

tion« stelle das staatliche Gewaltmonopol nicht in Frage, eine operable Gestalt geben. Die gegenwärtige Lage begünstigt über den Umweg eines polizeirechtlich blinden Gewerberechts, das die private Sicherheitsproduktion auf eine Ebene mit Pfandleihern, Maklern und Versteigerern bringt, die Renaissance eines entgrenzenden »Policey-

rechts«, das sich bislang noch recht gut in den weiten Gewändern rechtsstaatlicher Rhetorik zu verbergen versteht. Differenzierung, Formalisierung und Limitierung bleiben die Forderungen eines Polizeirechts, das sich seiner nie alten, immer neuen freiheitsschützenden Traditionen verpflichtet weiß.

Berichte

Finanzierung von Straßen

– Forschungsseminar der Universität Saarbrücken und des Arbeitsausschusses Straßenrecht der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen –

Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. *Bernhard Stüer*, Richter am BGH-Senat für Anwaltssachen, Münster/Osnabrück*

An das Geld anderer Leute zu kommen, ist nicht immer ganz einfach. Das geht auch dem Staat mit den Autofahrern so. Der Gegenwind, der hier spürbar wird, ist durchaus beachtlich. Steigende Benzinpreise, die Gefahr einer Pkw-Maut oder eine Erhöhung der Kfz-Steuern werden vom Bürger als bedrohlich empfunden. Der Staat darf nicht nur mit dem Klingelbeutel kollektieren oder als vagabundierender Wegelagerer aus dem Hinterhalt der Straßengräben die Autofahrer schrecken, ist eine vielfach erhobene Forderung. Eines ist aber auch klar: Der Bau neuer Straßen und die Unterhaltung des bestehenden Straßennetzes verschlingen Unsummen und verlangen ihren Tribut. Irgendwer muss die Kosten tragen, wenn auf einen kontinuierlichen Ausbau der Infrastruktur nicht verzichtet werden soll. So stand die Straßenrechtstagung 2006, zu der sich – einer langjährigen Tradition folgend – ein handverlesener Kreis von Fachvertretern der Straßenbauverwaltung aus Bund und Ländern sowie Wissenschaft, Richterschaft und Anwaltschaft in herbstlicher Runde unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. *Willi Blümel* (Speyer) und Prof. Dr. *Klaus Grupp* (Saarbrücken) am 25. und 26. 9. 2006 eine kleine Landpartie nach Tecklenburg geleistet hatte, vor allem die Finanzierung des Straßenbaus im Zentrum der Beratungen.

Zudem sind zumeist zum Jahresbeginn 2007 eine handvoll von Gesetzen in Kraft getreten, die von Beschleunigungsregelungen bis zu einer Erweiterung der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Klagerechte reichen und die auf der Tagung bereits im Vorgriff auf die zu erwartenden Gesetzesänderungen lebhaft diskutiert wurden.

Refinanzierung von Straßen

Der Straßenbau in Deutschland steht vor durchaus handfesten Problemen: Da die öffentliche Hand aus dem allgemeinen Haushalt diese Mittel nur in immer beschränkterem Umfang bereitstellen kann, bedient sich der Staat schon seit geraumer Zeit zusätzlicher Finanzierungsquellen von der Erhöhung der Mineralölsteuer bis hin zur Lkw-Maut. Auch die Erhöhung der Mehrwertsteuer kurbelt die Preisspirale erneut an. Daneben sollen weitere Finanzierungsmittel erschlossen werden. Trotz aller gegenteiligen Beteuerungen ist eine Pkw-Maut langfristig wohl noch nicht ganz vom Tisch. Und auch durch Privatfinanzierungsmodelle soll der Bürger zur Kasse gebeten

werden. Keine guten Aussichten für den mobilitätsbewussten Bürger, der sich nicht länger durch eine Mentalität des Abkassierens beeinträchtigen lassen möchte.

Dem Bürger muss allerdings auch klar sein, dass eine wachsende Mobilität nicht zum Nulltarif zu haben ist, machte OVG-Vizepräsident *Michael Sauthoff* (Greifswald) gleich zu Beginn der Tagung klar. Und es sei auch angemessen, mit diesen Kosten nicht den allgemeinen Haushalt zu belasten, sondern diejenigen, von denen die Verkehrsinfrastruktur in Anspruch genommen werde. Zugleich verband *Sauthoff* damit einen Appell an die Städte und Gemeinden, durch eine kluge an den Vorteilen für die Nutzer ausgerichtete Politik der Gebühren- und Beitragsregelungen darauf hinzuwirken, dass die Nutznießer der Straße diese auch angemessen mitfinanzieren. Davon gehe nicht nur das Erschließungsbeitrags- und Kommunalabgabenrecht bei der Herstellung und dem Ausbau von Straßen aus. Es sei auch sachgerecht, die Benutzer öffentlicher Straßen angemessen an den Kosten für den Bau und die Unterhaltung von Straßen zu beteiligen. Dies sei nicht nur eine politische Forderung, sondern auch rechtlich geboten. Die Finanzierung durch Gebühren und Beiträge könne nicht nur die eigentliche Herstellung und den Betrieb der Straße umfassen, sondern müsse zugleich auch die Umweltschäden und die sonstigen Aufwendungen der Allgemeinheit für den Bau und die Unterhaltung von öffentlichen Straßen mit einbeziehen, die durch entsprechende Abgaben unterlegt werden könnten. Die rechtlichen Instrumente des Abgabenrechts stünden zur Verfügung. Es gelte, sie für die Finanzierung der Straßenbauprojekte angemessen zu nutzen.

Erfahrungen mit dem F-Modell am Beispiel der Warnow-Querung

Die Straßenbau-Privatfinanzierungsmodelle sind auf eine harte Probe gestellt. Wirkliche Einsparungen lassen sich im Vergleich zu konventionell gebauten und finanzierten Straßenbauprojekten zu meist nicht erreichen. Die Erwartungen der Maut-Rückfinanzierung waren doch wohl etwas hochgestochen, lautet die eher nüchterne Bilanz aus den zwischenzeitlich verwirklichten Privatfinanzierungsmodellen, die Ministerialrat *Berthold Witting* (Schwerin) in seinem Erfahrungsbericht über die F-Finanzierung bei der Warnow-Querung übermittelte. Dabei hatte alles doch von der Idee so vielversprechend angefangen. Die Privaten sollten durch Public-Privat-Partnership (PPP) in die Erledigung öffentlicher Aufgaben im Straßenbau einbezogen werden. Durch die Bindung an privates Kapital sollte die Kapitaldecke gestreckt und im Interesse des Bürgers in schnellerer Zeit der Ausbau des Straßennetzes vorangetrieben werden. Die privaten Investoren sollten durch eine auskömmliche Maut Kasse machen und die Investitionen vielleicht schon nach wenigen Jahren

* Zu den vorangegangenen Tagungen die Berichte *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, 1437; DVBl 2004, 1404; *Stüer/Hermanns* DVBl 2005, 556; *Stüer*, DVBl 2005, 1489.

GVFG erforderlich. Ein Teufelskreis, so will es scheinen, aus dem es kaum ein Entrinnen gibt.

Zwei Möglichkeiten kommen allerdings in Betracht. Die Gemeinde kann die Straße durch Bebauungsplan ausweisen, was nach § 17 b Abs. 2 FStrG für Bundesfernstraßen und nach den Straßengesetzen der Länder möglich ist. Außerdem könnten Gemeinde oder Kreis nach Maßgabe der Straßengesetze der Länder vertraglich eine Sonderbaulast übernehmen. An der unzulässigen Förderung mit GVFG-Mitteln ändert das allerdings nichts. Denn die Bundesmittel sollen nur in Projekte fließen, die von ihrer Bedeutung her auch tatsächlich einen Ortsbezug und damit einen kommunalen Charakter haben. Aber immerhin wäre die Straße schon einmal – wenn es gut geht – rechtsverbindlich geplant.

In Bayern bestehen seit einigen Jahren Regelungen im Finanzausgleichsgesetz, die eine Finanzierung für den Bau von in gemeindlicher Sonderbaulast stehenden Ortsumgehungen gestatten. Die Förderungsbestimmungen für den kommunalen Straßenbau sind für solche Staatsstraßen entsprechend anwendbar erklärt worden. Maß bezeichnete diese Finanzierungsmöglichkeiten des Bayerischen Modells als ein gutes Beispiel, das auch in anderen Ländern Schule machen könne.

Vergaberechtliche Probleme der Privatfinanzierung von Straßen

Die öffentliche Hand muss öffentliche Aufträge ab einer bestimmten Größenordnung (§ 2 Vergabeverordnung – VgV) in einem Vergabeverfahren vergeben. Die grundlegenden Regelungen ergeben sich aus dem europäischen Richtlinienrecht² und dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB). Das deutsche Recht ist inzwischen an die europarechtlichen Vorgaben angepasst worden, berichtete Prof. Dr. *Martin Burgi* (Ruhr-Universität Bochum) über den aktuellen Stand der GWB-Novelle 2005 und der VgV 2006.

Neben das klassische Ausschreibungsverfahren ist der wettbewerbliche Dialog getreten. Die staatlichen Auftraggeber können für die Vergabe eines Liefer-, Dienstleistungs- oder Bauauftrages oberhalb der Schwellenwerte einen wettbewerblichen Dialog durchführen, sofern sie objektiv nicht in der Lage sind, (1) die technischen Mittel anzugeben, mit denen ihre Bedürfnisse und Ziele erfüllt werden können, oder (2) die rechtlichen oder finanziellen Bedingungen des Vorhabens anzugeben (§ 6 a Vergabeverordnung). Die Bedürfnisse und Anforderungen sind mit entsprechenden Erläuterungen europaweit bekannt zu machen. Der wettbewerbliche Dialog wird dann mit den ausgewählten Unternehmen geführt. Es können dabei auch alle Einzelheiten des Auftrags erörtert werden. Lösungsvorschläge oder vertrauliche Informationen eines Unternehmens dürfen nicht ohne dessen Zustimmung an andere Unternehmen weitergegeben werden und nur im Rahmen des Vergabeverfahrens verwendet werden. Dabei kann auch nach einer Art trichterförmigem Verfahren die Zahl der Verhandlungspartner mit fortschreitender Konkretisierung der Lösungswege verringert werden. Der wettbewerbliche Dialog ist für abgeschlossen zu erklären, wenn eine Lösung gefunden worden ist oder erkennbar wird, dass keine Lösung möglich ist. Bei Fortführung des Verfahrens sind die im Rennen verbliebenen Unternehmer dann an dem weiteren Vergabeverfahren zu beteiligen.

Der wettbewerbliche Dialog eignet sich besonders gut für Vergabeverfahren, bei denen die Durchführung des Projektes zu Beginn noch nicht im Einzelnen feststeht, erläuterte *Burgi*. Beide Verfahren seien aus seiner Sicht gleichrangig. Der wettbewerbliche Dialog müsse allerdings mit Fingerspitzengefühl geführt werden. Denn

eine offene Projektkonkretisierung mit mehreren Konkurrenten biete durchaus handfeste Probleme etwa im Bereich der erforderlichen Geheimhaltung von Geschäftsgeheimnissen. Vorteilhaft sei aber vielleicht für alle Beteiligten, dass das Vergabeverfahren am Anfang noch recht offen sei und die Unternehmen ihre eigenen Ideen mit in die Konkretisierung des Projektes einbringen können.

Das Wettbewerbsrecht ist der mittelstandsfreundlichen Vergabe verpflichtet. Mittelständische Interessen sind vornehmlich durch Teilung der Aufträge in Fach- und Teillose angemessen zu berücksichtigen (§ 97 Abs. 3 GWB). Vereinbarungen zwischen miteinander im Wettbewerb stehenden Unternehmen (Mittelstandskartelle) sind von dem Verbot wettbewerbsbeschränkender Vereinbarungen freigestellt, wenn dadurch der Wettbewerb auf dem Markt nicht wesentlich beeinträchtigt wird und die Vereinbarung dazu dient, die Wettbewerbsfähigkeit kleinerer oder mittlerer Unternehmen zu verbessern (§ 3 GWB). Bei der Auftragssteilung habe der öffentliche Auftraggeber ein Ermessen, machte *Burgi* klar. Eine Auftragssteilung bereite allerdings durchaus Probleme: Werde etwa der Auftrag in verschiedene Teillose aufgeteilt, dann könne es durchaus zu Koordinierungsschwierigkeiten kommen. Es bestehe auch die Gefahr, dass die Unternehmer der Teillose die Verantwortung auf andere Auftragnehmer abschieben. Eine Teilung des Straßenbaus in kleinere Unterabschnitte mache vielfach keinen Sinn, weil dann die Koordination der verschiedenen Abschnitte problembehaftet sei. Auch eine reglementierte Untervergabe, bei der die Unternehmen eine Untervergabe nach gleichen wettbewerbsrechtlichen Anforderungen durchzuführen hätten, führe eher in eine Grauzone. Die gesetzlich beabsichtigte mittelstandsfreundliche Vergabe lasse dies allerdings zu, auch wenn sich dadurch möglicherweise wettbewerbsrechtliche Nachteile zu anderen Mitgliedstaaten ergeben, in denen eine gesetzliche Verpflichtung zur Mittelstandsfreundlichkeit nicht bestehe. Das Vergaberecht werde die Tendenz zur Aufgabenbündelung verstärken und stelle sich schon jetzt als »Treibsand zur Zentralisierung« dar.

In der lebhaften *Diskussion* erhielt *Burgi* durchweg Zustimmung. Allerdings wurden auch die Schattenseiten des Vergabeverfahrens nicht ausgespart. Fast jede Bauvergabe werde von Konkurrenten in Frage gestellt und ende nicht selten auf dem Richtertisch, machte Abteilungspräsident *Konrad Bauer* von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bergisch Gladbach) deutlich. Die von der Ursprungsidee kurzfristig angelegte Vergabe führe etwa bei mautfinanzierten Straßen zu Bindungen, die weit über 30 Jahre hinausgehen könnten. Auch seien die Verantwortlichkeiten vor allem auch bei so langen Zeiträumen nicht immer klar abgrenzbar, erläuterte Ministerialrat *Siegfried Rinke* vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Bonn). Es bestehe die Gefahr eines Zweiseitenprozesses zwischen der Straßenbauverwaltung, dem Unternehmer und dem Verkehrsteilnehmer. Auch eine verlässliche Kostenabschätzung und vor allem auch ein Kostenvergleich mit traditionellen Finanzierungsmodellen sei bei derart langfristig angelegten Projekten kaum noch möglich. Die Mahnung des Bundesrechnungshofes, die Zusammenarbeit auf eine überschaubare kürzere Zeit zu begrenzen, dürfe daher nicht einfach übergangen.

Fachplanungs- und Umweltgesetzgebung

Die aktuelle Stunde stand ganz im Zeichen der inzwischen in Kraft getretenen neuen Fachplanungs- und Umweltgesetze, über die *Rinke* berichtete. Denn die Welle zur Beschleunigung der Gesetze ist auch weiterhin ungebrochen. Ende des Jahres 2006 ist das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben³

2 Richtlinie 97/52/EG v. 13. 10. 1997 zur Änderung der Richtlinien 92/50/EWG, 93/36/EWG über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungs-, Liefer- und Bauaufträge (ABl. EG Nr. L 328 S. 1) und der Richtlinie 98/4/EG zur Änderung der Richtlinie 93/38/EWG zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor (ABl. EG Nr. L 101 S. 1).

3 Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben v. 9. 12. 2006 (BGBl. I S. 2833); Gesetzentwurf der Bundesregierung v. 19. 5. 2005, Drs. 363/05; Stellungnahme des Bundesrates v. 17. 6. 2005, Drs. 363/05; Gesetzentwurf der Bundesregierung v. 4. 11. 2005, Drs. 16/54; Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung v. 25. 10. 2006, Drs. 16/3158.

(Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz – IPIBG) mit dem Ziel in Kraft getreten, das Planungsverfahren zu vereinfachen. Zugleich ist das Klagerecht der Naturschutzverbände und der anderen Umweltschutzvereinigungen dem der betroffenen Öffentlichkeit gleichgestellt worden. Die Rechtsstellung der genannten Vereinigungen ist dabei derjenigen von privaten Personen angeglichen worden. Darüber hinaus sind weitere Einzelregelungen zur Vereinfachung, Beschleunigung und Stabilisierung der Planungsprozesse im Verkehrsbereich ergriffen worden. Geändert worden sind das Eisenbahnrecht (Art. 1 IPIBG), das Bundesfernstraßenrecht (Art. 2 IPIBG), das Wasserstraßenrecht (Art. 3 WaStrG), das Luftverkehrsrecht (Art. 5 IPIBG), das Magnetschwebbahnplanungsgesetz (Art. 6 IPIBG), das Energiewirtschaftsgesetz (Art. 7 IPIBG), das BNatSchG (Art. 8 IPIBG), die VwGO (Art. 9 IPIBG), das ROG (Art. 10 IPIBG), das BBergG (Art. 11 IPIBG) und das FStrAbG (Art. 12 IPIBG). Zugleich ist das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz mit Inkrafttreten des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes zum 17. 12. 2006 außer Kraft getreten (Art. 13 IPIBG, § 1 Abs. 1 VerkPIBG). Für Altverfahren ist allerdings weiterhin das BVerwG zuständig.

Durch eine entsprechende Änderung der Fachplanungsgesetze werden den Naturschutzvereinen und sonstigen Vereinigungen Informations- und Stellungnahmerechte eingeräumt (§ 18 a AEG, § 17 a FStrG, § 14 a WaStrG, § 10 LuftVG, § 2 Magnetschwebbahnplanungsgesetz, § 43 a EnWG). Für bestimmte Verkehrsprojekte, die in den jeweiligen Anlagen zu den Fachplanungsgesetzen aufgeführt sind, besteht eine erstinstanzliche Zuständigkeit des BVerwG (§ 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO). Das gilt auch für eine größere Zahl bedeutender Projekte des Straßenbaus in ganz Deutschland. Es geht dabei um 57 Straßenbauvorhaben, 22 Schienenprojekte und 6 Wasserstraßenprojekte.

Die Beteiligungsrechte der Vereinigungen müssen innerhalb der dafür vorgesehenen Ausschlussfristen ausgeübt werden. Danach eingehende Stellungnahmen sind ausgeschlossen (formelle Präklusion). Rechtsbehelfe können nicht auf neue Tatsachen gestützt werden (materielle Präklusion). Daneben sind durch das Umweltrechtsbehelfsgesetz⁴ die Rechte der anerkannten Vereinigungen gestärkt und

4 Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz), vom 7. 12. 2006 (BGBl. I S. 2816); Referentenentwurf v. 21. 2. 2005; Gesetzentwurf vom 4. 9. 2006 (Drs. 16/2495).

durch das Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz⁵ die Beteiligung der allgemeinen und betroffenen Öffentlichkeit auch in vorgelagerten Planungsverfahren erweitert worden. Die Aarhus-Konvention, die Rechte auf Umweltinformation, eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei umweltrelevanten Vorhaben und verstärkte Klagerechte der betroffenen Öffentlichkeit und der Vereine einführen will, ist durch das Ratifizierungsgesetz⁶ auch in Deutschland umgesetzt.

Vom Münsterland in die Bundesstadt Bonn

Nachdem sich die deutschen Straßenrechtler im Jahre 2006 in trauriger Runde im Münsterländischen Tecklenburg am Rande des Teutoburger Waldes getroffen und sich unweit der Varus-Schlacht am alten bis nach Detmold reichenden Hermannsweg mit dem Generalthema der Finanzierung des Straßenbaus befasst haben, werden sie sich in diesem Jahr auf Einladung von Prof. Dr. Dr. Wolfgang Durner, dem neu gewählten Leiter des straßenrechtlichen Arbeitskreises, in der traditionsreichen Universität Bonn versammeln, um dort gewiss zugleich auch das 50-jährige Bestehen des Arbeitskreises⁷ vorzubereiten⁸. Prof. Dr. Willi Blümel und Prof. Dr. Klaus Grupp konnten für ihre langjährige Leistung des Arbeitskreises den wohlverdienten Dank der Tagungsteilnehmer entgegennehmen.

5 Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten v. 9. 12. 2006 (BGBl. I S. 2819). Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz), Referentenentwurf vom 21. 2. 2005, Gesetzentwurf v. 4. 9. 2006 (Drs. 16/2494), Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss) vom 6. 11. 2006 (Drs. 16/3311).

6 Gesetz zu dem Übereinkommen vom 25. 6. 1998 über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu den Gerichten in Umweltangelegenheiten (Aarhus-Übereinkommen) vom 9. 12. 2006 BGBl. II S. 1251).

7 Der Ausschuss »Straßenrecht« wurde am 2. 5. 1958 im Gästehaus der Landesregierung NRW in Düsseldorf gegründet.

8 Der Tagungsband über die Jahrestagung 2006 wird bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Schriftenreihe Straßenrecht, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, vertrieb@nw-verlag.de erscheinen.

Das Urteil des BVerwG vom 16. März 2006 – Flughafenerweiterung Berlin-Schönefeld

– Kritische Anmerkung zur kommentierenden Urteilszusammenfassung von Rechtsanwalt Siegfried de Witt aus DVBl. 2006, 1373 ff. –

Von Fachanwalt für Verwaltungsrecht Frank Boermann* und Rechtsanwältin Anett Habekuß*, Berlin

Der Beitrag befasst sich mit dem Urteil des BVerwG vom 16. 3. 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld und setzt sich mit der Urteilszusammenfassung von Siegfried de Witt aus DVBl. 2006, 1373 ff. auseinander. Hier ist zum Thema Nachtlärmschutz einiges kritisch anzumerken und durch

Hintergründe zu ergänzen. Das betrifft insbesondere die Zusammenfassung der Aussagen des BVerwG zur DLR-Studie, den Schutzniveaus, der Schwellenwerte der Fluglärmsynopse sowie zur (fehlenden) Rechtfertigung eines (unbeschränkten) Nachtflugs (§ 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Die vier Urteile des BVerwG zu den Musterverfahren bezüglich der Flughafenerweiterung Berlin-Schönefeld¹

* Die Verfasser waren die Prozessbevollmächtigten der Kläger im Verfahren BVerwG 4 A 1073.04 und haben den vorliegenden Beitrag mit den Kollegen Herrn Rechtsanwalt Wolfgang Baumann, Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Herrn Rechtsanwalt Dr. Franz Günter Siebeck, den Prozessbevollmächtigten der Kläger in den anderen drei Musterverfahren inhaltlich abgestimmt.

1 BVerwG, Urteil vom 16. 3. 2006 – BVerwG 4 A 1073.04; 1075.04; 1078.04; 1001.04; Die Entscheidungen können unter www.bun-