

**Grußwort der Präsidentin des Bundesverwaltungsgerichts
Marion Eckertz-Höfer
anlässlich der 32. Umweltrechtlichen Fachtagung
vom 13. bis 15. November 2008 im Bundesverwaltungsgericht in Leipzig**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrter Herr Prof. Koch, sehr geehrte Frau Staatssekretärin Klug,
meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Ich freue mich, Sie zu Ihrer diesjährigen Fachtagung für Umweltrecht im Bundesverwaltungsgericht zu begrüßen!

Es entspricht nicht nur gewachsener Tradition, dass der Präsident des Gerichtes einige Worte der Begrüßung an Sie richtet, sondern traditionell ist auch deren Inhalt vorgegeben: Ein Bericht zur umweltrechtlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der letzten Zeit. Dem habe ich mich gerne unterzogen, ungeachtet des Umstandes, dass ich - anders als meine Vorgänger - nicht "vom Fach" bin. Aber interessiert hat es mich natürlich und so habe ich mit Vergnügen denn noch Einiges dazu gelernt.

Immer deutlicher werden in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Einfluss und die Bedeutung des europäischen Umweltschutzrechtes in seinen sehr unterschiedlichen Facetten. Die nationalen Richter müssen einerseits die Grundprinzipien des gemeinschaftsrechtlichen Umweltrechts erfassen, andererseits das vielfach bestehende Spannungsverhältnis zu wirtschaftlichen Zwängen austarieren, und schließlich die im Umweltschutzrecht bereits selbst angelegten, also immanenten Konfliktlagen untersuchen und bewerten; und dies alles dann in ihre nationale Rechtsordnung einfügen, ja einpassen. Auch für die deutschen Richter gilt, dass die „heile Umwelt-Welt“ in einer rechtlichen Gemengelage zwischen Gemeinschaftsrecht und nationalem Recht oft mühsam erarbeitet werden muss, mit festem Blick auf die sich entwickelnde Judikatur des EuGH. So sind auch in jüngerer Zeit bedeutende Entscheidungen des BVerwG hierzu ergangen, von denen ich hier allerdings nur einige herausgreifen kann:

Der Regelungsbereich der **Straßenplanung** ist seit jeher deutlich umweltschutzbezogen. Ich darf dazu anknüpfen an den Bericht von Präsident Kipp bei Ihrer Tagung

im letzten Jahr in Berlin. Im Anschluss an das weitgreifende Urteil des 9. Senats vom 17. Januar 2007¹ zur **Westumfahrung Halle** war ja in den interessierten Kreisen bereits das Ende aller Fernstraßenplanung vorhergesagt. Fernstraßenplanung werde sich - angesichts der in dem Urteil lehrbuchmäßig zusammen gefassten Voraussetzungen des Habitat- und Artenschutzes - niemals mehr diesen gegenüber durchsetzen können.

Inzwischen ist die Aufregung wohl verflogen. Mehr noch: Im Jahr danach zeigt sich, dass die Lage vielleicht doch etwas zu dramatisch beschrieben worden war: Das Urteil desselben Senats vom 12. März 2008² zur A 44 bei **Hessisch Lichtenau** beweist, es ist weiter möglich, eine Autobahn zu planen - im Ausnahmefall selbst durch ein FFH-Gebiet. Allerdings: Die Hürden, die in Umsetzung der Vorgaben des EuGH genommen werden müssen, sind nach dieser Rechtsprechung durchaus hoch. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde haben ein umfangreiches und schwieriges Prüfungsprogramm zu bearbeiten. Das mag beide, also Vorhabenträger und Administration davon abhalten, Projekte leichtfertig in Angriff zu nehmen – was wohl gewollt ist und europäisches Umweltrecht geradezu als Verwirklichung der sog. Hegel'schen „listigen Vernunft“ erscheinen lässt. Denn es hat doch auch hoffentlich niemand bezweifelt, dass europäisches Umweltrecht ernst zu nehmen ist. Selbstverständlich ist es keine Petitesse, wenn Gemeinschaftsrecht anordnet, dass es eben nur ausnahmsweise möglich sein soll, ein FFH-Gebiet, also ein besonderes Schutzgebiet des ökologischen Netzes Natura 2000, durch eine Autobahn zu queren.

Die Verfahren, in denen die Kläger – es handelt sich häufig um überaus sachkundige Naturschutzverbände - Verstöße gegen Vorschriften des europäischen Habitat- und Artenschutzes geltend machen, bereiten dem Bundesverwaltungsgericht nicht nur einen erheblichen Arbeits- und Prüfungsaufwand. Sie verlangen den zuständigen Richtern auch eine große Liebe zum Detail ab. Hiervon profitieren wir alle. So konnte ich lernen, dass die Bestandszahlen des Wachtelkönigs im Lichtenauer Becken zwar einmal sehr hoch waren, sie aber doch nicht – wie erforderlich – dauerhaft hoch sind, dass der Neuntöter in Hessen doch ein zu diffuses Verbreitungsbild hat, um ihn überall standortbezogen zu schützen, und auch die Rettung eines Maculinea-

¹ BVerwG, Urteil vom 17.1.2007 - 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 – Westumfahrung Halle.

² BVerwG, Urteil vom 12.3.2008 - 9 A 3.06 - NuR 2008, 633 – Bundesautobahn A 44 Hessisch-Lichtenau.

Habitats, sprich: der Wohnung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings, und eines Laichbiotops des Kammmolchs – auch Wasserdrache genannt - mitunter die rechtlichen Möglichkeiten übersteigt (9 A 3.06 Rz. 56, 59 f., 131, 178, 187). Diese kleinteilige Genauigkeit im Artenschutz hat der EuGH uns vorgemacht: Spätestens, nachdem er – hoffentlich mit Erfolg – mit seinem Urteil vom 30. Januar 2002 griechischen Meeresschildkröten mit dem klangvollen Namen *Caretta caretta* auf der Insel Zakynthos das Leben gerettet oder zumindest erleichtert hat,³ wissen wir, dass es beim Artenschutz um Effektivität geht, um das „besondere Schutzsystem“ vor Ort: Die Flucht in die Abstraktion wird dem Richter verwehrt.

Eine besondere Schwierigkeit dieser und anderer Verfahren besteht - fast hätte ich gesagt: „naturgemäß“ - in den Erkenntnis-Unsicherheiten über unser ökologisches Wissen. Die Ansichten der Sachverständigen, Gutachter und Fachbeistände über naturschutzfachliche Sachverhalte gehen oft weit auseinander. In dem genannten Verfahren **Hessisch Lichtenau** ging es z.B. – neben der bereits erwähnten Schmetterlingsart des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings – auch um eine geschützte Wiesenart, die Pfeifengraswiese. Der Gutachterstreit darüber, ob und wenn ja welche Grundstücke im Trassenbereich als Pfeifengraswiesen zu qualifizieren seien, tobte heftig und gipfelte in der mündlichen Verhandlung in dem leidenschaftlichen Ausruf eines Sachverständigen: "Es gibt sogar Pfeifengraswiesen ganz ohne Pfeifengras!" – Da es im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, „das floristische und faunistische Inventar des betreffenden FFH-Gebiets flächendeckend und umfassend zu ermitteln“ (Rz. 72), unterstelle ich, dass es am Ende auf diesen Sachverständigenstreit doch nicht entscheidend ankam.

In dem Urteil zur Nordumfahrung Bad Oeynhausen vom 9. Juli 2008 (9 A 14.07) hat sich der 9. Senat auch – endlich werden manche sagen - zur Verfassungsgemäßheit der erstinstanzlichen Zuständigkeiten des Bundesverwaltungsgerichts für über 80 bedeutende Infrastrukturvorhaben der Bundesrepublik geäußert.⁴ Es dürfte bekannt sein, dass das Bundesverwaltungsgericht diesem Eingriff in seine vorrangige Funktion als Revisionsgericht immer kritisch gegenüber stand. Dies ließ den Gesetzgeber

³ EuGH, Urteil vom 30.1.2002 – Rs. C-103/00 – EuGHE 2002 I-1147 = NuR 2004, 596 – Kommission vs. Griechenland.

⁴ Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 9. Dezember 2006, BGBl I S. 2833.

ebenso unbeeindruckt, wie schon frühere Bedenken des 4. Senates, die in einem Urteil des Jahres 2004 zumindest angedeutet sind.⁵

Das Verdikt, dass die jetzige, erweiternde Regelung des Infrastrukturvorhabengesetzes verfassungswidrig ist, dieses Verdikt mochte der 9. Senat jedenfalls nicht zu treffen - "noch nicht" möchte man hinzufügen. Der 9. Senat macht aber deutlich, dass der Gesetzgeber in quantitativer und qualitativer Hinsicht Schranken zu beachten hat; derzeit sieht er diese aber nicht als überschritten an. Im Hinblick auf die weiteren erstinstanzlichen Zuständigkeiten, die wir inzwischen erhalten haben oder noch erhalten sollen, kann ich nur nachdrücklich feststellen: Wir nähern uns der Schmerzgrenze.

Zu einem anderen Thema der letzten Jahre: Saubere Luft – konkret: Feinstaub. Die Feinstaubrechtsprechung darf sich großer Beachtung in der Öffentlichkeit stets sicher sein. So titelte die „Süddeutsche“ nach einem der Urteile: "Kleine Teilchen, große Gefahr"⁶. Oder die TAZ: „Kommunen am Feinstaub-Limit“.⁷ Das Bundesumweltamt fand demgegenüber mit seiner Warnung vor einer "Feinstaub-Dramatisierung" kaum Gehör.⁸

Im Urteil des 7. Senates vom 27. September 2007⁹ zum Thema "**Feinstaub**" ging es um folgende, durchaus typische Konstellation: Ein Münchner Bürger hatte geltend gemacht, die Feinstaubbelastung überschreite bei seiner an der Stadtautobahn "Mittlerer Ring" gelegenen Wohnung den gesundheitsrelevanten Grenzwert. Er verlangte, dass die Stadt straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ergreifen soll. In der Tat wurden an der Messstation in der Nähe seiner Wohnung im Jahr 2005 eine dreifache Überschreitung des nach der 22. BImSchV zugelassenen Immissionsgrenzwertes gemessen.¹⁰

Die Stadt München hatte Maßnahmen zur Verringerung der Feinstaubimmissionen, wie zum Beispiel Verkehrsbeschränkungen durch eine Umleitung des LKW-

⁵ BVerwG, Urteil vom 22.1.2004 - 4 A 32.02 - BVerwGE 120, 87 - Südharz-Autobahn.

⁶ sueddeutsche.de am 25.07.08.

⁷ taz.de am 25. Juli 2008.

⁸ Handelsblatt - 26. Juli 2008.

⁹ BVerwG, Urteil vom 27.9.2007 -7 C 36.07 - BVerwGE 129, 296.

¹⁰ Vgl. § 4 Abs. 1 Satz 1 der 22. BImSchV.

Durchgangsverkehrs, abgelehnt. Man schob die Verantwortung auf den Freistaat Bayern. Dieser müsse zunächst einen Aktionsplan zur Luftreinhaltung aufstellen. Die Aufstellung hatte der Freistaat Bayern allerdings bislang rechtswidrig unterlassen¹¹. So hatte sich unser Kläger im Netz der Zuständigkeiten verfangen und drohte durch seine Maschen zu fallen. Monate zuvor – nämlich im März 2007 - hatte derselbe 7. Senat¹² entschieden, dass betroffenen Bürgern jedenfalls nach nationalem deutschem Recht kein Anspruch auf die Aufstellung eines solchen Aktionsplans zustehe. Der Senat hielt es aber für möglich, dass sich aus Gemeinschaftsrecht etwas anderes ergebe. Er hatte deshalb dem EuGH die Frage vorgelegt, ob nach Gemeinschaftsrecht ein solcher Anspruch bestehe. Dies hat der EuGH inzwischen mit seinem Urteil vom 25. Juli 2008 bejaht.¹³

Für die Situation vor Erlangung dieser europarechtlichen Gewissheit entschied der 7. Senat im Herbst 2007 in Bezug auf den am "Mittleren Ring" wohnenden Münchner, dass dieser jedenfalls „planunabhängige Maßnahmen“ verlangen könne, also dass die örtlichen Behörden selbst zur Abwehr gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Feinstaub einschritten. Um diese Frage in tatsächlicher Hinsicht näher zu klären, wurde der Rechtsstreit an den VGH München zurückverwiesen.

Von Feinstaubimmissionen zu **Lärmemissionen**: Die Mobilität, welche der Luftverkehr vermittelt, ist nicht wenigen Bürgern ein nachhaltig emittierendes Ärgernis – zumal, wenn sie sich selbst gerade nicht in der Luft befinden. Der 4. Senat hat erneut über das zumutbare Maß an Lärmemissionen eines Flughafens nachdenken müssen. Zu berichten ist über zwei Entscheidungen. Sie betreffen das sog. **Nachtflugverbot** am Flughafen Leipzig/ Halle.

Am 9. November 2006 hatte der 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichtes Klagen lärm betroffener Anwohner teilweise stattgegeben. Er billigte nicht den im Wesentlichen uneingeschränkten Nachtflugverkehr, den der damalige Planfeststellungsbeschluss zuließ.¹⁴ Man kann sagen, wie schon in der Schönefeld-Entscheidung aus dem Frühjahr 2006, wurde auch hier das Gesetz beim Wort genommen. Dieses

¹¹ Urteil vom 27.09.2007 – 7 C 36/07 (juris, Rn. 24).

¹² Urteil vom 29.03.2007 – 7 C 9.06.

¹³ EuGH, Urteil vom 25.7.2008 - Rs. C-237/07 – UPR 2008, 391 = EuZW 2008, 573 – Janecek vs. Freistaat Bayern

¹⁴ BVerwG, Urteil vom 9.11.2006 – 4 A 2001.06 – BVerwGE127, 95 – Verkehrsflughafen Leipzig/Halle.

schreibt bekanntermaßen vor, dass auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist (§ 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Das Regierungspräsidium Leipzig ordnete daraufhin – seiner Neubescheidungs-pflicht nachkommend – an, dass während der Nachtzeit (also von 22.00 bis 6.00 Uhr) gewerblicher Passagierverkehr nur zwischen 22.00 und 23.30 Uhr sowie 5.30 Uhr und 6.00 Uhr zulässig ist, also in Teilen der sog. Nachtrandzeiten. Gegen diesen Ergänzungsfeststellungsbeschluss, genauer gesagt gegen darin verfügte Beschränkungen des Nachtflugbetriebes, wandten sich zunächst einmal einige Fluggesellschaften – eine beim Thema "Planung und Zulassung von Flughäfen" außergewöhnliche Konstellation. Der Senat wies im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes die Begehren der Fluggesellschaften zurück.¹⁵ Ein Verstoß gegen Europarecht (Streckenzugangs-VO¹⁶) lag nicht nahe. Und mehr denn fern lag der geltend gemachte standortspezifische Nachtflugbedarf. Die Fluggesellschaften hatten als vermeintlich besondere Gründe für einen nächtlichen Flugverkehr gerade am konkreten Standort u.a. angeführt den harten Wettbewerb im Touristikverkehr, dem nur mit maximaler Auslastung der Luftfahrzeuge begegnet werden könne; ferner die Befriedigung der Nachfrage der Kunden, die auch den ersten und letzten Urlaubstag vollständig am Urlaubsort verbringen möchten. Weise bemerkte der Senat hierzu, dass derartige Gründe wohl jedes Flugunternehmen geltend machen könne und dies für jedweden Flughafenstandort – sie also nicht standortspezifisch sind. Das schien den Fluggesellschaften eingeleuchtet zu haben; jedenfalls haben sie ihre Klagen zurückgenommen.

Den Bemühen zahlreicher Anwohner aus der Nähe des Flughafens Leipzig/Halle, eine ihnen – noch - günstigere Nachtflugregelungen zu erreichen, blieb allerdings der Erfolg ebenfalls versagt. Die Anwohner wollten eine umfänglichere Einschränkung der Nachtflüge auch in den Nachtrandzeiten erreichen. Der 4. Senat entschied jedoch in seinem Urteil vom 24. Juli 2008,¹⁷ dass in den Nachtrandzeiten Passagierverkehr zulässig sein kann. Ich erspare Ihnen – auch wenn es mir schwer fällt - Einzelheiten zum Passagierverkehr im Liniendienst und als Charterverkehr, auch zum

¹⁵ BVerwG, Beschluss vom 1.11.2007 – 4 VR 3000.07; BVerwG, Beschluss vom 1.11.2007 - 4 VR 3001.07 – NVwZ 2007, 217.

¹⁶ Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs vom 23.07.1992 (ABI Nr. L 240)

¹⁷ BVerwG, Urteil vom 24.07.2008 – 4 A 3001.07 – juris – Verkehrsflughafen Leipzig/Halle.

dreifachen oder vierfachen „Balearenumlauf“ in Folge des hier konzentrierten "Warmwassertourismus". Man ahnt bei der Lektüre des Urteils jedenfalls, dass diese Entscheidung noch nicht alle flughäufigen „Nachtprobleme“ hat lösen können oder müssen: Künftige Auseinandersetzungen um Nachtkern- und Nachtrandzeiten sowie um Nachtsprungprivilegien verschiedenster Art werden wohl folgen.

Noch eine letzte Entscheidung zum Stichwort „**Lärm**“: Lassen Sie mich hierzu auf die Entscheidung des 9. Senats vom 7. März 2007¹⁸ eingehen. Hier wurden wohl erstmals die gesetzlichen Anforderungen eines Anspruchs auf **nachträgliche** Anordnung von Schutzauflagen wegen **nicht vorhersehbarer Lärmwirkung** eines Straßenneubauvorhabens konkretisiert, und zwar auf der Grundlage der Nachbesserungsregelung des § 75 Abs. 2 Satz 2, Abs. 3 VwVfG. Es ging um einen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1976, die Kläger beantragten Ende der 1990er Jahre die nachträgliche Anordnung ergänzenden Lärmschutzes mit der Begründung, der Verkehr auf der Straße habe sich im Vergleich zu den prognostizierten Zahlen mittlerweile (etwa) verdoppelt. Die Entscheidung stellt klar, dass es für die Geltendmachung von Nachbesserungsansprüchen nicht auf den üblichen Prognosezeitraum von 10 bis 15 Jahren ankommt, sondern auf die gesetzlich vorgesehene Frist von 30 Jahren. Interessanterweise ist diese Entscheidung bislang kaum rezipiert worden, obwohl die zugrunde liegende Konstellation in der Praxis eigentlich nicht ganz selten vorkommen dürfte.

Eine andere Sorge klagender Bürger erwächst aus dem Betrieb von **Atomanlagen**. In neuerer Zeit wächst die Befürchtung, Atomanlagen könnten zum Gegenstand terroristische Anschläge werden. Eine Entscheidung des 7. Senates stärkt nunmehr die prozessualen und materiell-rechtlichen Möglichkeiten besorgter Anwohner. Mit Urteil vom 10. April dieses Jahres¹⁹ bejahte der 7. Senat einen Schutzanspruch eines in der Nähe eines atomrechtlichen Zwischenlagers – hier das **Zwischenlager Brunsbüttel** – wohnenden Drittbetroffenen gegen terroristische Anschläge auf das Zwischenlager, soweit solche Ereignisse nicht zum zu vernachlässigenden Restrisiko zählten. Die Abwehr terroristischer Gefahren ist zwar vorrangig eine staatliche Aufgabe. Gleichwohl muss auch der Betreiber den nach dem Stand der Wissenschaft

¹⁸ BVerwG, Urteil vom 7. März 2007 - 9 C 2.06 - BVerwGE 128, 177 ff.

¹⁹ BVerwG, Urteil vom 10.4.2008 - 7 C 39.07 – DVBl 2008, 853 = UPR 2008, 349 - Zwischenlager Brunsbüttel.

und Technik erforderlichen Schutz gewährleisten, etwa gegen einen Beschuss der Castorbehälter mit panzerbrechenden Waffen oder einen gezielten Flugzeugabsturz auf das Standortzwischenlager.

In dem von dem 7. Senat zu entscheidenden Verfahren stand in Frage, ob diese Betreiberpflicht (§ 6 Abs. 2 Nr. 4 AtG) auch dem Schutz der individuellen Rechte eines in der Nähe wohnenden Drittbetroffenen dient. Das Oberverwaltungsgericht Schleswig hatte dies verneint. Es sah in der Pflicht des Betreibers zum Schutz vor Einwirkungen Dritter, wie auch vor terroristischen Angriffen, eine ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit bestehende Pflicht. Anders der 7. Senat: Er betont, dass das Individualrecht des Anwohners nicht in einem möglichen, nicht wehrfähigen Kollektivrisiko untergeht. Der durch ein solches Ereignis, insbesondere durch austretende Strahlung betroffene Kreis von Personen sei durchaus bestimmbar. Unerheblich sei die Motivation terroristischer Täter, auch wenn diese eine unbestimmten Vielzahl von Menschen töten oder verletzen wollten. Ausdrücklich verneint wird vom Senat allerdings ein Anspruch auf bestimmte Schutzvorkehrungen.

Eine Entscheidung mit Potential. Für die Instanzgerichte bedeutet dieses Urteil jedenfalls und erneut, dass sie sich mit technischen und naturwissenschaftlichen Sachfragen auseinandersetzen müssen, auch wenn sie - wegen der weiten behördlichen Beurteilungskompetenz - darauf beschränkt sind zu überprüfen, ob die behördliche Risikoermittlung und Risikobewertung auf einer ausreichenden Datenbasis beruht und dem Stand der Wissenschaft und Technik entspricht.

Mit dem Atomrecht assoziieren wir gemeinhin auch Fragen der Entsorgung, die ja durch das eher harmlos klingende Wort „Zwischenlager“ schwerlich beantwortet werden. Dem Bundesverwaltungsgericht blieb es in den letzten Jahren erspart, hier rechtlich kundige Antworten geben zu müssen. Indes spielt die Frage der Entsorgung als „**Abfallrecht**“ unverändert eine gewichtige Rolle in unserer Judikatur. Mit seinem – inzwischen vielfach besprochenen²⁰ - Urteil vom 28. Juni 2007 hat der 7. Senat den Kreis der haftenden Personen im sog. "**Abfallkreislauf**" deutlich erweitert.²¹ Danach kann ein Abfallbesitzer seine Entsorgungspflicht nicht auf einen Dritten abschieben,

²⁰ Vgl. Enders, AbfallR 2008, 56 ff.; Gaßner/Thärichen, AbfallR 2007, 164 ff.; Versteyl, NVwZ 2007, 1150 ff.

²¹ BVerwG, Urteil vom 28.6.2007 - 7 C 5.07 – BVerwGE 129, 93 - Entsorgungspflicht.

in dem er diesen mit der Entsorgung beauftragt und ihm hierzu den Besitz an den Abfällen überträgt - dies im Zweifel alles in der Hoffnung, der leidigen Aufgabe nunmehr ledig zu sein. Vielmehr bleibt der frühere Abfallbesitzer für die Erfüllung der Entsorgungspflicht weiterhin verantwortlich (§ 16 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG). Das gilt auch dann, wenn er – wie in dem zu entscheidenden Fall – seinerseits nur mit der Entsorgung beauftragt wurde und nicht selbst Erzeuger der zu entsorgenden Abfälle war. So wird verhindert, dass ein Abfallbesitzer sich seiner Haftung durch die Beauftragung eines Dritten entledigen kann. Das ist ohne Frage sinnvoll. Schließlich erhöht sich mit jeder Weitergabe des Abfalls an einen Dritten das Risiko einer dann doch nicht ordnungsgemäßen Entsorgung und damit auch die Gefahr, dass letztlich die Allgemeinheit für die Entsorgung aufkommen muss.²² Denn die Verantwortlichkeiten würden diffus. Die kontrollierenden Behörden stünden vor kaum lösbaaren Ermittlungsproblemen. Wörtlich formuliert der Senat leitsatzmäßig: „Die Entsorgungspflicht ist also eine erfolgsgerichtete Leistungspflicht, für deren Erfolg der Erzeuger und jeder Besitzer in der Entsorgungskette haftet“ (Rz. 19).

Ich möchte nochmals zum Gemeinschaftsrecht zurückkehren und hier auf zwei weitere Entscheidungen des 4. Senats aufmerksam machen. Die eine betrifft das richtlinienbezogene **Umweltinformationsrecht**, also ein verhältnismäßig neues Gemeinschaftsrecht - in der Aarhus-Konvention von 1998 in den Mittelpunkt gestellt, allerdings neu zentriert durch die Vorgaben der Umweltinformationsrichtlinie aus dem Jahr 2003 (RL 2003/4/EG). Die andere Entscheidung behandelt Fragen der **Umweltverträglichkeitsprüfung**, also zu einer Richtlinie aus dem Jahre 1985 (RL 85/337/EWG), die 1997 und 2003 eine gewisse Erneuerung erfahren hat (RL 97/11/EG und RL 2003/35/EG).

Die erste Entscheidung betrifft den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens. Dass bei einem derartigen Projekt eine Fülle von umweltbezogenen Informationen anfallen, liegt auf der Hand. Nicht jede dieser Informationen soll nach den Wünschen des Vorhabenträgers oder auch der Planfeststellungsbehörde oder anderer publiziert werden können. Manches soll vielleicht als informelles Wissen zumindest einstweilen verschlossen bleiben. Im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens wehrte sich die Klägerin, die Fraport AG, als Betreiberin des Flughafens

²² Vgl. Neumann, jurisPR-BVerwG 19/2007 Anm. zum Urteil vom 26.06.2007 – 7 C 5.07.

dagegen, dass Dritten auch Einsicht in bei der Planfeststellungsbehörde geführte und elektronisch vorgehaltene Daten gewährt wird, soweit diese Daten von ihr selbst, also der Fraport AG, zusammengestellt und der Behörde übermittelt wurden. Den Dritten, darunter eine Bürgerinitiative, ein Kirchengemeindeverband und eine Kommune, wurde vom Land Hessen als Planfeststellungsbehörde Einsicht in die entsprechende elektronische Datenbank (genannt CADEC = Computer Aided Decision) gewährt, und zwar auch soweit es um die „Argumente aus den jeweiligen eigenen Einwendungen und die darauf bezogenen Gegenargumente der Fraport AG“ ging.

Der VGH Kassel hatte die Klage der Betreiberin Fraport abgewiesen, was vom 4. Senat in seinem Urteil vom 21. Februar dieses Jahres bestätigt wurde.²³ Im Mittelpunkt der Entscheidung stehen Fragen der Umweltinformationsrichtlinie. Bürgerfreundlich entschied der 4. Senat, dass nach der Umweltinformationsrichtlinie und der ebenso auszulegenden Landesnorm ein weiter Begriff der Umweltinformation zu Grunde zu legen ist. Danach genügt schon ein gewisser Umweltbezug der Informationen. Ein solcher Umweltbezug ist bereits dann gegeben, wenn die Information die Entscheidung über die Planfeststellung hinsichtlich der Belange des Umweltschutzes beeinflussen kann. Stellungnahmen von Beteiligten zu Einwendungen gegen die Planung sind hierzu geeignet. Daraus folgt: Der Flughafenbetreiber muss die Einsicht in seine Gegenstellungnahmen hinnehmen; dies auch, soweit es um seine Angaben zur Finanzierung des Vorhabens und zu seiner Finanzkraft als Vorhabenträger geht, da hiermit die wirtschaftliche Realisierbarkeit von umweltrelevanten Maßnahmen angesprochen ist.

Die zweite Entscheidung des 4. Senats zum Umweltschutzrecht, die ich hier erwähnen will, betrifft die **Umweltverträglichkeitsprüfung**. Die Kläger wandten sich gegen eine Baugenehmigung für die Errichtung eines Putenmaststalls. Sie machten geltend, die Behörde habe die erforderliche Vorprüfung unterlassen. Das traf zu. Aber die Behörde brachte die Kläger um den denkbaren Klageerfolg, als sie im verwaltungsgerichtlichen Verfahren die unterlassene Vorprüfung nachholte. In seinem Urteil vom 20. August dieses Jahres meinte der 4. Senat, dass eine derartige Vorgehensweise in entsprechender Anwendung des § 45 Abs. 2 VwVfG zulässig ist.²⁴ Nicht

²³ BVerwG, Urteil vom 21.2.2008 – 4 C 13.07 – NVwZ 2008, 791 ff. = UPR 2008, 310 ff..

²⁴ BVerwG, Urteil vom 20.8.2008 – 4 C 11.07 – juris.

schön - werden da möglicherweise insbesondere Anwälte denken, wenn sie den entsprechenden Leitsatz des Senates lesen.

Aber: Interessanter scheint mir ein anderer Aspekt der Entscheidung zu sein. Nicht mehr²⁵ klar verneint wird die Frage, ob die UVP drittschützend ist. Vielmehr wird diese etwa 1996 eindeutig, nämlich eindeutig negativ entschiedene Frage, ausdrücklich offen gelassen (Rz. 16) – wie schon in zwei Entscheidungen des Jahres 2007, nämlich zum sog. „Mühlenberger Loch“ und zum Flughafen Memmingerberg.²⁶ Hier kommt allerdings hinzu, dass die luziden Ausführungen des Senats zur Nachholbarkeit einer unterlassenen Vorprüfung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren mittelbar wohl doch unterstellen, dass der Einzelne ein subjektives Recht auf Durchführung einer UVP hat. Wir werden sehen, ob die vom 4. Senat in Modifikation früherer Rechtsprechung²⁷ geschlagene Schneise zugunsten des Drittschutzes im Rahmen der alten UVP-Richtlinie 85/33/EWG gangbar bleibt – oder jedenfalls die alte Rechtsprechung für die neue Richtlinie 2003/35/EG obsolet geworden ist. Der Drittschutz ist also in Bewegung. Man wird sehen, was daraus wird.

Ich möchte schließen mit einem Fall, den wir dem 7. Senat zu verdanken haben, und der erkennen lässt, dass auch das Bundesverwaltungsgericht gelegentlich dem "Lifestyle" nicht entfliehen kann.

Es ging um die klärungsbedürftige Frage, ob ein großes Sportartikelunternehmen - dessen Name natürlich nicht über meine Lippen kommt - den von ihm hergestellten **Sportschuh** als Elektrogerät im Sinne des Gesetzes registrieren lassen und seine Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung sicherstellen lassen muss. Eine solche Entsorgungsverpflichtung kann teuer werden. Da lohnt schon ein Rechtsstreit. Der Sportschuh trug übrigens den schönen Namen "adidas1". Die zuständige Behörde hatte "adidas1" als Elektrogerät im Sinne des Gesetzes klassifiziert, da im Fernbereich ein Mikroprozessor zur elektronischen Anpassung der Dämpfungsintensität integriert ist – dieser "erkennt" (laienhaft gesprochen) Laufuntergrund und Ge-

²⁵ BVerwG, Urteil vom 25.1.1996 – 4 C 5.96 – BVerwGE 100, 238, 242.

²⁶ Vgl. BVerwG, Urteil vom 26. April 2007 – 4 C 12.05 – Mühlenberger Loch (Rz. 35) und BVerwG, Urteil vom 13. Dezember 2007 – 4 C 9.06 – Flughafen Memmingerberg (Rz. 43).

²⁷ BVerwG, Urteil vom 25.1.1996 – 4 C 5.96 – BVerwGE 100, 238, 242.

wicht des Läufers. Die Vorinstanzen verneinten den Elektrogerätecharakter des Schuhs unter Hinweis auf seine Primärfunktion als Geh- und Laufwerkzeug.

Der 7. Senat kam in seinem Urteil vom 21. Februar 2008 zu dem gleichen Ergebnis.²⁸ Der Sportschuh sei nach – so hieß es – "zwanglosem Verständnis" – in einem UWG-Fall hätte man hinzugefügt: der beteiligten Verkehrskreise - nicht als Sportgerät, sondern als Kleidungsstück zu verstehen (Rz. 13); eine Vielzahl der Nutzer derartiger Schuhe verbinde hiermit nicht das Bedürfnis oder (gar) die Notwendigkeit zum Laufen oder zum Erzielen sportlicher Leistungen, sondern verwende sie als Bekleidungsgegenstand im Alltag.

Bei einer der neusten Erfindungen der High-Tec-Industrie habe ich jedenfalls sofort aufgehört in der Erwartung eines neuen Falles, wenn auch erst in einigen Jahren. Erfunden wurde in Japan ein Sportschuh, der Wasser in der Schuhsohle mit jedem Schritt durch eine kleine Turbine presst und so Strom erzeugt - im wahrsten Sinn des Wortes also „Öko-Strom“; geeignet etwa, um das eigene handy oder gar das notebook anzutreiben. Ob in solch einem Fall der abfallrechtlichen Frage "Bekleidungsgegenstand" oder doch „Elektrogerät im Sinne des Gesetzes" noch mit "zwanglosem Verständnis" beizukommen ist, muss hier offen bleiben.

Meine Damen und Herren, dies war eine kleine Auswahl der umweltrechtlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit Ihrer letzten Umweltrechtstagung hier in Leipzig.

Es bleibt mir als letztes, Ihnen eine interessante Tagung zu wünschen und: Gute Gespräche und Eindrücke, hier in unserem Hause und in Leipzig!

²⁸ BVerwG, Urteil vom 21.2.2008 - 7 C 43.07 - NVwZ 2008, 697 = UPR 2008, 314.