute Hamburger Doktorarbeit – befasst sich nur bei einem vordergründigen Blick mit den Rechtsproblemen, die sich für das deutsche Wirtschaftsverwaltungsrecht durch dessen Vergemeinschaftung ergeben. Eigentliches Ziel der Untersuchung ist es indes, aufgrund eines weiten Verständnisses von Vergemeinschaftung einen rechtsvergleichenden Ertrag dieses Prozesses für Südkorea und insbesondere für die in Zukunft zu erwartende Bildung einer ostasiatischen Wirtschaftsgemeinschaft ernten zu können.

Nach einem Blick auf Ansätze zu einer Vergemeinschaftung im südkoreanischen Recht beleuchtet der Verfasser anschließend die Einbettung der deutschen Rechtsordnung in den europäischen Rahmen. Dabei wird deutlich, dass – insoweit der Entwicklung in Europa vergleichbar – auch in Ostasien eine Vergemeinschaftung ihren Ausgangspunkt in der wirtschaftlichen Sphäre nehmen müsste, um dauerhaft erfolgreich zu sein. Der sodann vorgenommene Blick auf die Vergemeinschaftsmethode des europäischen Gemeinschaftsrechts erkennt der unmittelbaren Wirksamkeit und dem Anwendungsvorrang des Gemeinschaftsrechts grundlegende Bedeutung für die Integration zu, blickt aber auch auf die legislativen Instrumente der Verordnung und der Richtlinie, deren Vergemeinschaftspotential am Beispiel der Novel-Food-Verordnung und der Produktsicherheitsrichtlinie dargestellt werden. Auch das der Rechtsprechung des EuGH innewohnende Integrationspotential bewertet *Chang* positiv, während er dem Gedanken einer Kodifizierung des Wirtschaftsverwaltungsrechts – realistischerweise – skeptisch gegenübersteht. Das abschließende Bestreben *Changs* ist darauf gerichtet, auf den asiatischen Vergemeinschaftungsprozess anwendbare Rechtsprinzipien als Mittel der Anpassungsmethode herauszufinden, um auf diese Weise einer künftigen Vergemeinschaftung des Wirtschaftsverwaltungsrechts in Ostasien den dogmatischen Boden zu bereiten. Dabei werden als mögliche Leitbilder das Subsidiaritäts-, das Harmonisierungs-, das Anerkennungs-, das Wettbewerbs-, das Umweltschutz- und das Solidaritätsprinzip beleuchtet, denen *Chang* sämtlich erhebliche Bedeutung für den dereinstigen Integrationsprozess in Ostasien zuschreibt. In ihrer Gesamtheit – so das Fazit von *Chang* – wären diese Prinzipien in der Lage, einer Vergemeinschaftung in Ostasien den Weg zu weisen, ohne daß eine frühzeitige Festlegung auf ein bestimmtes Vergemeinschaftungsmodell erforderlich wäre.

Die Arbeit von *Chang* ist interessant, hebt sie doch die Vorbildfunktion des europäischen Integrationsprozesses und insbesondere die Bedeutung bestimmter gemeinschaftlicher Rechtsprinzipien für eine Vergemeinschaftung in anderen Regionen der Welt, insbesondere in Ostasien, hervor. Auch wenn sich der rechtsvergleichende Ertrag der Arbeit im wesentlichen auf die Aussage beschränkt, dass die vom Verfasser näher beleuchteten Rechtsprinzipien auch bei einer ostasiatischen Vergemeinschaftung Berücksichtigung finden sollten, so ist die Untersuchung gleichwohl lesenswert, macht sie doch deutlich, welch erhebliches Integrationspotential einzelnen Rechtsprinzipien des Gemeinschaftsrechts für Vergemeinschaftsprozesse auch in anderen Teilen der Welt zukommt.

Professor Dr. *Michael Brenner*, Jena

Dieter C. Umbach / Thomas Clemens / Franz-Wilhelm Dollinger (Hrsg.), **Bundesverfassungsgerichtsgesetz.** Mitarbeiterkommentar und Handbuch. 2., völlig neu bearbeitete Aufl. 2005. XXII, 1436 S. geb. Euro 178,00. C. F. Müller Verlag, Heidelberg. ISBN 3-8114-3109-9.

Anzuzeigen ist die zweite Auflage des vor nun 13 Jahren erstmals erschienenen Kommentars und Handbuchs zum Bundesverfassungsgerichtsgesetz. Der damalige Mitherausgeber *Clemens* ist ausgeschieden, wird aber im Titel noch geführt, eine angemessene Verneigung vor einer Persönlichkeit, der das Werk Maßgebliches verdankte und verdankt.