

Bericht

Die Zukunft der deutschen Straßenverwaltung

– Forschungsseminar des Arbeitsausschusses Straßenrecht und der Universität Bonn* –

Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. *Bernhard Stüer*, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Richter am BGH-Anwaltssenat, Münster/Osnabrück

Die Straßenrechtler Deutschlands hatten in diesem Jahr ein rundes Jubiläum zu feiern. Seit 50 Jahren treffen sie sich Jahr für Jahr zu einem intensiven Meinungsaustausch. Was im Jahre 1958 zunächst im Gästehaus der Landesregierung in NRW in Düsseldorf begann, wurde in den vergangenen Jahrzehnten in Köln, München, Erlangen, Wellbergen, Speyer, Saarbrücken und in Tecklenburg fortgesetzt. Wie bereits im Vorjahr traf sich der straßenrechtliche Arbeitsausschuss am 22./23. 9. 2008 bereits zum zweiten Mal in der traditionsreichen Universität der Bundesstadt Bonn, wo sich zahlreiche Fachvertreter der Straßenbauverwaltung aus Bund und Ländern sowie aus Wissenschaft, Richterschaft und Anwaltschaft unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Dr. *Wolfgang Dürner* in herbstlicher Runde versammelt hatten. Zum Jubiläumstreffen im Bonner Universitätsclub hatte sich auch eine große Schar von Altleistern des Straßenrechts eingefunden, unter ihnen der mit einem Sonderapplaus begrüßte langjährige Ld. Ministerialrat im Verkehrsministerium NRW Prof. Dr. *Hans Carl Fickert* (Ratingen), der am 25. 7. 2008 seinen 90. Geburtstag begehen konnte, Prof. Dr. *Willi Blümel* (Speyer/Wilhelmsfeld), Prof. Dr. *Richard Bartlspberger* (Erlangen), Prof. Dr. *Werner Hoppe* (Münster/Berlin) und Ministerialrat a. D. *Fritz Kastner* (Bonn). Sie alle nutzen die Gelegenheit, während der Beratungen aber auch anlässlich der traditionellen von einem reichhaltigen Buffet begleiteten Abendveranstaltung von ihren Erfahrungen aus den letzten 50 Jahren über das Straßenrecht in Deutschland zu berichten. Auch vier Richter des BVerfG und am BVerwG waren – einer guten Tradition folgend – zu den Beratungen angetreten.

Geschichte und Wirken des Arbeitsausschusses

In seinem von langanhaltendem Beifall begleiteten glänzenden Festvortrag spannte Prof. Dr. *Udo Steiner* (Regensburg) einen weiten Bogen über 50 Jahre Straßenrecht. Und wer wäre dazu besser geeignet gewesen als der spätere langjährige Richter des BVerfG, hatte er doch bereits im Jahre 1964 im Auftrag des damals frisch gebackenen Arbeitsausschussvorsitzenden Prof. Dr. *Klaus Obermeier* die Akten des Arbeitsausschusses in seinem privaten VW-Käfer von München nach Erlangen geschafft. Viel Transportraum war damals noch nicht erforderlich, ließ *Udo Steiner* augenzwinkernd durchblicken.

Die im Arbeitsausschuss erörterten Themen waren vielgestaltig und zumeist von bleibender Aktualität: Die Grundlagen des Straßen- und Wegerechts, verfassungsrechtliche Anforderungen der Straßenbauverwaltung, die Bedeutung des Eigentums für die Planfeststellung, das Verhältnis zur Bauleitplanung und zur Raumordnung, zur Flurbereinigung sowie zur weiteren Fachverwaltung oder Fragen der Rechtsnatur straßenrechtlicher Statusakte wie der Widmung, die verfassungsrechtliche Verteilung von Zuständigkeiten von Bund und Ländern, die Auftragsverwaltung, die Straße im GG – das alles beschäftigt den Ausschuss bereits von Anfang an. Aber auch weitere schwierige Fragen der straßenrechtlichen Innenarchitektur mit den Unkenrufen von einem kompletten Abriss und einem völligen Neu-

bau der Straßenbauverwaltung, das regte die Mitglieder nicht selten zu kontroversen Diskussionen an, die sich beim abendlichen Pfälzer Forschungswein in Speyer noch zu weiteren Höhenflügen entfalten. Besonders liebevoll begleitete der Ausschuss den Planfeststellungsbeschluss, der nach den Worten des Regensburger Verwaltungsrichtlers nach wie vor der eigentliche »juristische Star« unter den Verwaltungsakten ist. Auch viel neuer Wein in neuen Schläuchen war dabei. Die Beschleunigung von Planungsverfahren, die Ökologisierung und Europäisierung des Verkehrswegebbaus – für all diese Themen war der Arbeitsausschuss stets ein »verlässlicher straßenrechtlicher Bewegungsmelder«. Kritisch hatten sich die Straßenrechtler auch mit den Infrastrukturmaßnahmenengesetzen befasst, die eine Planung von Verkehrsanlagen durch Gesetz vorsahen. Die Südumfahrung Stendal¹ blieb dabei wohl zu Recht eine einmalige Episode. Aber immer wieder aktuelle Themen wie die Abwägungs- oder Fehlerlehre sowie Heilungs- und Unbeachtlichkeitskonzepte bestimmten die Szene. Und auch Spannungen zwischen alter und neuer Straßenbaurechtswelt standen auf dem juristischen Programm.

Reichte im Jahre 1964 für den Umzug von München nach Erlangen noch die Transportkapazität des VW-Käfers aus, so füllen die inzwischen entstandenen Werke zahlreicher Mitglieder des Arbeitsausschusses – darunter grundlegende Standardwerke des Straßenrechts, Gutachten und Gesetzgebungsvorschläge – ganze Bibliotheken. Zum 25. jährigen Jubiläum hat sich der Arbeitsausschuss eine Festschrift gegönnt, die auch heute noch aktuell ist.²

Vergangenheit und Zukunft der Straßenverwaltung

Die Finanzierung des Straßenbaus pendelt in den letzten Jahren jeweils um 6 Mrd. Euro, fassten Ministerialrat *Stefan Strick* und Regierungsdirektorin *Tanja Tegtbauer* vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung die aktuelle Entwicklung zusammen. Während bis zum Jahre 2015 mit einer massiven Steigerung vor allem im Güterverkehr (um 64 %) aber auch im Personenverkehr (um 20 %) zu rechnen ist – bis zum Jahre 2050 wird sogar mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs gerechnet, werden die Mittel für den Straßenbau wohl auch in den kommenden Jahren eher stagnieren, erläuterten die Bonner Ministerialbeamten. Dabei drückt vor allem auch der Unterhaltungsbedarf, der in den nächsten 15 Jahren mit ca. 34 Mrd. Euro zu Buche schlägt.

Möglichen Verkehrspässen soll durch eine optimale Nutzung von Verkehrswegen und durch eine Erhöhung der Effizienz des Verkehrs durch Ausbau der Verkehrslenkungs- und -managementsysteme auf belasteten Autobahnen, durch eine Optimierung des Baustellenmanagements zur Stauvermeidung, durch eine bessere Abstimmung von Baumaßnahmen und Baustellenorganisation und eine Verbesserung der Lkw-Stellplatzkapazitäten entgegengewirkt werden. Auch eine Entmischung von schnellem und langsamem Verkehr sowie von Schwerlast- und Individualverkehr in Verbindung

* Zu den Tagungen der vergangenen zwanzig Jahre *Stüer*, DöV 1986, 65; DöV 1987, 104; DöV 1988, 507; DöV 1989, 217; DVBl 1990, 35, 1393; *Pfeil*, DVBl 1991, 1351; *Stüer*, DVBl 1992, 1528; DVBl 1993, 1300; DVBl 1995, 1345; DVBl 1997, 479; DVBl 1998, 224; DVBl 1999, 1640; *Rieder*, DVBl 2001, 352; *Stüer*, DVBl 2002, 238; DVBl 2003, 582; DVBl 2003, 1437; DVBl 2004, 1404; *Stüer/Hermanns*, DVBl 2005, 556; *Stüer*, DVBl 2005, 1489; DVBl. 2007, 231; *Stüer/Hermanns*, DVBl 2007, 1481.

1 BVerfG, Beschluss vom 17. 7. 1996 – 2 BvF 2/93 –, BVerfGE 95, 1 = DVBl 1997, 42 = NJW 1997, 383 – Stendal. Zu verfassungsrechtlichen Bedenken *Blümel* DVBl 1997, 205; *Bullinger* DVBl 1992, 1467; *Ronellenfitsch* DÖV 1991, 771; *Stüer* DVBl 1991, 1333; *ders.*, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdnr. 4137; *Wahl* HdUR II Sp. 1639;

2 *Richard Bartlspberger/Willi Blümel/Hans-Wolfgang Schroeter*, Ein Vierteljahrhundert Straßengesetzgebung – eine Zwischenbilanz, 1980.

mit einem 6-streifigen Ausbau der Fernverkehrswege soll einen Beitrag dazu leisten.

Angesichts der finanziellen Engpässe setzen Bund und Länder verstärkt auf Modelle der Privatfinanzierung, die aber durchaus nicht ohne Untiefen sind. Inzwischen sind als mautfinanzierte Betreibermodelle vier A-Modell-Pilotprojekte mit einer 30-jährigen Konzession und einem Bauvolumen von rd. 1 Mrd. Euro auf den Weg gebracht. Weitere privatfinanzierte Vorhaben in sogar noch einer etwas darüber hinausgehenden Größenordnung (1,3 Mrd. Euro) sollen folgen. Jährlich soll hierfür eine Größenordnung von ca. 200 Mio. Euro in den Haushalt eingestellt werden.

Zahlreiche Vorschläge liegen auch für die Neuordnung der Aufgabenverteilung in der Straßenbauverwaltung zwischen Bund und Ländern auf dem Tisch. Die Vorschläge reichen von einer eigenen Bundeszuständigkeit für Autobahnen, wie sie der Bundesrechnungshof im Zusammenhang mit einer Entflechtung der Bundesauftragsverwaltung ins Spiel gebracht hatte, bis zu Vorschlägen zur Abstufung von Bundesstraßen bei zurückgegangenem Verkehrsbedarf. So steht im Rahmen der Föderalismusreform (FöKo II) die Auftragsverwaltung aber auch eine Abstufung von 20 000 km Bundesstraßen mit nicht mehr bestehender Fernverkehrsfunktion auf dem Verhandlungsprogramm. Inzwischen kursiert bereits ein Vorschlag zur Änderung des Art. 90 Absatz 4 GG, für den folgender Wortlaut vorgesehen ist: »Der Bund kann auch durch Bundesgesetz Bundesautobahnen, sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs oder Teile davon in bundeseigene Verwaltung übernehmen.«

Eines machten die beiden Straßenrechtler allerdings auch klar: Die Bundesauftragsverwaltung hat sich bewährt. Sie muss daher auch in Zukunft Bestand haben. Zugleich sprachen sie sich dafür aus, das Verkehrsnetz auf ein Kernstraßennetz zu konzentrieren, die Vorteile der Privatfinanzierung und der Public-Privat-Partnership (PPP) behutsam zu nutzen, im gesamtwirtschaftlichen Interesse klare Prioritäten zu setzen, Managementsysteme zu verbessern und dadurch Kostenwahrheit und -klarheit sowie -transparenz zu ermöglichen, um hierdurch Wirtschaftlichkeit und Effizienz zu erhöhen, zugleich aber auch mehr Geld für eine Engpassfinanzierung in dringlichen Fällen zur Verfügung zu stellen.

In der Diskussion wurde auf die in Zukunft tendenziell eher noch geringere Finanzausstattung verwiesen. Bei steigendem Verkehrsaufkommen gerät die Straßenbauverwaltung daher in eine kaum lösbare Aufgabe, machte Ministerialrat *Siegfried Rinke* (Bonn) deutlich und fügte hinzu: Die ursprünglich angenommenen Verkehrssteigerungen für das Jahr 2015 seien inzwischen bereits eingetreten. Auch die Mautfinanzierung könne hier nur in Teilbereichen Finanzierungslücken schließen. Einzelne Diskussionsteilnehmer wollten dabei auch die PKW-Maut nicht als Tabuthema verstanden wissen. Mit gewandelten Herausforderungen zum Klimaschutz und einem sparsamen Energieverbrauch müsse auch die Verteilung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Schiene und Straße neu überdacht werden, fügte Prof. Dr. *Matthias Schmidt-Preuß* (Bonn) hinzu.

Die Bundesauftragsverwaltung hat sich bewährt. Sie soll beibehalten werden. In dieser Einschätzung waren sich auch die Diskussionsteilnehmer sehr schnell einig. Einer Änderung des GG wurde daher vor allem von den Vertretern der Straßenbauverwaltung der Länder eine klare Absage erteilt. Auch wurde in den Beratungen deutlich, dass die Privatisierung von Aufgaben kein Allheilmittel ist. Das unterstrich auch *Richard Bartlsperger*, der sich dafür aussprach, den Bundeseinfluss auch durch eine Übertragung von Aufgaben an Private nicht über Bord zu werfen. »Der Bundesstaat ist keine juristische Veranstaltung, mit der man beliebig spielen kann«, ließ der Straßenrechtler seinem Ärger über die zunehmenden Privatisierungstendenzen freien Lauf.

Umstritten blieb zwischen den Vertretern von Bund und Ländern erwartungsgemäß die Frage der Umstufung von Bundesstraßen. Der Rückbau von Bundesstraßen werde zu einer Verlagerung zu Lasten anderer Straßen erfolgen, gab Ministerialrätin *Gabriele Recker* (Hannover) zu bedenken. Die Ländervertreter machten zudem deutlich, dass eine Übernahme von Bundesstraßen als Landesstraßen für sie nur bei einer entsprechenden Finanzausstattung in Betracht komme. Man setze auf die Ergebnisse der FöKo II. Da waren auch die Landesvertreter mit *Siegfried Rinke* vom Bonner Verkehrsministerium (BMVBS) einig. Bei Umstufungen von Straßen stellen sich auch

eine Fülle von Rechtsfragen, über die der Greifswalder OVG-Vizepräsident *Michael Sauthoff* berichtete.

Länderinteressen und Kommunalisierung der Straßenbauverwaltung

»Eine Kommunalisierung der Straßenbauverwaltung kann nur gelingen, wenn auf der kommunalen Ebene auch entsprechende Kräfte bereit stehen, die dem Aufgabenzuwachs gerecht werden«, ließ *Doris Drescher* vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Dresden) ihre Vorbehalte gegen die Aufgabenneuordnung in der Straßenbauverwaltung erkennen. Die in vielen Ländern zu beobachtende Moderscheinung einer »Aufgabenverlagerung nach unten« ist nach ihren Worten kein Allheilmittel. Vor allem darf die Gesetzmäßigkeit der Verwaltung bei einer Aufgabenverlagerung auf die Kommunen nicht auf der Strecke bleiben. Die Aufgaben der Straßenbauverwaltung empfehlen sich aufgrund ihrer Komplexität und Verbundenheit der einzelnen Aufgabenbereiche generelle nicht für eine Kommunalisierung, machte die sächsische Ministerialrätin deutlich. Wenn eine Kommunalisierung von Aufgaben der Straßenbauverwaltung gleichwohl erfolgt, eignen sich hierfür lediglich die betriebliche und die bauliche Unterhaltung. Zugleich muss durch eine strenge Fachaufsicht sichergestellt werden, dass die Landesinteressen nicht auf der Strecke bleiben.

Der Appell von *Doris Drescher* stieß in der Diskussion auf allgemeine Zustimmung. Die Belange der Länder dürfen nicht auf der Strecke bleiben, warnte auch *Siegfried Rinke* vor einem Ausverkauf von Landesinteressen. Das gelte auch für das Vergabewesen, das erfahrungsgemäß extrem korruptionsanfällig ist. »Wir lassen unseren Staat nicht kommunalisieren«, hatte bereits der frühere bayerische Ministerpräsident *Alfons Goppel* seine Mitbürger gewarnt, erinnerte *Udo Steiner* an eine traditionsreiche politische Volksweisheit. Der Speyerer Verwaltungswissenschaftler Prof. Dr. *Ulrich Stelkens* gab auch zu bedenken, dass die Gemeinden vielfach »keine Vorstellung von den Aufgaben haben, die sie da wahrnehmen sollen«.

Perspektiven der DEGES

»Wir stehen vor neuen Herausforderungen, für die wir gut gerüstet sind«, beschrieb *Hans Klofat*, Gründungsgeschäftsführer der DEGES Deutsche Einheit, Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Berlin) an einer entscheidenden Wegmarke den Ausblick auf das zukünftige Aufgabenfeld seiner Gesellschaft. Der Rückblick auf das Erreichte ist schon beeindruckend. »In den 17 Jahren Tätigkeit, die bereits kurz nach der Deutschen Einheit begann, haben wir etwa 1 150 km Autobahnen von der Projektierung bis zur Fertigstellung begleitet und einschließlich weiterer Projekte ein Investitionsvolumen von mehr als 11 Mrd. Euro verwaltet«, kommentierte der Geschäftsführer der ersten Stunde die rasante Entwicklung seiner Gesellschaft. Auch der City-Tunnel in Leipzig oder Projekte in Hamburg stehen auf dem umfangreichen Programm. Einen Vergleich mit der traditionellen Straßenbauverwaltung muss die Berliner Projekt- und Baugesellschaft nicht scheuen. Die Aufgaben sind zumeist zu geringen Kosten und vor allem in erheblich kürzerer Zeit als in den alten Bundesländern erledigt worden. Dabei wurden bis zu 850 Mio. Euro im Jahr verbaut, 7 500 Verträge mit Ingenieurbüros für Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung sowie 20 000 Grundstückskaufverträge über 70 000 Grundstücke, 4 300 Bauverträge geschlossen und 45 Flurbereinigungsverfahren begleitet. Eine beeindruckende Bilanz einer Gesellschaft, die im kommenden Jahr ihre Volljährigkeit erreicht. Die Zeit zwischen ersten Projektvorstellungen und der kompletten Verwirklichung des Projektes konnte auf 8 bis 10 Jahre verkürzt werden, erläuterte *Klofat* nicht ohne Stolz das Wirken der DEGES. Und so ganz nebenbei sind auch mehrere komplexe Datenerfassungssysteme abgefallen, die für andere Verwaltungen Vorbildlich sind und dort eingesetzt werden. Durch ein Mehraugenprinzip, eine interne Revision und ein ausgeklügeltes durch Wirtschaftsprüfer unterstütztes Controlling-System, das auch die Korruptionsprävention nicht ausspart, wird ein höchstmögliches Maß an wirtschaftlicher Solidität gewährleistet.

Inzwischen hat sich die DEGES über die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit hinaus neue Geschäftsfelder erschlossen. Der Citytunnel Leipzig, das Verkehrssystemmanagement Leipzig/Halle, Telematikentwürfe oder PPP-Projekte nach dem A- oder F-Modell sowie die Weiterentwicklung eines Funktionsbauvertrages an der A 9 bestimmen inzwischen die Szene. »Diese Geschäftsfelder werden wir ausbauen und um weitere ergänzen«, erläuterte *Klofat* die Zukunft der DEGES und verwies dabei auf die Möglichkeit, durch das Abschmelzen von Gesellschafteranteilen weitere Gesellschafter aufzunehmen, wie dies etwa mit den Ländern Hamburg und Schleswig-Holstein gelungen sei. Die DEGES wird daher trotz veränderter Rahmenbedingungen auch in Zukunft ihren eigenständigen Platz im Konzert der Dienstleistungsunternehmen für Großprojekten einnehmen. Daran ließ *Klofat* auch in der anschließenden *Diskussion* keinen Zweifel aufkommen. Der DEGES wurde von den Straßenrechtlern uneingeschränkte Anerkennung und Sympathie entgegengebracht. Zugleich wurde aber auch angemerkt, dass eine Ausweitung der Geschäftsfelder der DEGES nicht zu einer Beschränkung landesrechtlicher Kompetenzen führen dürfe.

Aktuelle Stunde

Auch in den Beratungen aktueller Themen stand die Abstufung von Bundesstraßen auf dem Programm. Aber auch die in der Fachwelt vielbeachtete neuste Rechtsprechung des BVerwG zum europäischen Gebiets- und Artenschutz beschäftigte die Straßenrechtler erwartungsgemäß. Hatte das BVerwG zunächst im Urteil zur Westumfahrung Halle³ einige gewichtige juristische Felsbrocken aus dem europäischen Steinbruch des Habitat- und Vogelschutzes herausgebrochen, wie es RiBVerwG *Ulf Domgörgen* beschrieb und auf die völlig überraschte Praxis herabstürzen lassen, so ist mit den jüngsten Gerichtsentscheidungen⁴ zur Freude auch der Straßenrechtler offen-

3 BVerwG, Urteil vom 17. 1. 2007 – 9 C 20.05 –, BVerwGE 128, 1 = DVBl 2007, 706 – Halle Westumfahrung; *Stüer*, DVBl 2007, 416; *ders.*, NVwZ 2007, 1147; *Vallendar*, EurUP 2007, 275.

4 BVerwG, Urteil vom 12. 3. 2008 – 9 A 3.06 – Hessisch Lichtenau; Beschluss vom 13. 3. 2008 – 9 VR 9.07 – A 4 Jagdbergtunnel; Urteil vom 9. 7. 2008 – 9 A 14.07 – Bad Oeynhausen.

bar Konsolidierung angesagt.⁵ Projekte, die mit einem erheblichen Eingriff in ein FFH- oder Vogelschutzgebiet verbunden sind, bedürfen zwar weiterhin einer Abweichungsprüfung. Die Anforderungen daran dürfen jedoch nicht überspannt werden und müssen für die Praxis handhabbar bleiben. Das gilt sowohl für die Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses als auch für die Alternativenprüfung und die Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung des Netzes »Natura 2000«. Eine Beteiligung der EU-Kommission ist nur erforderlich, wenn prioritäre Arten oder Lebensräume in Mitleidenschaft gezogen werden. Auch für den europäischen Artenschutz, der inzwischen durch die kleine Artenschutznovelle 2007 in das nationale Recht umgesetzt worden ist, hat das BVerwG handhabbare Maßstäbe entwickelt. Das alles wurde von den versammelten Straßenrechtlern mit großem Beifall aufgenommen.

Straßenrecht in Europa

So konnte *Wolfgang Durner*, der die Aufgabe des Tagungsleiters vor zwei Jahren bei dem Tecklenburger Treffen am Fuße des Teutoburger Waldes aus den Händen der langjährigen Arbeitsausschuss-Vorsitzenden Prof. Dr. *Willi Blümel* (Speyer) und Prof. Dr. *Klaus Grupp* (Saarbrücken) übernommen hatte und sie mit geschickter Hand bewältigt, die Straßenrechtler Deutschlands am Ende des zweitägigen Beratungsmarathons zu der nächsten Sitzung des Arbeitsausschusses am 21./22. 9. 2009 wiederum in den Bonner Universitätsclub einladen. Dort stehen u. a. auch die europäischen Vorgaben für das deutsche Straßenrecht und die Zukunft der straßenrechtlichen Planfeststellung auf dem Programm.⁶

5 *Stüer*, DVBl 2009, 1; *ders.*, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdnr. 3069.

6 Der Tagungsband über die Jahrestagung 2008 wird bei der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Schriftenreihe Straßenrecht, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, vertrieb@nw-verlag.de erscheinen.

Buchbesprechungen

■ *Christian Calliess* (Hrsg.), **Verfassungswandel im europäischen Staaten- und Verfassungsverbund**. Beiträge der Ersten Göttinger Gespräche zum deutschen und europäischen Verfassungsrecht vom 15. bis 17. 6. 2006. 2007. VIII, 264 S. Br. Euro 69,00. Mohr Siebeck, Tübingen. ISBN 978-3-16-149503-8.

Die hiermit publizierte Göttinger Tagung 2006 widmete sich dem labilen Grundstatus der Europäischen Union nach dem Scheitern des EU-Verfassungsvertrages 2005 in Frankreich und Holland und vor der Überwindung dieser Krise 2007, die zum Lissabon-Vertrag führte. Einzelne Beiträge sind auf den Stand der ersten Jahreshälfte 2007 gebracht worden. Ähnliche Tagungen werden geplant.

Die Göttinger Gespräche vereinten unter der Leitung des bekannten Göttinger (inzwischen Berliner) Ordinarius *Calliess* neben dem Berliner Botschafter Italiens

Purini ungefähr ein Dutzend Europarechtler meist der jüngeren Generation aus Wissenschaft und Praxis als Referenten. Sie diskutierten mit jungen Doktoranden und Habilitanden aus dem In- und Ausland.

Im Zentrum der Beiträge stand das Unterfangen, die EU im Sinne der Termini des Bundesverfassungsgerichts und von *Ingolf Pernice* als europäischer »Staaten- und Verfassungsverbund« näher auszuleuchten und dabei die Rolle der Rechts- und Verfassungsvergleichung bei der europäischen Einigung herauszuarbeiten. Mit den inhaltsreichen Referaten, die hier nur stichwortartig angedeutet werden können, wurde dieses Ziel eindrucksvoll erreicht.

Botschafter *Purini* (»Die Europäische Union der Zukunft«) sieht in der EU mit dem Blick des erfahrenen Diplomaten einen »gleichzeitig supranationalen und intergouvernementalen Organismus«, mehr als ein Staatenbund. *Purini* befindet sich damit im Einklang mit der