

die Plastikverschmutzung nicht an der Quelle adressieren. Darüber hinaus existieren überwiegend keine verbindlichen Vorgaben in Bezug auf die Plastikverschmutzung und/oder keine Sanktionsmechanismen bei Nichteinhalten der getroffenen Zielstellungen.

Andererseits wird auch in Bezug auf die Regulierungen in Bezug auf den Bodenschutz bzw. im Düngemittelrecht deutlich, dass eine effektive rechtliche Eingliederung der Belastung der Böden mit Plastikpartikeln bisher nicht stattgefunden hat. Dies trifft insbesondere auf die Logik des BBodSchG zu, welche bisher keine Vorsorge-, Prüf- oder Maßnahmewerte in Bezug auf die Bodenbelastung mit Plastik definiert. Ein ordnungsrechtliches Gebot der Nachschärfung besteht zudem für das bisher fehlende Verbot der Beimischung synthetischer Polymere zu mineralischen Düngemitteln im EU- und deutschen Düngemittelrecht. In Bezug auf organische Düngemittel mangelt es im Fachrecht an strengen Grenzwerten, welche auch kleinste Partikel unter einem bzw. zwei Millimeter Größe erfassen. Auch hier besteht ein Bedarf an ordnungsrechtlicher Nachschärfung, insbesondere da im Zuge einer verstärkten Kreislaufwirtschaft zukünftig verstärkt auf organische Düngemittel zurückgegriffen werden soll, die auf Bioabfällen basieren. Bisher ungelöste methodische/technische Fragen zur Reinigung bzw. späteren Qualitätserfassung von organischen Düngemitteln und Fragen des effizienten Monitorings von Böden hinsichtlich ihrer Belastung mit Plastik treten jeweils erschwerend hinzu. Ein fehlendes Plastik-Monitoring ist dabei auch in Bezug auf die aquatische Umwelt festzustellen. Die Erfassung von Plastik im Rahmen der Umweltqualitätsziele der WRRL könnte ein solches europaweites Monitoring jedoch fördern bzw. den diesbezüglichen Handlungsdruck auch hinsichtlich zu etablierender und bisher fehlender Methoden erhöhen.

Bisher liegt der regulatorische Schwerpunkt im umwelt-medialen Recht darauf, einzelne ökologische Auswirkungen der Kunststoffnutzung auf die Böden und Meere unter Kontrolle zu bringen. Bei manchen ökologischen Problemen, speziell beim Klimawandel und der daraus resultierenden Notwendigkeit, die für die Kunststoffherstellung häufig verwendeten fossilen Brennstoffe in sämtlichen Sektoren zukünftig zu ersetzen,⁵⁰ stößt diese Ausrichtung jedoch an Grenzen. Vielmehr werden hier generelle Rahmenregelungen über fossile Brennstoffe und damit über die Grundstoffe der Kunststoffproduktion relevant und müssen zukünftig stärker als bisher verfolgt werden, wobei mögliche ergänzende Detailregulierungen (ausgehend u. a. von der Persistenz auch biobasierter Kunststoffe) an anderer Stelle dargelegt wurden.⁵¹

Insgesamt konnte wiederholt gezeigt werden, dass es zukünftig vor allem effektiver rechtlicher Regelungsansätze bedarf, welche den Eintrag von Kunststoffen in die natürliche Umwelt an der Quelle in ihrer Gesamtheit reduzieren oder bestenfalls gänzlich verhindern. Das bislang gültige Recht greift diesbezüglich zu kurz.

50) Näher dazu *Eckardt*, Sustainability: Transformation, Governance, Ethics, Law, 2019.

51) Vgl. *Garske* u. a., Kunststoffe im europäischen Kreislaufwirtschafts- und Stoffrecht, ZUR 2020, i. E.; *Eckardt*, Sustainability: Transformation, Governance, Ethics, Law, 2019; *Weishaupt*, Nachhaltigkeits-Governance tierischer Nahrungsmittel in der EU, 2019, S. 67 ff.; *Eckardt* u. a., Agriculture-related Climate Policies – Law and Governance Issues on the European and Global Level. Carbon & Climate Law Review 2018, S. 316, doi: <https://doi.org/10.21552/cclr/2018/4/7>; *Hennig*, Nachhaltige Landnutzung und Bioenergie – Ambivalenzen, Governance, Rechtsfragen, 2017; *Bosnjak*, Ein Emissionshandelssystem der ersten Handelsstufe, 2015.

BERICHTE

<https://doi.org/10.1007/s10357-020-3707-0>

Mobilität in Städten

– Tagungsbericht zum Zwölften Internationalen Städtebaurechtskongress der Association Internationale de Droit de l'Urbanisme am 20. und 21. September 2019 in Trier

Christoph Mayer

© Der/die Autor(en) 2020

Am 20. und 21. September 2019 kamen die Mitglieder der Association Internationale de Droit de l'Urbanisme (AIDRU), der Internationalen Städtebaurechtsvereinigung, sowie weitere Interessierte im ERA Conference Centre in Trier zum Zwölften Internationalen Städtebaurechtskongress der AIDRU zusammen. Die Internationale Städtebaurechtsvereinigung umfasst, regelmäßig organisiert in eigenen Landesverbänden, zahlreiche in ihrer Berufspraxis mit

dem Städtebaurecht befasste Experten aus nahezu allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU), aber auch aus Nicht-EU-Mitgliedsstaaten innerhalb und außerhalb Europas, primär Hochschullehrer, Richter, Rechtsanwälte und Führungskräfte aus den nationalen Verwaltungen. Diese treffen sich alle zwei Jahre zu einem fachlichen Austausch in Form eines Internationalen Städtebaurechtskongresses. Das Ziel dieser simultan in französischer und englischer Sprache durchgeführten Fachtagungen besteht darin, zu einer bestimmten aktuellen städtebaurechtlichen Fragestellung eine Bestandsaufnahme der in der AIDRU versammelten nationalen Städtebaurechtsordnungen mit ihren jeweiligen Stärken und Schwächen zu leisten und auf dieser Grundlage Impulse für die verbessernde Weiterentwicklung und damit letztlich auch für die Annäherung dieser Städtebaurechtsordnungen zu geben.

Ass. jur. Christoph Mayer, LL.M.;
Doktorand am Lehrstuhl für Öffentliches Recht
(Prof. Dr. W. Spannowsky) und
Lehrbeauftragter an diesem Lehrstuhl,
TU Kaiserslautern,
Kaiserslautern, Deutschland

Der hier dokumentierte Zwölfte Internationale Städtebaurechtskongress widmete sich der Thematik „Mobilität in Städten“ („La mobilité urbaine“ bzw. „Urban mobility“). Er wurde wissenschaftlich vorbereitet und organisiert durch den Lehrstuhl für Öffentliches Recht der Technischen Universität Kaiserslautern. Dessen Inhaber, Prof. Dr. Willy Spannowsky, der schon seit 2006 Mitglied und nationaler Berichtersteller in der AIDRU ist, konnte mehr als 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den in dieser internationalen Vereinigung zusammengeschlossenen Staaten in Trier begrüßen. Diese hatten im Vorfeld der Tagung – wie bei den Internationalen Städtebaurechtskongressen üblich – einen vorbereiteten Fragebogen zum Kongressthema in Form von Länderberichten beantwortet und eingereicht, welche organisatorisch wie auch inhaltlich die Grundlage der Vorträge und Diskussionen während der Tagung bildeten. Der Fragebogen umfasste fünf Fragen einschließlich Unterfragen zu den nationalen Städtebaurechtsordnungen im Bereich der Mobilität in Städten. Diese betrafen die Akteure und deren Kompetenzen auf dem Gebiet der städtischen Mobilität (1. Frage), die Genehmigungen und die Verfahren im Bereich der Mobilität in Städten (2. Frage) sowie das rechtliche Zusammenspiel der Politik städtischer Mobilität mit der Städtebaupolitik (3. Frage), mit der Umweltschutzpolitik (4. Frage) und mit Aspekten des fließenden wie auch ruhenden Verkehrs (5. Frage). Außerdem sollten die Länderberichte ein markantes (ge- oder misslungenes) nationales Praxisbeispiel auf dem Gebiet der Mobilität in Städten beschreiben.

Im Rahmen der Kongresseröffnung am Vormittag des 20. Septembers 2019 begrüßte zunächst Prof. Dr. David Renders, Professor an der Katholischen Universität Louvain (Belgien) und Rechtsanwalt, als Geschäftsführer der AIDRU die anwesenden Tagungsgäste, dankte Prof. Dr. Spannowsky und seinem Lehrstuhlteam für die ausgezeichnete Kongressorganisation und wünschte eine ertragreiche Tagung. Sodann hieß auch Prof. Dr. Spannowsky als Gastgeber die Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmer herzlich willkommen. Seine Einführungs-worte nutzte er zugleich für einige fachliche Vorbemerkungen, mittels derer er die besondere Aktualität und die große Bedeutung des gewählten Tagungsthemas herausstellte. So ging er insbesondere auf die vor allem von dieselbetriebenen Kfz und Lkw verursachte Überschreitung der unionsrechtlich fixierten Grenzwerte für Stickstoffdioxid in zahlreichen europäischen Großstädten und den unterschiedlichen Umgang mit diesem Unionsrechtsverstoß in verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten sowie auf neuere Entscheidungen des EuGH und vor diesem anhängige Gerichtsverfahren zu diesem Themenfeld ein. Den Abschluss der Kongresseröffnung bildete daraufhin ein Impulsvortrag von Prof. Dr. Anke Karmann-Woessner, Leiterin des Stadtplanungsamts der Stadt Karlsruhe und Honorarprofessorin an der HfWU Nürtingen-Geislingen, zum Thema „Städtebau und Mobilität – zwei Seiten einer Medaille: Best practice-Beispiele aus der Stadt Karlsruhe“. Als ein solches stellte die Referentin unter anderem den Karlsruher Verkehrsverbund vor, der nicht nur innerhalb der Stadtgrenzen, sondern regionsweit flächendeckend, in enger Taktung und zu moderaten Preisen öffentlichen Personennahverkehr mit S-Bahn, Tram, Bus, Ruftaxi und Mietfahrrad anbietet und so den Kfz-gebundenen Individualverkehr in die Karlsruher Innenstadt mit all seinen negativen Konsequenzen für die innerstädtische Aufenthaltsqualität und die Umwelt reduziert. Sie ging außerdem auf einzelne stadtplanerische Optionen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung an kritischen Stellen ein.

An die Kongresseröffnung schloss sich, ebenfalls noch am Vormittag des 20. Septembers 2019, die erste rechtsvergleichende Tagungseinheit an. Zu deren Beginn fasste der Verfasser dieses Tagungsberichts die Antworten der ein-

zelnen Länderberichte zur ersten Frage des Fragebogens nach den Akteuren und deren Kompetenzen auf dem Gebiet der städtischen Mobilität in Form eines Syntheseberichts zusammen. Er konstatierte dabei zunächst, dass die Sachmaterie der Mobilität in Städten als Ganze in keinem der betrachteten Staaten einen Anknüpfungspunkt staatlicher Befugnisse bilde, sondern dass letztere vielmehr an bestimmte Teilmaterien der Sachmaterie der städtischen Mobilität, wie etwa den Bau und die Unterhaltung der sowie die Aufsicht über die Transportinfrastruktur oder die Regelung des Straßenverkehrs, anknüpften. Sodann verglich der Referent im Detail die diesbezügliche Verteilung der legislativen und exekutiven Kompetenzen auf die verschiedenen staatlichen Ebenen der betrachteten Staaten und gelangte schließlich zu dem Ergebnis, dass sich die Kompetenzverteilung auf dem Gebiet der Mobilität in Städten in den in der AIDRU versammelten Staaten sehr differenziert darstelle und insbesondere nicht in jedem Fall dem Grundsatz der Sachnähe folge. Fortgesetzt wurde die erste Tagungseinheit mit dem Synthesebericht von Prof. Dr. Valérie Défago Gaudin, Professorin an der Universität Neuchâtel (Schweiz), zur zweiten Frage des Fragebogens betreffend die Genehmigungen und die Verfahren im Bereich der Mobilität in Städten. Die Referentin wies dabei zunächst darauf hin, dass die Thematik der städtischen Mobilität zahlreiche Politikbereiche, in erster Linie Mobilität, Transport, Umwelt- und Klimaschutz sowie Städtebau, betreffe, so dass sich die Genehmigungen und die Verfahren auf diesem Gebiet in den betrachteten Staaten als sehr komplex darstellten. Zentrale Bedeutung für die Verwirklichung der Mobilität in Städten komme dabei jedoch überall den räumlichen Planungsinstrumenten zu. In Bezug auf die zugehörigen Planungsverfahren lasse sich zudem feststellen, dass das vielfach (auch außerhalb der EU) bestehende Erfordernis der Durchführung einer Umweltprüfung zu einer Annäherung der Planungsverfahren, gerade unter dem Gesichtspunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung, geführt habe. Im Anschluss an die ersten beiden Syntheseberichte präsentierten der Vertreter Frankreichs, Prof. Dr. François Priet, Professor an der Universität Orléans (Frankreich), die Vertreter Portugals, Prof. Dr. Fernando Alves Correia und Prof. Dr. Ana Raquel Moniz, beide Professoren an der Universität Coimbra (Portugal), und die Vertreterinnen der Türkei, Dr. Biçe Açımuş, Lehrbeauftragte an der Özyeğin-Universität Istanbul (Türkei), und Dr. Özge Aksoylu, Lehrbeauftragte an der Galatasaray-Universität Istanbul (Türkei), im Rahmen des ersten Runden Tisches jeweils ein markantes (ge- oder misslungenes) nationales Praxisbeispiel auf dem Gebiet der Mobilität in Städten. Als in positiver wie negativer Hinsicht besonders beeindruckendes Beispiel erwies sich dabei das türkische Praxisbeispiel in Gestalt der innerhalb von nur gut drei Jahren realisierten, allerdings unter anderem geschützte Waldflächen in erheblichem Umfang zerstörenden dritten Bosphorus-Querung in Istanbul, der Brücke „Yavuz Sultan Selim“. Abgerundet wurde die erste rechtsvergleichende Tagungseinheit schließlich durch eine allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern offenstehende Diskussionsrunde zu den bis dato gewonnenen Erkenntnissen.

Nach der Mittagspause folgte die zweite rechtsvergleichende Tagungseinheit. Diese wurde eröffnet durch den Synthesebericht von Prof. Dr. Thierry Tanquerel, Honorarprofessor an der Universität Genève (Schweiz), zur dritten Frage des Fragebogens, welche das rechtliche Zusammenspiel der Politik städtischer Mobilität mit der Städtebaupolitik in den Fokus nahm. Der Vortragende resümierte zunächst, dass in allen betrachteten Staaten eine weitreichende Wechselwirkung zwischen der Politik der Mobilität in Städten und der Städtebaupolitik bestehe. Sodann führte er weiter aus, dass der Koordinierungsgrad dieser beiden Politikbereiche allerdings durchweg noch eher unzureichend und lückenhaft erscheine, insbesondere was

die erforderliche Integrationswirkung der rechtlichen Steuerungsinstrumente angehe. Abschließend stellte der Referent fest, dass sich in Anbetracht des Klimawandels ein Trend erkennen lasse, im Zusammenspiel der beiden Politikbereiche die Notwendigkeit einer Hierarchisierung der durch diese jeweils zu verwirklichenden Zielsetzungen anzuerkennen. Im Rahmen des anschließenden zweiten Runden Tisches wurden außergewöhnliche Praxisbeispiele auf dem Gebiet der städtischen Mobilität im französischsprachigen Belgien (Regionen Wallonien und Brüssel-Hauptstadt), durch *Prof. Dr. Francis Haumont*, Emeritus der Katholischen Universität Louvain (Belgien) und Rechtsanwalt, in Spanien, durch *Prof. Dr. Judith Gifreu Font*, Professorin an der Autonomen Universität Barcelona (Spanien), in den Niederlanden, durch *Dr. Tycho Lam*, Rechtsanwalt und Lehrbeauftragter an der Radboud-Universität Nijmegen (Niederlande), sowie in Polen, durch *Prof. Dr. Marek Szweczyk*, Professor an der Adam-Mickiewicz-Universität Poznań (Polen), vorgestellt. Als besonders richtungsweisend erwies sich dabei das spanische Beispiel der integrierten Stadt- und Mobilitätsplanung der Stadt Vitoria-Gasteiz mit ihren gut 250 000 Einwohnern. Um zu vermeiden, dass mehr und mehr öffentliche Flächen für Kfz und Lkw in Anspruch genommen werden, gliedert sich diese in 77 so genannte „Superblocks“. Hierbei handelt es sich um anspruchsvoll gestaltete Stadträume unterschiedlicher und teilweise sogar integrierter Nutzungen (u. a. Wohnen, Einzelhandel, Gewerbe, soziale Einrichtungen), innerhalb derer Fahrzeugverkehr nur von Anwohnern und zur Versorgung zugelassen ist, so dass der Pendler- und Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsrouten außerhalb der „Superblocks“ konzentriert wird und die Binnenstraßen in erster Linie Fußgängern und Fahrradfahrern sowie sozialen Nutzungen des Straßenraums vorbehalten bleiben.

Im Anschluss an eine Kaffeepause wurde die zweite Tagungseinheit noch am Nachmittag des 20. Septembers 2019 fortgesetzt mit dem Synthesebericht zur vierten Frage des Fragebogens betreffend das rechtliche Zusammenspiel der Politik städtischer Mobilität mit der Umweltschutzpolitik, der durch *Prof. Dr. Francis Haumont* erstattet wurde. Nach Aussagen des Vortragenden werde praktisch in allen betrachteten Staaten der urbanen Mobilitätspolitik, insbesondere der Errichtung der städtischen Transportinfrastruktur, eine umweltpolitische Dimension zugeschrieben. Die Art und Weise des konkreten rechtlichen Zusammenspiels der beiden Politikbereiche sei in den der EU angehörenden Mitgliedsstaaten der AIDRU dabei in weitem Umfang durch unionsrechtliche Richtlinien überformt und dementsprechend zumindest angenähert. Die einschlägigen Unionsrichtlinien beträfen materiell u. a. den Schutz vor verkehrlichen Umweltauswirkungen in Gestalt von Lärm oder Luftverunreinigungen, verlangten verfahrensbezogen aber etwa auch präventive Untersuchungen der Umweltauswirkungen städtischer Infrastrukturprojekte. Lediglich im Bereich des flächenbezogenen Naturschutzes und des Schutzes des kulturellen Erbes – sofern man dieses unter den Begriff der Umwelt fassen wolle – zeigten sich daher größere rechtliche Unterschiede bei der staatlichen Ausrüstung der beiden in Rede stehenden Politikbereiche. Auf diese ging der Referent sodann ausführlich ein. Im Kongressprogramm folgte danach der dritte Runde Tisch mit herausragenden nationalen Praxisbeispielen auf dem Gebiet der Mobilität in Städten aus Deutschland, Österreich, Griechenland und Italien, welche von *Prof. Dr. Matthias Rossi*, Professor an der Universität Augsburg (Deutschland), von *Mag.^a Lydia Burgstaller, MSSc.*, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Umweltrecht der Johannes-Kepler-Universität Linz (Österreich), von *Prof. Dr. Paolo Stella Richter*, Emeritus der Universität La Sapienza Rom (Italien), und *Prof. Dr. Vera Parisio*, Professorin an der Universität Brescia (Italien),

sowie von *Prof. Dr. Konstantinos Gogos*, Professor an der Aristoteles-Universität Thessaloniki (Griechenland), vorgetragen wurden. Dabei dominierten zwei gänzlich misslungene U-Bahn-Projekte: Die im Jahr 1998 begonnene, bis heute jedoch noch nicht fertiggestellte U-Bahn in Thessaloniki sowie die für das Heilige Jahr 2000 geplante, bis heute aber nie in Betrieb genommene U-Bahn in Rom, deren Stationen aktuell leerstehen oder zu Schnellrestaurants umgenutzt werden. Auch die zweite rechtsvergleichende Tagungseinheit schloss anschließend mit einer allen Tagungsgästen offenstehenden Diskussionsrunde zu den zuvor gewonnenen Erkenntnissen.

Der zweite Kongresstag, der 21. September 2019, knüpfte mit der dritten rechtsvergleichenden Tagungseinheit nahtlos an den bisherigen Kongressverlauf an. Eröffnet wurde diese durch den Synthesebericht von *Prof. Dr. Rozen Noguellou*, Professorin an der Universität Paris I Panthéon-Sorbonne (Frankreich), zur fünften Frage des Fragebogens betreffend das rechtliche Zusammenspiel der Politik städtischer Mobilität mit Aspekten des fließenden wie auch ruhenden Verkehrs. Die Vortragende wies zunächst darauf hin, dass sich in den betrachteten Staaten in diesem Zusammenhang zwei Ansätze fänden. Zum einen die rechtliche Verbannung des Automobils aus den Städten und zum anderen die Entwicklung von verkehrskonzeptionellen Alternativen zum Kfz-basierten Individualverkehr in Städten. In der Folge stellte sie die in den AIDRU-Mitgliedsstaaten vorzufindenden, diesen beiden Ansätzen zuzuordnenden Instrumente vor. Mit Blick auf die rechtliche Verbannung des Automobils aus den Städten existierten sowohl Maßnahmen zur Begrenzung des Automobilverkehrs, insbesondere solche ordnungspolitischer Art, wie etwa Geschwindigkeits- oder Fahrspurbegrenzungen oder die Einführung von Umweltzonen und Befahrunggebühren, als auch das Parken einschränkende Maßnahmen, zum Beispiel durch spezielle Anwohnerparkberechtigungen oder die Gebührenpflichtigkeit des innerstädtischen Parkens. Hinsichtlich der Entwicklung von verkehrskonzeptionellen Alternativen zum Kfz-basierten Individualverkehr in Städten ließen sich drei Konzepte in den betrachteten Staaten feststellen: Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, die Förderung des Individualverkehrs mit Fahrrädern und zu Fuß sowie die Begünstigung von Kfz-basierten, jedoch mit anderen geteilten Transportlösungen wie Taxis, Car-Sharing oder Fahrgemeinschaften. Auf diesen Synthesebericht folgte der vierte Runde Tisch, in dessen Verlauf *Prof. Dr. Etienne Poltier*, Professor an der Universität Lausanne (Schweiz), die Erschließung u. a. des Campus' der Universität Lausanne durch eine Stadtbahn als gelungenes nationales Praxisbeispiel auf dem Gebiet der Mobilität in Städten präsentierte und *Emmanuelle Broussy*, Referentin im Kabinett des Präsidenten der Ersten Kammer des Gerichtshofs der EU, Jean-Claude Bonichot, die unionsrechtlichen Implikationen des Kongresssthemas detailliert darlegte. Im Anschluss hieran erhielten wiederum alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit zu Fragen und Stellungnahmen zu den fachlichen Inhalten der dritten rechtsvergleichenden Tagungseinheit.

Den Abschluss der Fachtagung bildeten die zusammenfassenden Schlussfolgerungen der Präsidentin der AIDRU, *Prof. Dr. Jacqueline Morand-Déville*, Emerita der Universität Paris I Panthéon-Sorbonne (Frankreich), in denen diese ausgehend vom Generalthema des Kongresses den roten Faden durch die fünf vorgetragenen Syntheseberichte und die zahlreichen referierten nationalen Praxisbeispiele nachverfolgte und damit zugleich die gebotene Entwicklung der Städtebaurechtsordnungen in den Mitgliedsstaaten der AIDRU auf dem Gebiet der Mobilität in Städten skizzierte. Nicht zuletzt dankte die Präsidentin der Internationalen Städtebaurechtsvereinigung auch allen Berichterstatte-rinnen und Berichterstatte-rern für ihre sorgfältigen Ausarbeitungen in Gestalt der Länder- und Synthesebe-

richte sowie dem Gastgeber *Prof. Dr. Willy Spannowsky* und seinem Lehrstuhlteam für die hervorragende Organisation und Durchführung des Zwölften Internationalen Städtebaurechtskongresses.

Hinzuweisen ist schließlich noch auf den in Kürze erscheinenden, von der AIDRU herausgegebenen Sammelband, der die wissenschaftlichen Ergebnisse dieses Städtebaurechtskongresses einschließlich der referierten Länder- und Syntheseberichte in französischer und englischer Sprache dokumentiert.

Open Access. Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die

ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Die in diesem Artikel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist für die oben aufgeführten Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen.

Weitere Details zur Lizenz entnehmen Sie bitte der Lizenzinformation auf <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>.

Open access funding provided by Projekt DEAL.

BUCHBESPRECHUNG

Umweltstrafrecht (René Börner)

Börner, Umweltstrafrecht, 1. Auflage (2020), 374 Seiten, Springer, ISBN 978-3-662-60628-5, 32,99 Euro

Das Umweltstrafrecht ist ein Rechtsgebiet, mit dem neben den Strafrechtlern auch die im Umweltverwaltungsrecht tätigen Praktiker gelegentlich in Kontakt kommen. Diesen Strafrechtsnormen ist ihre Verwaltungsrechtsakzessorietät eigen. Das Umweltverwaltungsrecht wirkt auf mehreren Ebenen über Klauseln wie „unbefugt“, „unter Verletzung verwaltungsrechtlicher Pflichten“ oder etwa „entgegen einer vollziehbaren Anordnung“ in den Rechtskreis des Strafrechts über. Aus dem Besonderen Teil des Strafgesetzbuches ist die Deliktgruppe der Straftaten gegen die Umwelt (§ 324 ff. StGB) zu nennen. Aber auch das Nebenstrafrecht (etwa § 71 BNatSchG) enthält einige Delikte, die Sanktionen gerade wegen der Verstöße gegen öffentliches Recht (Umweltrecht) vorsehen. Der eine oder andere Umweltverwaltungsrechtler könnte deshalb versucht sein, mit seinem Wissensvorsprung auch in strafrechtlichen Domänen zu „wildern“. Ob dies eine gute Idee ist, ist eine andere Frage. In jedem Fall, sollte man dann ein aktuelles und vor allem gut strukturiertes Kompendium zur Hand haben.

René Börner – außerplanmäßiger Professor an der Universität Potsdam und Fachanwalt für Strafrecht – hat im Springer-Verlag soeben in erster Auflage (2020) ein Lehrbuch zum Umweltstrafrecht vorgelegt, das Beachtung verdient:

An thematisch einschlägigen Kommentierungen und Lehrbüchern zum Umweltstrafrecht besteht zwar zunächst kein Mangel. Zu erwähnen ist unter den Monographien etwa das in dritter Auflage (2014) vorliegende Lehrbuch von *Michael Kloepfer* und *Martin Heger*. Allerdings sind die vorliegenden Lehrbücher derzeit teilweise nicht

auf dem aktuellsten Stand. In diese Lücke stößt das Lehrbuch von *Börner*. Ziel dieses Lehrbuches ist es, in erster Linie Studierenden aber auch Rechtspraktikern eine schnelle Orientierung und sichere Wege zur Lösung praxisnaher Fälle im Umweltstrafrecht zu vermitteln. Seinem eigenen Anspruch nach möchte *Börner* zunächst einen Allgemeinen Teil des Umweltstrafrechts dogmatisch fundieren und von dieser Basis aus anhand klarer Strukturen und zahlreicher Beispiele und Kontrollfragen die verschiedenen Sektoren des Umweltstrafrechts durcharbeiten. Diesem Anspruch wird das Lehrbuch voll auf gerecht. Jedes der 18 Kapitel enthält am Ende zudem Hinweise auf weiterführende Literatur.

Besonders hervorzuheben ist, dass *Börner* einen inhaltlichen Schwerpunkt auf die Tatbestandsstrukturen des Umweltstrafrechts (§ 3) und dabei auch die bereits erwähnte Verwaltungsakzessorietät (§ 4) – also die Abhängigkeit des Strafrechts von der öffentlich-rechtlichen Zulassungsebene – setzt. Dieser Allgemeine Teil umfasst alleine zu diesen beiden Themen insgesamt 154 Seiten und damit fast die Hälfte der gesamten Abhandlung. Dabei werden die verschiedenen Typen von umweltrechtlichen Zulassungsakten behandelt, was auch einschließt, dass der Autor den Stand der Rechtsdogmatik zu Inhalts- und Nebenbestimmungen von umweltrechtlichen Zulassungsrechtsakten abarbeitet. Hiervon ausgehend werden – durchsetzt von zahlreichen praxisüblichen Fallbeispielen – die Elemente der Strafbarkeit erläutert. Der Besondere Teil behandelt dann das gewässer- boden- und immissionschutzbezogene Strafrecht, aber auch die Deliktstatbestände im Tierschutzrecht, Pflanzenschutzrecht, Abfallstrafrecht, Gentechnikstrafrecht, Atomstrafrecht und Gefahrstoffstrafrecht.

Aus Sicht des *Verfassers* dieser Rezension, ist es mit „dem Börner“ ohne weiteres möglich, sich – schnell – eine Rechtsauffassung zur Frage der Strafbarkeit nach den Delikten des medialen, vitalen und kausalen Umweltstrafrechts zu verschaffen. Ein Lehrbuch kann insoweit immer nur eine erste Orientierung, den ersten Zugriff ermöglichen. Das Lehrbuch von *Börner* kann hierfür uneingeschränkt empfohlen werden. Es wird sich sicherlich aufgrund des erschwinglichen Anschaffungspreises und der guten didaktischen Konzeption gerade auch bei Studierenden mit Vertiefungsinteresse im Umweltstrafrecht großer Beliebtheit erfreuen und könnte auch für die Justiz und Verwaltung von Nutzen sein.

Dr. Roman Götze,
Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht und
Lehrbeauftragter für Umweltrecht an der Hochschule Harz,
Leipzig, Deutschland