

BUNDESGERICHTSHOF

V ZR 73/76

BESCHLUSS

Verkündet am
10. März 1978
Friederich,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

3.

4.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1.

2.

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der V. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat am 18. Januar 1978 durch den Vorsitzenden Richter Hill und die Richter Offterdinger, Dr. Eckstein, Prof. Dr. Hagen und Linden

beschlossen:

Der Senat setzt gemäß Art. 100 Abs. 1 GG das Verfahren aus.

Er holt eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts darüber ein,

ob Art. 1 und 2 des Gesetzes zu dem Vertrag vom 19. Dezember 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebs des Flughafens S [REDACTED] auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 9. Januar 1974 (BGBl II, 13) insoweit verfassungswidrig sind, als nach Art. 1 des Gesetzes i.V.m. Art. 4 Abs. 3 Satz 2 des Vertrags bei der Begründung von zivilrechtlichen Ansprüchen zur Abwehr von Lärmimmissionen nach deutschem Recht vor deutschen Gerichten § 11 LuftVG i.V.m. § 26 GewO (jetzt § 14 BImSchG) sinngemäß Anwendung findet, soweit der Flughafen nach den geltenden österreichischen Vorschriften und im Rahmen dieses Vertrags betrieben wird, und als nach Art. 2 des Gesetzes für die nach dem genannten Vertrag von der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden deutschen Rechtsvorschriften der Flughafen S [REDACTED] als auf deutschem Hoheitsgebiet gelegen gilt.

G r ü n d e

I. Die Kläger, Eigentümer grenznaher Wohngrundstücke in F [REDACTED] und M [REDACTED], begehren die Unterlassung bestimmter Beeinträchtigungen, welche durch das niedrige Überfliegen durch Flugzeuge der beklagten Luftfahrtunternehmen (Beklagten 2 bis 4) entstehen, hilfsweise Abhilfemaßnahmen. Die Flugzeuge starten und landen auf dem von der Beklagten zu 1 dicht an der Staatsgrenze eingerichteten Flughafen S [REDACTED]. Die An- und Abflugwege dieser Flugzeuge erstrecken sich auf deutsches Hoheitsgebiet (F [REDACTED]).

Der Flughafenanlage S [REDACTED] liegen die Zivilflugplatz-Bewilligung der österreichischen Luftfahrtbehörde vom 31. Mai 1965 und die Betriebsaufnahmebewilligungen vom 30. Juni 1960 und vom 29. März 1963 zugrunde (vgl. Art. 1 des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebs des Flughafens S [REDACTED] auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 19. Dezember 1967, BGBl 1974 II S. 15 ff). Gelegenheit zur Stellungnahme und Parteistellung im Sinn des § 70 Abs. 2 des österreichischen Luftfahrtgesetzes (österreichisches BGBl Nr. 253/1957) wurde im Zusammenhang mit der Bewilligung vom 21. Januar 1969 zur Erweiterung des Flughafens sowohl der Stadt F [REDACTED] wie auch einem Eigentümer eines Grundstücks auf deutschem Gebiet versagt (Beschuß des Verwaltungsgerichtshofs Wien vom 30. Mai 1969, Z. 233, 314/69, Erkenntnisse und Beschlüsse des Verwaltungsgerichtshofs, administrativrechtlicher Teil, 1969 S. 264 Nr. 7 581 (A)).



Im Sommer 1973 haben die Kläger vorliegende Klage erhoben und beantragt, die Beklagten zur Unterlassung der Beeinträchtigungen zu verurteilen, welche dadurch entstehen, daß die Grundstücke der Kläger beim Landeanflug auf den Flughafen S[REDACTED] und beim Start vom Flughafen S[REDACTED] in niedrigerer Höhe als der Sicherheitsmindesthöhe gemäß § 6 LuftVO überflogen werden.

Hilfsweise haben die Kläger für den Fall, daß sich herausstelle, daß die Einhaltung der Flughöhen gemäß § 6 LuftVO technisch nicht möglich sei, beantragt, die Beklagten zur Unterlassung von solchen Überflügen ihrer Grundstücke zu verurteilen, durch die auf diesen Grundstücken Einzelschallpegel von mehr als 65 (hierzu hilfsweise: 70, 75, 80, 85, 90) dB (A) sowie ein äquivalenter Dauerschallpegel von mehr als 50 (hierzu hilfsweise: 55, 60, 65) dB (A) erzeugt werden.

Die Kläger halten die geltend gemachten Ansprüche nicht gemäß § 11 LuftVG für ausgeschlossen, weil der Flughafen S[REDACTED] ihnen gegenüber nicht genehmigt sei. Diesen Standpunkt haben sie auch nach dem Inkrafttreten des Gesetzes zu dem Vertrag vom 19. Dezember 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebs des Flughafens S[REDACTED] auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 9. Januar 1974 (BGBl II S. 13 - im folgenden Zustimmungsgesetz) und nach der Bekanntmachung über das Inkrafttreten dieses Vertrags am 9. Mai 1974 (BGBl II S. 783) mit der Begründung aufrechterhalten, daß das Zustimmungsgesetz verfassungswidrig sei. Ihre schon vor Verkündung des Zustimmungsgesetzes erhobene Verfassungsbeschwerde hat das Bundesverfassungsgericht durch Beschluß vom 19. Dezember 1974 nicht angenommen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

In der Berufungsinstanz haben die Kläger ihre Anträge weiterverfolgt, den Hilfsantrag dahin ergänzend, daß darüber hinaus die Beklagten geeignete Maßnahmen zu treffen haben, daß die bezeichneten Lärmpegel auf ihren Grundstücken nicht auftreten.

Das Oberlandesgericht hat das Urteil des Landgerichts samt dem zugrunde liegenden Verfahren (mit Ausnahme der durchgeführten Beweisaufnahme) wegen wesentlichen Verfahrensverstößes im Sinn des § 539 ZPO aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Landgericht Traunstein zurückverwiesen.

Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihre Anträge auf Zurückweisung der Berufung weiter. Die Kläger bitten um Zurückweisung der Revision.

II. Das Berufungsgericht hat mit Recht die internationale Zuständigkeit des Landgerichts Traunstein, anknüpfend an die örtliche Zuständigkeit (§ 24 ZPO), bejaht. Es hat weiter seiner Entscheidung auch mit Recht gegenüber der Beklagten zu 1 deutsches Recht zugrundegelegt (BGHZ 52, 239, 240; Palandt/Heldrich, BGB 37. Aufl. vor Art. 13 EGBGB unter 3.; Stoll, RabelsZ 1973, 357, 374 ff m.w.N.), und zwar unabhängig von den Bestimmungen des Zustimmungsgesetzes in Verbindung mit dem Staatsvertrag vom 19. Dezember 1967.

III. Für die Entscheidung des Revisionsgerichts kommt es schon nach dem unstreitigen Sachvortrag auf die Gültigkeit des Zustimmungsgesetzes vom 9. Januar 1974 an.

1. Im Fall der Gültigkeit des Zustimmungsgesetzes ist der Hauptantrag des Klägers zu 1 gegen alle Beklagten insoweit abzuweisen, als dieser Antrag auf Unterlassung von Beeinträchtigungen gerichtet ist, die durch Landeanflüge über sein Grundstück in Höhen zwischen Mindestflughöhe i.S. des § 6 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 4 i.V.m. § 36 Luftverkehrsordnung i.d.F. vom 14. November 1969 (BGBl I S. 2117 - LuftVO) - obere Höhe - und der Höhe entstehen, die dem mit einem Gleitwinkel von 3° eingerichteten Leitstrahl über seinem Grundstück entspricht (etwa 213 m) - untere Höhe -. Der Kläger hätte nämlich den Landeanflug bis hinab zu dieser Höhe gegenüber den Beklagten zu 2 bis 4 gemäß § 1004 Abs. 2 BGB i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVO und Art. 2 des Zustimmungsgesetzes, gegenüber der Beklagten zu 1 gemäß § 1004 Abs. 2 BGB i.V.m. Art. 2 des Zustimmungsgesetzes, Art. 4 Abs. 3 Satz 2 des Staatsvertrags, § 11 LuftVG und § 14 Satz 1 BImSchG zu dulden. Unbestritten ist, daß der Leitstrahl, mit dessen Hilfe die Flugzeuge bei der Landung der Höhe nach geführt werden, einen von der zuständigen Sicherheitsbehörde festgelegten Gleitwinkel von 3° hat und damit die durch den Strahl geführten Flugzeuge im Bereich des Grundstücks des Klägers zu 1 sich bis auf 213 m dem Boden nähern. Die Sicherheitsmindesthöhe (mindestens 300 m) darf unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist (§ 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVO). Als notwendig im Sinn dieser Vorschrift hat der Zivilrichter bei der Prüfung des Abwehranspruchs die Bedingungen zugrunde zu legen, die von der zuständigen Behörde für die Flugzeugbewegungen im Luftraum festgelegt sind (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Flugsicherung vom 23. März 1953, BGBl I S. 70). Im vorliegenden Fall gilt der Flughafen der Beklagten zu 1 bei Gültigkeit des Zustimmungsgesetzes nach dessen Art. 2 als auf deutschem Gebiet gelegen, so daß neben den

Anordnungen der Bundesanstalt für Flugsicherung auch diejenigen der österreichischen Behörden verbindlich sind, soweit der Flughafen nach den geltenden österreichischen Vorschriften und im Rahmen des Staatsvertrags betrieben wird. Dies ist für die Einschränkung nachbarrechtlicher Ansprüche in Art. 4 Abs. 3 Satz 2 des Vertrags ausdrücklich festgelegt. Dasselbe muß im Verhältnis zu den Beklagten zu 2 bis 4 für die Anwendung des § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVO gelten. Entgegen der Meinung des Berufungsgerichts - BU S. 21 unter 1., S. 23 Mitte; S. 25 unter bb; S. 27/28 und S. 33 - können diese für die Flugzeugführer und -halter sowie den Flughafen verbindlichen Anordnungen im vorliegenden Verfahren nicht auf ihre flugtechnische Notwendigkeit und Übereinstimmung mit flugtechnischen Regeln für die Start- und Landebewegungen der Flugzeuge überprüft werden. Die Flugzeuge der Beklagten zu 2 bis 4 dürfen daher bei Gültigkeit des Zustimmungsgesetzes gemäß § 1 LuftVG i.V.m. § 6 Abs. 1 Satz 1 LuftVO entsprechend den Anordnungen der zuständigen Sicherheitsbehörden den Luftraum in dem Einflugsektor zur Landung bis herab zu der beschriebenen Höhe von etwa 213 m benutzen. Soweit ein nachbarrechtlicher Unterlassungsanspruch gegen die Beklagte zu 1 (Flughafen) gegeben sein sollte (§ 1004 Abs. 1 i.V.m. § 906 BGB), ist dieser aufgrund der fingierten Genehmigung nach deutschem Recht in Verbindung mit diesen Anordnungen gemäß §§ 11 LuftVG, 14 BImSchG ausgeschlossen.

2. Bei Ungültigkeit des Zustimmungsvertrags dagegen sind die Einwendungen aller Beklagten unbegründet, so daß der Klage in diesem Fall in vollem Umfang stattzugeben wäre. Diese Einwendungen setzen nämlich voraus, daß für die nach dem Vertrag anzuwendenden deutschen Rechtsvorschriften der Flughafen S. als auf deutschem Hoheitsgebiet gelegen gilt, hinsichtlich aller Beklagten, daß Flugzeuge

dort landen und starten dürfen (§ 25 Abs. 1 Satz 1 LuftVG), hinsichtlich der Beklagten zu 1 insbesondere, daß § 11 LuftVG (jetzt i.d.F. des § 70 Abs. 6 BImSchG) gemäß Art. 4 Abs. 3 Satz 2 des Vertrages sinngemäß Anwendung findet. Entfällt die Fiktion, so kann die Genehmigung des Flughafens nach österreichischem Recht auf deutschem Hoheitsgebiet keine Geltung beanspruchen. Die Genehmigung ist ein Verwaltungsakt, dessen Wirkung in der Regel auf das Hoheitsgebiet des Staates beschränkt ist, dessen Behörde sie erlassen hat (OLG Saarbrücken NJW 1958, 752, 754; Stoll RabelsZ 1973, 357, 374 R; Schulze, Das öffentliche Recht im internationalen Privatrecht, 1972, S. 46 ff; a.A. Boisserée NJW 1958, 1239, 1240; über Ausnahmen vgl. RG SeuffA 44 Nr. 161; JW 1938, 1043). Dieser Grundsatz gilt auch für Einwendungen gegen die Abwehr von Immissionen, die ihre Rechtfertigung in dem Verwaltungsakt eines fremden Staates finden. Die im Verhältnis zur Beklagten zu 1 internationalprivatrechtlich maßgebende lex rei sitae enthält keine Verweisung auf das ausländische Recht des Staates, dessen Recht die Immission rechtfertigt. Dementsprechend entfallen im Fall der Ungültigkeit des Zustimmungsvertrags die privatrechtlichen Wirkungen, die das deutsche Recht an eine unanfechtbare Genehmigung oder Planfeststellung knüpft.

IV. Der Senat hält das Gesetz zum Vertrag vom 19. Dezember 1967 wegen Verstoßes gegen Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG und wegen seiner Unvereinbarkeit mit der rechtsstaatlichen Ordnung für verfassungswidrig.

Nach § 11 LuftVG i.V.m. § 14 BImSchG kann ein Grundstückseigentümer die gesamte oder auch teilweise Einstellung des Betriebs eines Flughafens wegen der nach bürgerlichem Recht rechtswidrigen Lärmbeeinträchtigungen aufgrund

der Eigentumsfreiheitsklage (§ 1004 Abs. 1 i.V.m. § 906 BGB) nicht mehr begehren, wenn die Genehmigung des Flughafens unanfechtbar geworden ist; er kann lediglich Schadensersatz verlangen. Die Genehmigung des Flughafens hebt sonach insoweit den Bestandsschutz für das Eigentum auf und stellt sich als Administrativenteignung dar.

Die Belastung des Eigentums zugunsten des Begünstigten erfolgt hier nicht wie bei der Administrativenteignung aufgrund von Plänen der gestaltenden Verwaltung in Form von Rechtssätzen (z.B. Bebauungsplänen) oder von Verwaltungsakten (Planfeststellungsbeschlüssen) in dem anschließenden Enteignungsverfahren ("Verschiebungsverfahren", vgl. Wolf, Verwaltungsrecht III. 3. Aufl., § 158, III), das die Prüfung der Notwendigkeit und die Art der Rechtsübertragung sowie den Anspruch auf Übertragung im einzelnen regelt. Fachpläne (vgl. Wolf aaO § 158, II, c, 2) ordnen oft nicht nur die öffentlichrechtlichen Beziehungen zwischen dem Planträger und den Planbetroffenen, sondern sie können auch unmittelbar dingliche und sonstige privatrechtsgestaltende Wirkungen entfalten. So sind nach rechtskräftiger Feststellung des Plans für einen Flughafen Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber den festgestellten Anlagen ausgeschlossen (§ 9 Abs. 3 LuftVG). Ebenso schließt die unanfechtbare Genehmigung des Flughafens gemäß § 11 LuftVG i.V.m. § 14 BImSchG nachbarrechtliche Beseitigungs- und Unterlassungsansprüche aus. Es bedarf bei dieser unmittelbaren privatrechtsgestaltenden Wirkung des Verwaltungsaktes keiner weiteren Maßnahmen zur Neuregelung der privatrechtlichen Verhältnisse zwischen dem Begünstigten und dem Betroffenen.

Der Ausschluß des privatrechtlichen Eigentumsfreiheitsanspruchs greift in den Bestand und den Inhalt des durch Art. 14 GG geschützten Grundstückseigentums ein. Es handelt sich nicht nur um eine alle gleichermaßen treffende Abgrenzung des Eigentums; dem entspricht, daß wegen der Folgen dieses Eingriffs früher ein Anspruch auf Schadloshaltung (§ 26 GewO a.F.) und nunmehr ein Schadensersatzanspruch im Sinn des § 14 BImSchG gewährt wird. Unerheblich ist, ob der Akt, der durch den Ausschluß des Abwehranspruchs das Grundeigentum des Grundstücksnachbarn einschränkt, in der Genehmigung im Sinn des § 6 LuftVG oder in dem Planfeststellungsbeschluß im Sinn der §§ 8 ff LuftVG zu erblicken ist (vgl. dazu BVerwG NJW 1969, 340).

Angesichts des enteignenden Charakters des mit der verwaltungsrechtlichen Maßnahme verbundenen Eingriffs in das Grundeigentum sind die Interessen des öffentlichen Wohls gegenüber denjenigen der Betroffenen unter Wahrung des verfassungsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsprinzips, das zu den allgemein anerkannten Grundsätzen des Enteignungsrechts gehört (Beschuß des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Mai 1977 - 1 BvR 514/68 und 1 BvR 323/69 - unter B, V S. 47, NJW 1977, 2349, 2353 links), abzuwägen, und die Verwaltungsmaßnahme muß der verfassungsrechtlich garantierten gerichtlichen Kontrolle durch das Verwaltungsgericht unterliegen. Die nach Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG unumgängliche Prüfung, ob das Wohl der Allgemeinheit die durch den Verwaltungsakt vollzogene Enteignung erfordert, ist bei der unmittelbaren Administrativenteignung im Wege der Planfeststellung durch das Erfordernis des Abwägungsgebots der Verwaltungsbehörde auferlegt und der nach Art. 19 Abs. 4 GG gebotene Rechtsschutz durch die Überprüfung des Verwaltungsgerichts gesichert (vgl. zur Einschränkung der planerischen Gestaltungsfreiheit durch

das Abwägungsgebot für den Fall des Planfeststellungsbeschlusses nach dem Bundesfernstraßengesetz BVerwG NJW 1975, 1373, 1375 rechts ff und zum Abwägungsgebot nach § 1 Abs. 4 BBauG BGHZ 66, 322, 325).

Aus dem Erkenntnis des Österreichischen Verwaltungsgerichtshofs vom 30. Mai 1969 (Erkenntnisse und Beschlüsse des Verwaltungsgerichtshofs, administrativrechtlicher Teil 1969 S. 264 Nr. 7 582 (A)) ergibt sich, daß nach österreichischem Recht die Eigentümer eines im Ausland liegenden Nachbargrundstücks in einem Verfahren nach § 70 Abs. 2 des österreichischen Luftfahrtgesetzes keine Parteistellung haben und eine solche ihnen gerade auch bei der Genehmigung des Flughafens S. [REDACTED] versagt worden ist (zur Kritik vgl. Schreuner, Österreichische Juristenzeitung 1971, 542; Seidel-Hohenveldern, Festschrift zu Ehren von Alex Meyer S. 205, 206; Küppers, ZRP 1976, 260, 264). Durch Art. 2 des Zustimmungsgesetzes i.V.m. Art. 4 Abs. 3 Satz 2 des Staatsvertrages ist aber die Berücksichtigung dieses Mangels hinsichtlich der bis zum 17. Mai 1974 (Zeitpunkt des Inkrafttretens des Staatsvertrags) durch die österreichischen Behörden erteilten Zivilflugplatzbewilligung und Betriebsaufnahmebewilligungen ausgeschlossen. Damit ermangelt die durch das Gesetz fingierte Administrativenteignung des effektiven Rechtsschutzes. Ein effektiver Rechtsschutz gegen den Eingriff von hoher Hand stellt aber ein wesentliches Element der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG dar. Dieser Anspruch auf eine umfassende gerichtliche Prüfung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht ergibt sich aus der Verfassung. Nur wenn die Enteignung im Einzelfall vom Wohl der Allgemeinheit gefordert wird, ist der Betroffene verpflichtet, den Zugriff auf sein Eigentum zu dulden (Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Mai 1977 unter B. II. S. 31 = NJW aaO S. 2350 mit Nachweisen).

Zu erwägen bleibt, ob das Zustimmungsgesetz nicht unter dem Gesichtspunkt der Legalenteignung im Sinn des Art. 14 Abs. 3 Satz 2 GG als verfassungsmäßig angesehen werden muß. Das Gesetz erfüllt jedoch nicht die für eine Enteignung durch Gesetz verfassungsrechtlich notwendigen Voraussetzungen.

Auch die Legalenteignung ist an die Voraussetzungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips gebunden (Beschluß des BVerfG vom 10. Mai 1977 unter V, 1. S. 41 ff). Sie ist danach nicht allgemein zulässig. Im vorliegenden Fall wird durch die Fiktion des Art. 2 des Zustimmungsgesetzes ein nach deutschem Recht vorgenommener enteignender verwaltungsrechtlicher Eingriff ohne Rücksicht auf die nach deutschem Verfassungsrecht gebotene Überprüfung, ob der Entzug im Einzelfall geboten und ob gegen den Eingriff der verfassungsrechtlich vorgesehene Rechtsschutz gewährt wurde, als Rechtens ausgewiesen. Ähnlich dem Fall der Bestellung einer öffentlichen Last (BVerfG aaO S. 43) handelt es sich hier im Ergebnis um ein hoheitliches Ersatzgeschäft für die freiwillige Einschränkung der Benutzung eines Grundstücks zugunsten eines im öffentlichen Interesse begünstigten Unternehmens, also von der Aufgabe her gesehen um eine Angelegenheit der Exekutive. Ohne zwingenden Grund sollen aber die Enteignungsgesetzgebung und der Enteignungsakt schon wegen der damit verbundenen Verkürzung der verfassungsrechtlichen Garantie auf gerichtliche Kontrolle nicht vermischt werden. Ausnahmen könnten dann in Frage kommen, wenn es sich um Einwirkungen handelte, die auf einen Betrieb auf einem ausländischen Grundstück zurückgehen, und auf diese Einwirkungen überhaupt nur im Wege eines völkerrechtlichen Vertrags Einfluß genommen

werden könnte. Dies trifft jedoch auf den Lärm, den die Flugzeuge beim Überfliegen deutschen Territoriums entwickeln, nicht zu. Wie dargelegt, kann die Genehmigung nach ausländischem Recht keine Gültigkeit für das deutsche Hoheitsgebiet beanspruchen und dementsprechend hätte die Abwehrklage des Eigentümers eines deutschen Grundstücks ohne eine Fiktion der im Zustimmungsgesetz angeordneten Art Erfolg. Es ist auch nicht ersichtlich, daß Urteile auf Unterlassung unzulässiger Lärminmissionen durch das Überfliegen von Grundstücken innerhalb des deutschen Hoheitsgebiets nicht vollstreckt werden könnten und der Staatsvertrag aus diesem Grund zum Zwecke der tatsächlichen Abwehr oder Minderung von Immissionen hätte abgeschlossen werden müssen.

Da der aus dem Eigentum fließende Abwehranspruch gegen Immissionen, die auf eine auf staatsfremdem Territorium gelegene Anlage und ihren Betrieb zurückzuführen sind, nur durch einen Hoheitsakt des Belegenheitsstaats (des Staats, in dem das beeinträchtigte Grundstück liegt) eingeschränkt werden kann, stellt sich die Frage, ob nicht dieser Umstand einen zwingenden Grund dafür darstellt, die Wirkung des § 14 BImSchG ohne verwaltungsrechtliches Verfahren und ohne gerichtliche Überprüfung dann allein durch Gesetz herbeizuführen, wenn das öffentliche Wohl den Betrieb dieser Anlage erfordert. Diese Frage kann nicht ohne weiteres bejaht werden. Zur Sicherstellung der nach dem Grundgesetz garantierten Rechtstellung eines auf deutschem Territorium betroffenen Grundstücksnachbarn genügte ein Verwaltungsverfahren, in dem die Interessen des betroffenen Nachbarn auch nach deutschem Recht eine angemessene Berücksichtigung fänden.

Die verfassungsrechtliche Prüfung des Zustimmungsgesetzes wird nicht schon dadurch ausgeschlossen, daß der völkerrechtliche Vertrag inzwischen völkerrechtlich wirksam geworden ist (BVerfGE 6, 290, 295).

Hill

Offterdinger

Dr. Eckstein

Hagen

Linden