

cherheitsgewerbe zum Regelungsgegenstand haben, existieren dagegen nicht. Insofern verwies Müller auf die allgemeinen Richtlinien über die Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise¹⁰.

¹⁰ Richtlinie 92/51/EWG, ABl. EG 1992 Nr. L 209, S. 25 ff., und Richtlinie 89/48/EWG, ABl. EG 1989 Nr. L 19, S. 1 ff.

Dr. Volker Kreyher vom Institut für soziale Konzeption und Kommunikation GmbH (ISKK), Heidelberg, referierte abschließend über »Möglichkeiten und Grenzen der Bürgerbeteiligung«. Dabei ging er anhand des Programms »Soziale Stadt« der Bundesregierung vor allem auf die Entwicklung von Präventionsprogrammen zur Aktivierung bürgerschaftlicher Potentiale in sozial schwachen Wohngebieten im Sinne einer Hilfe zur Selbsthilfe ein.

Straßenplanung in Europa

– Forschungsseminar in Saarbrücken –

Von Rechtsanwalt und Notar Professor Dr. Bernhard Stüer, Münster/Osnabrück

Tagungen zum Fachplanungsrecht sind Spiegel ihrer Zeit. Das gilt wohl nicht nur für das Fachplanungsrecht. Nach der großen Aufbruchstimmung, die sich mit der Herstellung der deutschen Einheit entfaltete, ist nunmehr vor allem Konsolidierung und behutsamer Ausbau des Erreichten angesagt. Das zeichnet sich auch im Straßenrecht ab. Vor allem werden die Straßenbauer mit einem erheblichen Rückgang der Mittel zu kämpfen haben. In einem zusammenwachsenden Europa hat auch der Blick über die nationalen Grenzen eine zunehmende Bedeutung – Fragen, die unter dem Thema »Straßenplanung in Europa« auch die straßenrechtliche Jahrestagung des Arbeitsausschusses Straßenrecht der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen bestimmten¹. Erstmals fanden die Beratungen des im Jahre 1958 gegründeten Ausschusses², die seit 1976 unter der Leitung von Prof. Dr. Willi Blümel in Speyer durchgeführt wurden³, auf Einladung von Prof. Dr. Klaus Grupp an der Universität des Saarlandes in Saarbrücken statt. Und so konnte Tagungsleiter Blümel zugleich als Ausschußvorsitzender bei im ganzen freundlichem Herbstwetter am 27. und 28.9.1999 eine handverlesene Schar von Experten des Straßenrechts aus Bund und Ländern, aus Wissenschaft, Richterschaft und Anwaltschaft begrüßen. Neben transeuropäischen Netzen galten die Beratungen vor allem neuen Problemen, die sich aus einer Streckung der Projektfinanzierung ergeben, und einem Erfahrungsbericht über die Straßenplanung in den neuen Ländern.

¹ Vgl. zu den Tagungen des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen die Berichte von Bernhard Stüer, DÖV 1986, 65; 1987, 104; 1988, 507; DÖV 1989, 217; DVBl. 1990, 35; 1990, 1393; 1992, 1528; 1993, 1300; 1995, 1345; 1997, 479; 1998, 224; Martin Pfeil, DVBl. 1991, 1351.

² Die Gründungssitzung des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« fand am 2.5.1958 im Gästehaus der Landesregierung NRW in Düsseldorf statt.

³ Den Vorsitz im Arbeitsausschuß »Straßenrecht« hat Blümel auf der 17. Sitzung am 25.6.1976 in Erlangen von Prof. Dr. Klaus Obermayer übernommen.

Transeuropäische Straßennetze

Nicht nur zur allgemeinen Urlaubszeit in den Sommermonaten wird deutlich, daß die deutschen Autobahnen in ein transeuropäisches Netz eingebunden sind. Besonders in Deutschland oder auch aus Österreich wird häufig die Klage vernommen, daß die Transitländer in der Mitte Europas die Belastungen des zunehmenden Straßenverkehrs zu tragen haben, ohne entsprechend entschädigt zu werden. Solche Bedenken ließ Prof. Dr. Michael Ronellenfitsch (Tübingen) nicht gelten. »Wir liegen in der Mitte Europas und sind nun einmal für viele Europäer Transitland.« Für den Straßenrechtler ergeben sich daraus handfeste Forderungen: »Der faire Umgang mit den anderen europäischen Staaten zwingt Deutschland dazu, allen Unionsbürgern eine adäquate Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen – nicht zuletzt, damit sie die von uns erworbenen Autos auch ausfahren können«, fügte Ronellenfitsch etwas sarkastisch hinzu. Die transeuropäischen Netze bieten in einem zusammenwachsenden Europa erhebliche Möglichkeiten, meinte der Tübinger Straßenrechtler und forderte dazu auf, »in das Geschäft mit den europäischen Netzen einzusteigen« und sogleich »Nägel mit Köpfen« zu machen.

Die Rechtsgrundlagen der transeuropäischen Netze sind im Maastricht-Vertrag (Art. 129 b bis 129 d EGV) gelegt. Im Amsterdamer Vertrag wurden die Bestimmungen bis auf zwei Änderungen inhaltsgleich in den Art. 154 bis 156 EGV übernommen. Die allgemeine Zweckbestimmung der transeuropäischen Netze ist im EG-Vertrag allerdings eher vage bestimmt. Transeuropäisch Netze verbinden mehr als zwei Mitgliedstaaten miteinander. Die Tätigkeit der Gemeinschaft besteht nach Art. 155 Abs. 1 EGV in der Aufstellung von Leitlinien, Aktionen zur Gewährleistung der Interoperationalität und der Unterstützung finanzieller Anstrengungen der Mitgliedstaaten. Aus Art. 155 Abs. 2 EGV folgt eine Koordinierungsverpflichtung der Mitgliedstaaten in Verbindung mit der Kommission bei Politiken, die sich erheblich auf die Verwirklichung der Ziele des Art. 154 auswirken können. Einzelheiten der Beschlußfassung über die Leitlinien und die übrigen Maßnahmen sind in Art. 156 EGV geregelt. Die

Regelungen über die Transeuropäischen Netze betonen dabei das Interesse der Gemeinschaft an einer adäquaten Verkehrsinfrastruktur, lassen jedoch die Verantwortung der einzelnen Mitgliedstaaten unangetastet. Der Einfluß aus Brüssel bezieht sich vor allem auf die Koordination der Maßnahmen und die Finanzierung ausgewählter Projekte. *Ronellenfitsch* forderte die Mitgliedstaaten auf, die sich aus den Transeuropäischen Netzen ergebenden Chancen zu nutzen und an einem gesamteuropäischen Infrastrukturkonzept mitzuwirken.

In der Diskussion erhielt *Ronellenfitsch* allgemeine Zustimmung. Verbunden wurde dies mit einem Appell, das deutsche Rechtssystem in die europäischen Regelwerke einzubringen. Natürlich treten dabei auch die allgemeine Fragen des Planfeststellungsrechts wie Planrechtfertigung, Bedarfsplanung, Alternativenüberprüfung, Naturschutzrecht und Raumordnungsrecht auf den Plan, wie RiB-VerfG Prof. Dr. *Udo Steiner* (Regensburg) bemerkte. Dabei stelle sich das nicht immer ganz einfach zu bewältigende Problem, das nationale Recht mit dem Europarecht abzugleichen, wurde auch im weiteren Verlauf der Beratungen mehrfach geäußert.

Länderbericht

Nach einem generellen Überblick über die europäische Verkehrsinfrastruktur wurde über die Erfahrungen in Frankreich, in Portugal und in der Schweiz berichtet. In Frankreich stehen im transeuropäischen Rahmen die Eisenbahnen und die Straßenplanung im Vordergrund, worüber Rechtsanwältin *Antonia Stein* (Heilbronn) berichtete. Die Straßenplanung vollzieht sich in drei Konkretisierungsschritten: Die langfristige Bedarfsplanung erfolgt durch ein Leitschema der »routes nationales« und den nationalen Fünfjahresplan. Erfasst werden nicht nur Autobahnen, sondern u.a. auch regional bedeutsame Straßen. Der nationale Fünfjahresplan bindet zugleich die Vorstellungen der Regionen ein. Anders als in Deutschland gibt es in Frankreich keine Anpassungsklauseln in den Fachplanungsgesetzen. Vielmehr erfolgt die Abstimmung bereits im Vorfeld durch entsprechende Behördenbeteiligung. Auf der nächsten Stufe werden die jeweiligen Vorhaben in die regionalen und lokalen Planungen einschließlich der Bauleitplanung eingefügt. Die eigentliche Projektplanung gliedert sich in Vorentwurfsstudien einschließlich einer umweltrelevanten Voruntersuchung, einer noch nicht parzellenscharfen Gemeinnützigkeitserklärung, mit der die Voraussetzungen für eine Enteignung festgestellt werden, und der eigentlichen Projektplanung. Gegen die Gemeinnützigkeitserklärung, die allerdings noch nicht parzellenscharf ist, kann Rechtsschutz gesucht werden. Auch die Gemeinden haben Klagemöglichkeiten gegen die Straßenplanung. Da der Rechtsschutz in der Regel jedoch keine aufschiebende Wirkungen hat, ist die Bedeutung derartiger Klagen zumeist gering. Bei der Abwägung der Vollzugs- und Aussetzungsinteressen sind in Frankreich singuläre Privatinteressen ohnehin kaum geeignet, sich gegen ein gemeinwohlbezogenes Vorhaben durchzusetzen.

Das Straßennetz in Portugal ist noch nicht voll entwickelt, wie Rechtsanwalt *Johannes Arnd Barnitzke* (Lis-

abon, Portugal) in seinem Länderbericht verdeutlichte. Erst nach dem Beitritt Portugals zu den Europäischen Gemeinschaften im Jahre 1986 geriet der Ausbau eines leistungsfähigen Straßennetzes vor allem auch gemeinsam mit Spanien stärker in das politische Blickfeld. Die Straßenplanung findet im nationalen Straßenplan eine gesetzliche Grundlage, in dem neben den bestehenden Straßen auch der künftige Bedarf enthalten ist. Grundlage für die EU-Subventionen sind zumeist die mittelfristigen und jährlichen Investitionsplanungen. Ein Planfeststellungsverfahren nach deutschem Modell ist dem portugiesischen Rechtssystem fremd. Die transeuropäisch relevanten Autobahnen werden zumeist durch Konzessionäre betrieben. Bau, Instandhaltung und Bewirtschaftung von Straßen sind daher vielfach in privater Hand oder werden von Unternehmen – auch in der Form von Aktiengesellschaften – betrieben, die nicht selten unter Mitwirkung des Staates gegründet wurden. Auch bei der Straßenplanung wirken private Planungsunternehmen mit. Dies hat zu einer erheblichen Verkürzung der Planungszeiten geführt.

Die Mautstellenfinanzierung durch die Straßenbenutzer ließ sich allerdings vor allem im dünnbesiedelten Landesinneren Portugals politisch nicht umsetzen, so daß der Staat nach Maßgabe der jeweiligen Straßenbenutzung in die Finanzierungsverantwortung eintrat. Gerichtliche Auseinandersetzungen sind in Portugal eher selten, so daß mit Bauverzögerungen durch Gerichtsverfahren zumeist nicht zu rechnen ist.

Deutschland, Österreich und die Schweiz arbeiten im Bereich des Straßenbaus eng zusammen, erklärte Vizedirektor des Bundesamtes für Straßen *Willy Burgunder* (Bern, Schweiz). Grundlage dafür ist das System der Europastraßen. Neue transeuropäische Straßen sind allerdings in der Schweiz nicht geplant. An der Finanzierung des Straßenbaus, der in die Zuständigkeit der Kantone fällt, beteiligt sich die schweizerische Bundesebene, die auch bei grenzübergreifenden Planungen zumindest kontaktvermittelnd einzuschalten ist.

In der *Diskussion* spielte vor allem die Frage eine Rolle, ob die Erfahrungen mit privatfinanzierten Straßen in anderen europäischen Ländern auf den deutschen Straßenbau übertragen werden können. Die Einschaltung Privater in den Straßenbau stellt vielleicht auch an die Vergabe der Konzessionen und die nachfolgenden Schritte des eigentlichen Straßenbaus neue Anforderungen. Europarechtlich unterliegen wohl nur die Leistungen, die unmittelbar der Staat oder staatlich beherrschte Unternehmen vergeben, dem europarechtlichen Vergaberecht. Vielleicht müsse hier noch etwas nachgebessert werden, um gleiche Wettbewerbschancen zu gewährleisten, wurde vermutet. In den anderen Mitgliedstaaten bestehen teilweise formal weitergehende Klagemöglichkeiten gegen Zulassungsentscheidungen des Fachplanungsrechts einschließlich einer altruistischen Verbandsklage. In der Sache ist der Rechtsschutz aber zumeist wenig erfolgreich. Und es blieb unter den Diskussionsteilnehmern wohl auch ein etwas ungetes Gefühl: In den anderen Mitgliedstaaten wird das Europarecht vielfach zwar formal angewandt – aber vielleicht mit etwas leichterem Hand und auch etwas großzügiger, während die Deutschen alles buchstabengetreu umsetzen

und jeder auch nur noch so kleine formale Fehler und Verstoß gegen europarechtliche Anforderungen die Gefahr der Nichtigkeit der gesamten Planung in sich birgt. Vielleicht sind die Deutschen da wieder einmal etwas zu gründlich gewesen, wurde vermutet.

Gültigkeitsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen

Die staatlichen Finanzmittel für den Straßenbau sind deutlich zurückgegangen. Neue Großprojekte werden kaum noch finanziert. Dies gilt nicht nur für die alten Länder. Selbst die Straßenbauvorhaben in den neuen Ländern gehen kräftig zurück. In einer solchen Zeit des Umbruchs sind neue Initiativen gefragt, über die Ltd. Ministerialrat Dr. *Albrecht Kuder* vom Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg berichtete. Da die Mittelknappheit zumindest für die absehbare Zeit fortbesteht, wird überlegt, die Geltungsdauer eines Planfeststellungsbeschlusses für Vorhaben, mit denen noch nicht begonnen worden ist, gegenüber der bisherigen Regelung zu verlängern. Eine Bundesratsinitiative des Landes Baden-Württemberg ist hierzu in Vorbereitung.

§ 17 Abs. 7 FStrG sieht dazu vor: Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Vor der Entscheidung ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluß entsprechend anzuwenden. Nach den allgemeinen Bestimmungen für Planfeststellungsverfahren nach § 75 Abs. 4 VwVfG, der dem FStrG nachgebildet wurde, bestehen sogar über die Fünfjahresfrist hinaus keine Verlängerungsmöglichkeiten. So ist die Rechtslage auch nach vielen anderen Fachplanungsgesetzen.

Kuder sah hier einen Spielraum des Gesetzgebers, diese Fristen zu verlängern, solange die Änderung an dem objektiv Erforderlichen orientiert sei. Dies sei angesichts der entstandenen Disparität zwischen dem bestehenden Bedarf und dem Rückgang der Mittel zu bejahen. Allerdings habe der enteignend betroffene Eigentümer einen Anspruch darauf, daß sein Grundstück nur für ein aktuell erforderliches Vorhaben in Anspruch genommen wird⁴. In dieser Reichweite ist der Gesetzgeber auch befugt, für bereits erlassene Planfeststellungsbeschlüsse eine Verlängerung der Geltungsdauer auszusprechen. Denn eine echte Rückwirkung im Sinne einer Rückwirkung der Rechtsfolgen liegt darin nicht.

Bei einer Bauunterbrechung verwies *Kuder* vom Grundsatz her auf die Rechtsprechung des BVerwG zur

längsgeteilten Dringlichkeit⁵, das die Gültigkeitsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen nach Rechtskraft aber vor Umsetzung auf die Unterbrechung der Baudurchführung übertrage. Dies geschehe allerdings seiner Meinung nach zu Unrecht, weil eine beide Fallgruppen umschließende einheitliche gesetzgeberische Wertung entgegen der Ansicht des BVerwG nicht erkennbar sei. Unklar sei auf der Grundlage der Auffassung des BVerwG, ob mehrere Unterbrechungen nacheinandergeschaltet werden können und ob es sich bei dem Zehnjahreszeitraum um eine Höchstfrist handelt. Ggf. habe der Eigentümer einen Anspruch auf Rückenteignung⁶. Der Stuttgarter Ministerialbeamte schloß sich der in Rechtsprechung und Literatur ebenfalls stark vertretenen Auffassung an, nach einem Beginn des Vorhabens erst mit dem förmlichen Aufhebungsverfahren die Rechtswirkungen des Planfeststellungsbeschlusses entfallen zu lassen. Zur Klarstellung solle das Gesetz entsprechend geändert werden.

In der *Diskussion* wurde dem Referenten durchaus Verständnis dafür entgegengebracht, daß die gegenwärtige Finanzkrise eine Streckung der Bauvorhaben erfordere und dies auch in einem gewissen zeitlichen Rahmen eine Verlängerung der Geltungsdauer eines Planfeststellungsbeschlusses rechtfertige. Allerdings dürfe es keine Vorratsplanung von Vorhaben geben, die von Anfang an in absehbarer Zeit nicht realisierbar sind. Derartige Zulassungsentscheidungen sind ebenfalls wie funktionslose Bebauungspläne⁷ unwirksam⁸, machte RiBVerwG Dr. *Ondolf Rojahn* (Berlin) deutlich. Die bestehende Rechtsunsicherheit kann wohl nur durch den Gesetzgeber beseitigt werden, der zugleich aber auch die Interessen der betroffenen Eigentümer, etwa durch die Einführung entsprechender Regelungen, z. B. in Gestalt eines Prüfprogramms, zu berücksichtigen hat, machte Prof. Dr. *Karl-Peter Sommermann* (Speyer) klar. Vielleicht könne das Problem auch dadurch entschärft werden, daß die Planfeststellungsbeschlüsse angefochten und damit nicht rechtskräftig würden, wurde von Ministerialrat *Jürgen Kern* vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (Wiesbaden) mit einem Schuß Ironie halb hinter vorgehaltener Hand bemerkt.

Straßenplanung in den neuen Ländern

In den letzten Jahren sind in Mecklenburg-Vorpommern doppelt so viele Plangenehmigungen wie Planfeststellungsbeschlüsse erlassen worden, beschrieb Ministerialrat a. D. *Hubertus Schittny* (Münster) seine Erfahrungen mit der Straßenplanung in den neuen Ländern. »Wir haben die neuen gesetzlichen Möglichkeiten genutzt und konnten hierdurch einen zeitnahen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern leisten«, machte der frühere Schweriner Ministerialbeamte deut-

4 Vgl. hierzu BVerfG, Urteil vom 10. 5. 1977 – BvR 514/68 –, DVBl. 1978, 44 = BVerfGE 45, 297; Urteil vom 10. 3. 1981 – 1 BvR 92/71 –, DVBl. 1981, 542 = BVerfGE 56, 249 – Gondelbahn.

5 BVerwG, Urteil vom 24. 11. 1989 – 4 C 41.88 –, BVerwGE 84, 123 = NVwZ 1990, 860 – längsgeteilte Dringlichkeit.

6 BVerfG, Urteil vom 12. 11. 1974 – 1 BvR 32/68 –, BVerfGE 38, 175 = NJW 1975, 37 – Rückenteignung.

7 BVerwG, Urteil vom 29. 4. 1977 – 4 C 39.75 –, DVBl. 1977, 768 = BVerwGE 54, 5 – Funktionslosigkeit.

8 BVerwG, Urteil vom 27. 10. 1998 – 11 A 10.98 –, BayVBl. 1999, 157 = DöV 199, 205 – Ostumgehungs Hof.

lich. Die Zusammenarbeit mit der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin), die für die Vorbereitung und Durchführung der Straßenvorhaben in den neuen Ländern verantwortlich zeichnet, habe sich bewährt. Dies wurde übrigens auch von dem kaufmännischen/juristischen Geschäftsführer der DEGES, *Hans-Jürgen Klotz* (Berlin), so gesehen. Durch eine sachgerechte Aufgabenteilung und die Beschränkung der Planfeststellungsbehörde auf die eigentliche Zulassungsentscheidung mit den dafür erforderlichen Vorbereitungsmaßnahmen habe aufwendige Doppelarbeit vermieden werden können.

Für die Plangenehmigung sah *Schittny* nach den nach der deutschen Einheit neugefaßten Regelungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes und des Planungsvereinfachungsgesetzes vor allem in den neuen Ländern einen erheblichen Anwendungsbereich. Denn nach § 17 Abs. 1 a FStrG kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung treten, wenn (1) Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und (2) mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist. Auch die Inanspruchnahme von Eigentum kann im Fernstraßenrecht bei kleineren Flächen über eine Plangenehmigung erfolgen⁹. Der entsprechende Zugriff auf Eigentumsflächen ist nach § 74 Abs. 6 VwVfG im Gegensatz zum Straßenrecht allerdings nicht möglich¹⁰.

Die Vorteile des Plangenehmigungsverfahrens sah der Straßenrechtler, der in Schwerin für die Planfeststellung der großen Fernstraßenprojekte zuständig war, vor allem in einem Zeitgewinn, den er an folgenden Stichworten festmachte: keine Bekanntmachung und keine Auslegung der Pläne, keine Durchführung und Bearbeitung eines Erörterungstermins, keine Versendung der Unterlagen an die Anhörungsbehörde, keine mehrfache Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Zulassungsentscheidungen von zumeist nicht mehr als zehn Schreibmaschinen-seiten.

Die Plangenehmigung wird allerdings in Zukunft wohl etwas an Bedeutung verlieren, machte RD *Berthold Witting* vom Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Schwerin) deutlich. Die Verkehrswegeplanungen gehen auch in den neuen Ländern ganz allgemein zurück. Zudem ist der Erörterungsbedarf neuer Projekte inzwischen erheblich größer. Vor allem aber

wurde die unmittelbare Geltung der UVP-Änd-RL¹¹ dafür verantwortlich gemacht, daß auch im Plangenehmigungsverfahren eine UVP-Pflicht besteht. Denn die Frist für die Umsetzung der UVP-Änd-RL ist bereits im März 1999 abgelaufen. Damit werden die Plangenehmigungen in Zukunft wohl nur noch dort von Bedeutung sein, wo es sich nicht um ein UVP-pflichtiges Vorhaben handelt.

In der *Diskussion* wurde der Abschied von der Plangenehmigung auch vor dem Hintergrund des Europarechts aber nicht als zwingend angesehen. Die Plangenehmigung könne vielmehr durchaus mit einer UVP kombiniert werden. Eine wesentliche Beeinträchtigung – so wurde allerdings nicht ohne Widerspruch erklärt – liege auch dann nicht vor, wenn durch Schutzauflagen – etwa Maßnahmen des aktiven oder auch sogar des passiven Lärmschutzes – die Rechte anderer als gewahrt angesehen werden können. Nach Ablauf der Umsetzungsfrist der UVP-Änd-RL wird wohl kein Weg an einer unmittelbaren Geltung des EG-Rechts vorbeiführen. Allenfalls könne der Gesetzgeber im Rahmen der Umsetzung der UVP-Änd-RL entsprechende Regelungen, z. B. in Gestalt von Schwellenwerten, einführen, machten RD *Siegfried Rinke* und RD *Andreas Krüger* vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Berlin) deutlich.

Von Speyer nach Saarbrücken

Zu Beginn des neuen Millenniums steht auch der Arbeitsausschuß Straßenrecht der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen am Scheideweg. Und für die ständigen Mitglieder und die langjährigen Gäste der straßenrechtlichen Jahrestagungen schwang da wohl auch ein wenig Wehmut mit. Denn der Umzug von der mehr als 2000 Jahre alten traditionsbewußten Kaiserstadt am Rhein, die den Ausschuß 22 Jahre lang in ihren Mauern beherbergt hatte, in die Landeshauptstadt an der Saar, die in diesem Jahr immerhin ihr 1000jähriges Bestehen feiert, bedeutet für viele zugleich auch einen Abschied von einer lieb gewordenen Tradition, die sich für die Hörer und auch alle Ehemaligen an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften mit zusätzlichen Erinnerungen verbindet. Aber auch in Saarbrücken – dem Tor zu Frankreich –, das haben die Tagungsteilnehmer schnell begriffen, wird auf einen guten Forschungswein und eine reichhaltige Gastlichkeit durchaus Wert gelegt. Der Ertrag der Tagung wird schon bald in einem Tagungsband für die interessierte Fachöffentlichkeit verfügbar sein. Am 25. und 26. 9. 2000 wird zwei Wochen nach der Tübinger Jahrestagung zum Eisenbahnrecht eine weitere Saarbrücker Jahrestagung zum Straßenrecht folgen, zu der *Blümel* und sein Schüler *Grupp* die Anwesenden zum Abschluß der Tagung herzlich einladen.

9 BVerwG, Urteil vom 15. 12. 1995 – 4 A 19.95 –, Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 106; Urteil vom 21. 2. 1997 – 4 VR 13.96 –, NVwZ-RR 1997, 344.

10 Vgl. dazu *Stüer*, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 1998, Rdnr. 2076.

11 EG-Richtlinie zur UVP vom 27. 6. 1985, 85/337/EWG, DVBl. 1987, 829, geändert durch die Richtlinie des Rates vom 3. 3. 1997 (97/11/EG), ABl. Nr. L 73, 5 – UVP-Richtlinie.