

einer genauen Prüfung der Voraussetzungen, insbesondere der Kompetenzgrundlage, bedarf. Nicht immer fordert die Wettbewerbsgleichheit eine solche Harmonisierung. Hinreichend untereinander koordinierte Systeme, die die bisher noch auftretenden Widersprüche vermeiden, sind völlig ausreichend. Europa verlangt auch im Sozialrechtswesen nicht nach Uniformität, sondern ganz im Gegenteil danach, daß wir mit der gewachsenen Vielfalt umgehen und leben lernen<sup>77</sup>. Befürchtungen im Hinblick auf ein Sozialdumping erweisen sich bei genauerem Blick

auf das »EG-Sozialrecht« als nicht real<sup>78</sup>. Offen ist für die Zukunft sicherlich noch, inwieweit durch die Rechtsprechung des EuGH Politikgestaltungsspielräume für die Mitgliedstaaten eingeengt werden, ohne daß hierfür eine ausdrückliche Kompetenzübertragung der Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft vorliegt. Die Grenzen hier rechtlich zu markieren und die vorhandene Problematik eines das Rechtsetzungsverfahren ersetzenden Richterrechts zu erkennen, dürfte eine der zukünftigen Aufgaben in diesem Bereich sein.

77 E. Eichenhofer, Soziale Sicherheit bei Krankheit in Europa, ZfSH/SGB 1989, 632 (638).

78 Schulte (Fußn. 10), Ms. S. 38; Albrecht (Fußn. 7), S. 206; K. Kaeding, Soziales Dumping im Europäischen Binnenmarkt?, ZSR 1990, 62 ff.

## DIE ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

### Verkehrslärmschutz – Verfahrensbeschleunigung

Bericht über das Forschungsseminar des Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung Speyer und des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Von Rechtsanwalt und Notar Dr. Bernhard Stüer, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Münster

Die Speyerer Forschungsseminare zum Straßenrecht haben sich seit Jahren hohe Anerkennung als interdisziplinäres Forum des Meinungsaustausches zwischen Wissenschaft, Straßenverwaltung und Rechtsprechung erworben. Auch das Forschungsseminar über »Verkehrslärmschutz – Verfahrensbeschleunigung«, das am 29. und 30. 10. 1990 unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Willi Blümel in der Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer stattfand, war dieser Tradition verpflichtet. Erstmals in der Geschichte der Forschungsseminare und des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« konnte Tagungsleiter Willi Blümel in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Arbeitsausschusses und als Geschäftsführender Direktor des Forschungsinstituts neben ranghohen Vertretern aus Ministerial- und nachgeordneter Straßenverwaltung, Wissenschaft und Rechtsprechung auch Gäste aus dem Gebiet der ehemaligen DDR begrüßen, die über ihre neuartigen Erfahrungen, aber auch über ihre Erwartungen an die Verfassungs- und Gesellschaftsordnung im vereinigten Deutschland berichteten. Die Beratungen des ersten Tages standen ganz im Zeichen der neuen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchVO vom 12. 6. 1990, BGBl. I S. 1036). Der zweite Tag war dem wichtigen Thema der »Beschleunigung von Planungsverfahren« gewidmet.

»Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel verbinden sich naturwissenschaftliche Messungen mit wertenden Elementen«, erklärte Ministerialrat Hans Alexander (Innenministerium des Landes Baden-Württemberg, Stuttgart) in seinem Vortrag über »aktuelle Probleme des Verkehrslärmschutzes«. Auch die RLS 90, die in der Verkehrslärmschutzverordnung in Bezug genommen ist, beruht auf Wertungselementen und geht damit über die bloße Beschreibung von Naturgesetzmäßigkeiten hinaus. Alexander verwies dabei auf die Umrechnung von Spitzenwerten bei der Berechnung der Beurteilungspegel, aber auch auf den politischen Kompromiß, auf dem die Immissionsgrenzwerte in § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung beruhen. Zu Beginn seines Vortrags hatte Alexander die wesentlichen Regelungsmerkmale der Verkehrslärmschutzverordnung vorgestellt: Der Anwendungsbereich der Verordnung bezieht sich auf die Lärmvorsorge – also auf den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Wegen der in § 43 BImSchG auf die Lärmvorsorge beschränkten Ermächtigungsgrundlage konnte die Lärmsanierung (Verkehrslärmschutz an vorhandenen Straßen und Schienenwegen) nicht geregelt werden. Nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV kommt eine Lärmvorsorge in Betracht, wenn eine Straße um einen oder mehrere Fahrstreifen

für Kfz oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um die Hörbarkeitsschwelle von mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Lärmvorsorgemaßnahmen sind – mit Ausnahme von Gewerbegebieten – auch angezeigt, wenn der Beurteilungspegel durch die Änderungsmaßnahme auf über 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht steigt. Die Überschreitungen müssen dabei durch bauliche Maßnahmen hervorgerufen sein. Maßnahmen der Verkehrsverlagerung ohne bauliche Eingriffe lösen demgegenüber keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach der Verordnung aus. Die Immissionsgrenzwerte, über die Alexander sodann berichtete, sind in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung gegenüber dem gescheiterten Verkehrslärmschutzgesetz jeweils um 3 dB(A) gesenkt und liegen für Krankenhäuser, Schulen und Altenheime bei 57 dB(A) tags / 47 dB(A) nachts, für reine Wohngebiete, allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete bei 59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts, für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete bei 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts und für Gewerbegebiete bei 69 dB(A) tags / 59 dB(A) nachts. Im nichtbeplanten Innenbereich und im Außenbereich ist eine an Schutzobjekt und Schutzfunktionen orientierte vergleichende Bewertung vorzunehmen. Durch das 3. Rechtsbereinigungsgesetz ist der Anspruch auf Anordnung nachträglicher Schutzauflagen des bisherigen § 17 Abs. 6 FStrG in § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG übernommen worden. Ein solcher Anspruch ist nur bei nicht voraussehbaren Wirkungen gegeben, mit denen man üblicherweise nicht zu rechnen brauchte. Im Gegensatz zum BVerwG (Urteil vom 1. 7. 1988 – 4 C 49.86 –, DVBl. 1988, 964 = BVerwGE 80, 7) lehnte Alexander die Berücksichtigung neuer Berechnungsmethoden ebenso ab wie die Auffassung des Gerichts, daß auch die Gemeinden in den Schutzbereich des nachträglichen Anordnungsanspruchs einbezogen seien. Kritik äußerte der Referent auch am Meersburg-Urteil (BVerwG, Urteil vom 22. 5. 1987 – 4 C 33-35.83 –, DVBl. 1987, 907 = BVerwGE 77, 285), das den Anspruch auf aktiven Lärmschutz bei plangegebenen Vorbelastungen nicht beschränkt, während die Anwohner die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen regelmäßig selbst zu tragen haben. Klärungsbedürftig sei auch das Verhältnis von Straßenplanung und Bauleitplanung mit der Frage, ob für die Bauleitplanung strengere Anforderungen an Lärmvorsorge und Lärmsanierung gelten.

Baudirektor Dipl.-Ing. Jürgen Ullrich (Bundesministerium für Verkehr), der ergänzend die Unterschiede in den Berechnungsme-

thoden zwischen der RLS 81 und der neuen RLS 90 darlegte, bestätigte die Auffassung des Referenten, daß in die Beurteilungspegel wertende Elemente eingehen. An zahlreichen Beispielen legte *Ullrich* dar, daß in die RLS 90 – etwa durch den Ansatz höherer Fahrzeuggeschwindigkeiten bei Autobahnen (130 statt 120 km/h) – Korrekturmaßstäbe einbezogen worden seien, die gegenüber der RLS 81 bei gleicher Lärmquelle in Einzelfällen zu höheren Beurteilungspegeln führen könnten.

Die anwesenden Richter des BVerwG gaben gegenüber der Rechtsprechungskritik zu bedenken, daß auch die Gemeinden als Betroffene in den Schutzbereich nachträglicher Auflagen in § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG einbezogen seien. Allerdings setze dies eine konkrete Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit voraus (RiBVerwG Dr. Hans-Peter *Lemmel*, Dr. Stefan *Paetow*, Berthold *Sommer*, Berlin). Für die Abgrenzung der nicht voraussehbaren Wirkungen, von denen ein Anspruch auf nachträgliche Schutzauflagen abhängig ist, wurde auf die Rechtsgrundsätze zur Prognosekontrolle verwiesen. Soweit die *Prognosebasis* zutreffend ermittelt, die Prognosemethode allgemein anerkannt und der *Prognosebeschuß* einwandfrei sei, scheide eine gerichtliche Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses aus. Andere, nicht vorhersehbare Entwicklungen – wie etwa ein nicht erwartetes Verkehrsaufkommen – (*Prognoseergebnis*) könnten dann aber zu einem Anspruch auf nachträgliche Schutzauflagen nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG führen (Prof. Dr. Werner *Hoppe*, Münster). Mehrere Diskussions Teilnehmer begrüßten zwar, daß der Ordnungsgeber die bisher bestehende Regelungslücke für die Lärmvorsorge geschlossen habe, wiesen aber zugleich darauf hin, daß eine gesetzliche Regelung der Lärmsanierung weiterhin ausstehe. Unterschiedliche Auffassungen wurden zur Frage vertreten, in welchem Maße die Bauleitplanung die Verkehrslärmschutzverordnung einzubeziehen habe (MinRat a. D. Fritz *Kastner*, Bonn, RiOVG Ulrich *Kuschnerus*, Münster, VizePräsVGH Lothar *Freund*, RiBVerwG Berthold *Sommer*, Berlin). Mehrere Teilnehmer empfahlen dabei den Gemeinden, in der Bauleitplanung nicht nur bei der gemeindlichen Straßenplanung, sondern auch bei der Ausweisung von Baugebieten im Einwirkungsbereich von Straßen hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes mit der Planfeststellung »gleichzuziehen«. Zugleich wurde – trotz fehlender Rückwirkungsregelung – ange-regt, die neuen Berechnungsmethoden und Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung auch auf die laufenden Planfeststellungsverfahren anzuwenden, da der Ordnungsgeber nunmehr erstmalig verbindliche Zumutbarkeitsmaßstäbe eingeführt habe.

Aus kommunaler Sicht, über die Hauptreferent Folkert *Kiepe* (Deutscher Städtetag, Köln) berichtete, liegen die Probleme des Verkehrslärmschutzes vor allem in fehlenden gesetzlichen Vorgaben für Maßnahmen der Lärmsanierung, aber auch in der Schwierigkeit, städtebauliche Belange in dem wünschenswerten Umfang bei Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Zudem sind Verbesserungen bei der Bereitstellung finanzieller Mittel für Lärmschutzaufwendungen aus der Sicht der Städte und Gemeinden unumgänglich. Dabei hat sich der Verkehrslärmschutz zur wichtigsten kommunalen Umweltschutzaufgabe entwickelt: Der Verkehrslärm führt mit 81 % die Skala der in der Bevölkerung empfundenen Umweltbeeinträchtigungen an. Durch den Straßenlärm fühlen sich 13 Mio. Menschen im Gebiet der bisherigen Bundesrepublik, durch Fluglärm 6,5 Mio. und durch Eisenbahnverkehr 1,5 Mio. Menschen beeinträchtigt. Maßgeblich mitverursacht durch den zunehmenden Verkehrslärm hat schon vor Jahren eine Stadtflucht eingesetzt, durch die wegen der Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz das Verkehrsaufkommen weiter gestiegen ist. *Kiepe* forderte die Verantwortlichen dazu auf, dieser Entwicklung durch eine den Verkehrslärmschutz berücksichtigende Stadtplanung sowie durch Maßnahmen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung entgegenzuwirken. Dies gelte vor allem für die Bauleitplanung, die vielleicht stärker als bisher den Verkehrslärmschutz in die städtebauliche Konfliktbewältigung einzubeziehen habe. Das BauGB, das BImSchG, die VDI-Richtlinie 2719, die Straßengesetze von Bund und Ländern sowie die neue Verkehrslärmschutzverordnung stellen ein umfangreiches Planungs-, Vorsorge- und Sanierungsinstrumentarium zur Verfügung, das dem Referenten allerdings noch ergänzungsbedürftig erschien. *Kiepe* nannte hier vor allem die Begrenzung der Verkehrslärmschutzver-

ordnung auf die Lärmvorsorge und beklagte das Fehlen eines ebenso verbindlichen Orientierungsrahmens im Bereich der Lärmsanierung. Auch hielt er eine stärkere Beteiligung des Bundes an der Verkehrslärmfinanzierung für unausweichlich. Solange dieses geschlossene System des Verkehrslärmschutzes fehle, werde es in der Praxis zu erheblichen Umsetzungsschwierigkeiten beim Vollzug der Verkehrslärmschutzverordnung kommen. *Kiepe* setzte sich für ein gesamtstädtisches, mit den anderen Politikbereichen abgestimmtes kommunales Verkehrsleitsystem ein, das auf einem gegliederten Netz von Hauptverkehrsachsen, verkehrsberuhigten Wohnstraßen und innerstädtischen Geschäfts- und Fußgängerbereichen beruhe. Deutlicher als bisher müsse dabei auf eine Integration des Lärmschutzes in die Stadtplanung hingewirkt werden. Dies gelte auch für Lärmschutzmaßnahmen, bei denen Gesichtspunkte des Städtebaus wie etwa des Wohnumfeldes nicht vernachlässigt werden dürften. Die Bundesregierung forderte *Kiepe* auf, der Autoindustrie niedrigere Grenzwerte vorzugeben, um eine Lärmbekämpfung möglichst an der Quelle zu erreichen.

In der Diskussion wurde die Forderung des Referenten nach einem Verkehrslärmschutzgesetz, in dem die Lärmsanierung geregelt wird und ein allgemeiner Planungsgrundsatz die Integration des Lärmschutzes in die städtebauliche Planung gewährleistet, unterstützt (Werner *Hoppe*). Zugleich wurde aber auch erklärt, daß die Praxis zunächst das neue Instrumentarium nutzen solle, bevor der Gesetzgeber erneut tätig werden müsse (Prof. Dr. Michael *Ronellenfisch*, Berlin). Aus der Ministerialverwaltung wurde berichtet, daß die Bundesregierung eine Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG zu notwendigen Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen plane (MinR Helmut *Krämer*, Bundesministerium für Verkehr, Bonn). Die Vertreter aus dem Bereich der ehemaligen DDR baten um Verständnis, daß in den fünf neuen Bundesländern zunächst die Sicherung der unmittelbaren Existenz- und Lebensgrundlagen im Vordergrund stehe (Prof. Dr. sc. Heidrun *Pohl*, Hochschule für Recht und Verwaltung Potsdam, Dr. sc. Lutz *Boden*, Universität Leipzig). Zugleich wurde in der Diskussion aber auch erkannt, daß die Sicherung des Arbeitsplatzangebotes, eine ausreichende Grundversorgung der Bevölkerung, die Lösung ungeklärter Eigentumsprobleme, die Sanierung und Ansiedlung neuer Gewerbe- und Industriebereiche, der Neubau der Städte und des wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und sozialen Gefüges ohne eine am Umweltschutzgedanken orientierte städtische Infrastrukturplanung nicht gelingen kann.

Im Mittelpunkt der Beratungen des zweiten Tages standen die »Beschleunigung von Planungsverfahren« und die »aktuelle Stunde«, in der traditionsgemäß tagesaktuelle Fragen des Straßensrechts erörtert werden. RiBGH Dr. Siegfried *Broß*\*, Karlsruhe, wies nach einem Bericht über die verschiedenen Änderungsvorschläge auf die Bedeutung der inneren und äußeren Rahmenbedingungen für die Beschleunigung von Planungsverfahren hin. Nur wenn es gelinge, die in der Bevölkerung vielfach bestehenden Akzeptanzdefizite zu beseitigen, und Gesetzgeber, Verwaltung, Rechtsprechung und Vorhabensträger gemeinsam einen Beitrag leisteten, werde sich eine Verkürzung der vielfach zu langen Planungsverfahren erreichen lassen. *Broß* verwies dabei etwa auf den Wegfall des Widerspruchsverfahrens gegenüber Planfeststellungsbeschlüssen oder die Einführung der erstinstanzlichen Zuständigkeit der OVG/VGH bei bestimmten Großvorhaben. Hier sei die Anordnung der sofortigen Vollziehung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO mit der Eröffnung eines gerichtlichen Eilverfahrens nicht sinnvoll. Zu überlegen sei auch, die Entscheidung über Standort und Linienführung von Großvorhaben im Wege der Rechtsverordnung zu bestimmen, um hierdurch den Rechtsschutz zu straffen und auch zeitlich zu beschränken – wenn man nicht gar diese Entscheidungen als nichtjustiziable Gesetzgebungs- oder Regierungsakte ausgestalte. Zu denken sei auch an ein Typenzulassungsverfahren, das sich bei Autobahnen etwa auf Querschnitte, Randstreifen, Tankstellen und sonstige Nebenanlagen beziehen könne. Auch stelle sich die Frage nach einer Ausweitung formeller und materiellrechtlicher Präklusionsvorschriften.

In der Diskussion wurde der im Referat angelegte umfassende Ansatz möglicher Beschleunigungsmaßnahmen einhellig begrüßt

\* Das Referat ist zur Veröffentlichung in DVBl. vorgesehen.

und die Notwendigkeit gemeinsamer Anstrengungen aller Beteiligten unterstrichen. Unterschiedlich wurde allerdings der Vorschlag des Bundesrichters aufgenommen, in erstinstanzlichen OVG-Verfahren die Möglichkeiten der Anordnung des Sofortvollzuges auszuschließen. Dies beruhe vor allem die Gefahr, daß dringend benötigte Großvorhaben durch den gerichtlichen Rechtsschutz im Hauptverfahren über lange Zeit verzögert werden könnten. Auch wurde auf die Vorzüge einer schnellen Entscheidung und Klärung grundlegender Rechtsfragen bereits im Eilverfahren verwiesen. Die Verwaltung könne dabei durch eine gründliche Ermittlung der betroffenen Belange und eine sorgfältige Verfahrensführung zur Entlastung des Gerichtsverfahrens beitragen: »Je intensiver bereits im Verwaltungsverfahren die Beteiligten zu Wort gekommen sind und ihre Interessen einbringen konnten, um so leichter kann der Sofortvollzug bei einer überzeugenden Verwaltungsentscheidung angeordnet werden« (*Ronellenfitsch*). Kontrovers blieb auch der Vorschlag des Referenten, Gesetzgeber oder Regierung einen gerichtlich nicht kontrollierbaren Freiraum bei der Entscheidung über Standort und Linienführung bei Großvorhaben einzuräumen. *Broß* ergänzte seine Vorschläge dahingehend, die gerichtliche Kontrolle zunächst auf die Rechtfertigung des Vorhabens am vorgesehenen Standort und andere planaufhebungsgeeignete Gesichtspunkte zu begrenzen, die »Nachsteuerung« von Einzelbeeinträchtigungen, an denen das Vorhaben nicht insgesamt scheitern könne, demgegenüber – ähnlich wie bei einem zivilrechtlichen Grund- und Betragsurteil – dem nachfolgenden Gerichtsverfahren um die Notwendigkeit von Planergänzungen vorzubehalten. Die Realisierung des Vorhabens dürfe durch ein solches »Nachverfahren« nicht mehr in Gefahr geraten.

Aus der Fülle straßenrechtlicher Themen wurde in der »aktuellen Stunde« zunächst die Frage der Rechtsgrundlagen für große »Park-and-Ride-Anlagen« an den Verknüpfungspunkten von Straße und Schiene erörtert. Auf der Grundlage der Entscheidung des VGH Bad.-Württ. (Urteil vom 24. 2. 1989 – 5 S 958/88 –, VBIBW 1989, 311), wonach ein von der Deutschen Bundesbahn betriebener Parkplatz für Kraftfahrzeuge ihrer Kunden in der Nähe eines Personenbahnhofs der Planfeststellung der Deutschen Bundesbahn unterliegen könne, wurde auf die besonderen Abgrenzungsschwierigkeiten hingewiesen, die in solchen Fällen zwischen Bundesbahn, U- und S-Bahn, Straße und gemeindlicher Bauleitplanung gegeben sein können (Stadtdirektor Dr. Rolf *Schirmer*, München). Die Zuständigkeit der Deutschen Bundesbahn setze einen engen räumlichen und funktionellen Zusammenhang der Park-and-Ride-Anlage mit dem Personenbahnhof voraus, rechtfertigten die anwesenden Richter die Entscheidung des VGH Bad.-Württ. Daß die Deutsche Bundesbahn die Park-and-Ride-Anlage auch betreiben müsse, wurde in der Diskussion aller-

dings teilweise nicht für erforderlich gehalten. Die Vertreter der Straßenbauverwaltung berichteten, daß an Autobahnen gelegene Park-and-Ride-Anlagen bei einer entsprechenden räumlichen Verbindung als Nebenanlage der Basisstraße behandelt und in das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren einbezogen würden (Ld. LVerwDir. Kurt *Wichary*, Landschaftsverband Rheinland, Köln). Zugleich wurde aber im Hinblick auf schwierige Mischformen der Planung und Finanzierung für solche modernen fachübergreifenden Vorhaben eine Ergänzung des § 78 VwVfG empfohlen (Prof. Dr. Hans *Fickert*, Ratingen) mit dem Ziel, der planenden Verwaltung mehrere Handlungsformen zu eröffnen (Stv. Verbandsdirektor Dr. Thomas *Muthesius*, Köln).

Kontrovers blieb die Frage, ob die Umwidmung der Standspur einer Stadtautobahn in eine Bussonderspur rechtlich möglich und verkehrspolitisch sinnvoll sei. Während einzelne Teilnehmer im Hinblick auf die rechtliche Zulässigkeit einer solchen Umwandlung Bedenken äußerten (Ministerialrat Johannes *Springob*, Düsseldorf, Hans Carl *Fickert*), wurde von anderen Rednern eine solche Initiative im Sinne der Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs begrüßt.

Tagungsleiter Willi *Blümel* lenkte den Blick auf die straßenrechtliche Entwicklung in den fünf neuen Bundesländern und verwies auf den großen Nachholbedarf, der die Frage der Organisation und Finanzierung des Straßenbaus möglicherweise in einem neuen Lichte erscheinen lasse. Übereinstimmend waren die Teilnehmer allerdings der Auffassung, daß die Übertragung der Straßenbauverwaltung auf private Träger eine gesetzliche Regelung voraussetze. Außerdem müsse vermieden werden, daß private Gesellschaften Straßenbauvorhaben im Bereich der ehemaligen DDR durch Mautgebühren finanzierten, weil anderenfalls unterschiedliches Recht zum Nachteil der Bevölkerung in den neuen Bundesländern entstünde.

So steht auch der Arbeitsausschuß »Straßenrecht« der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen seit der am 3. 10. 1990 vollzogenen deutschen Einheit vor Aufgaben mit einer neuen Dimension. Die Beratungen in der traditionsreichen Dom- und Kaiserstadt Speyer, die im Jahre 1990 ihr 2000jähriges Bestehen feiern konnte, haben dabei gezeigt, daß die rasche Integration der fünf östlichen Bundesländer nur gelingen wird, wenn durch eine solide Infrastruktur die Voraussetzungen für eine baldige Angleichung der Verfassungs-, Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung geschaffen werden. Für das Gebiet der bisherigen Bundesrepublik verbindet sich damit neben personeller und finanzieller Hilfe die Verpflichtung, auch im Bereich des Straßenbaus die Erfahrungen weiterzugeben, die in einer mehr als 40jährigen Entwicklung seit Ende des zweiten Weltkrieges gewonnen werden konnten.

## Gentechnikrecht und Umwelt

Bericht über das Sechste Trierer Kolloquium zum Umwelt- und Technikrecht

Von Rechtsreferendar Dr. Thilo *Brandner*, Trier

Wohl nur wenige Themen (von der Kernenergienutzung abgesehen) haben zu einer so intensiven (und auch polarisierten) öffentlichen Debatte geführt wie die mit der Nutzung der Möglichkeiten der Gentechnik verknüpften Chancen, aber auch ihre spezifischen Gefahren. Dies gilt nicht nur für die Fragen der Humangenetik, sondern ebenso für Fragen hinsichtlich der Auswirkungen der Anwendung gentechnischer Verfahren an nicht-menschlichen Organismen, wie Tieren, Pflanzen oder Mikroorganismen auf die Umwelt. Dieser letztgenannte Bereich des sogenannten Umwelt-Gentechnikrechts war das Thema des Sechsten Trierer Kolloquiums zum Umwelt- und Technikrecht, welches das unter der Leitung der Professoren Dres. *Breuer*, *Kloepfer*, *Marburger* und *Schröder* stehende Institut für Umwelt- und Technikrecht der Universität Trier vom 26. bis 28. 9. 1990 veranstaltete. Insbesondere bedingt durch die jüngsten Entwicklungen, angefangen bei dem aufsehenerregenden Beschluß des VGH Kassel vom 6. 11. 1989 zur Nichtgenehmigungsfähigkeit gentechnischer Anlagen ohne spezifische Rechtsgrundlage (DVBbl. 1990, 63 ff.) über den Erlaß

der EG-Richtlinien vom 23. 4. 1990 über die Anwendung gentechnisch veränderter Mikroorganismen in geschlossenen Systemen (90/219/EWG, ABl. EG Nr. L 117/1 – Systemrichtlinie) und über die absichtliche Freisetzung genetisch veränderter Organismen in die Umwelt (90/220/EWG, ABl. EG Nr. L 117/15 – Freisetzungsrichtlinie), bis zur Verkündung des Gesetzes zur Regelung von Fragen der Gentechnik vom 20. 6. 1990 (BGBl. I S. 1080) nach einem in mehrfacher Hinsicht bemerkenswerten Gesetzgebungsverfahren, konnte das Tagungsthema aktueller kaum sein. Dementsprechend war auch die Resonanz: Über 270 Teilnehmer aus Wissenschaft, Justiz, Wirtschaft und Verwaltung nahmen an den Beratungen, die unter der Gesamtleitung von Prof. Dr. Michael *Kloepfer*, Universität Trier, standen, teil<sup>1</sup>.

1 Die Referate sowie zusammenfassende Diskussionsberichte werden in der Schriftenreihe des Instituts für Umwelt- und Technikrecht der Universität Trier, die im Werner-Verlag, Düsseldorf, erscheint, veröffentlicht.