

Enteignung für den Straßenbau – Verfahrensvereinheitlichung – Privatisierung

– Forschungsseminar des Arbeitsausschusses Straßenrecht und der Universität Bonn* –

Von Rechtsanwalt und Notar Prof. Dr. *Bernhard Stüer*, Münster/Osnabrück,
und Rechtsanwalt Dr. *Caspar David Hermanns*, Osnabrück

Die Jahrestagungen der Straßenrechtler haben sich seit ihrer Gründung im Jahre 1958¹ zu einem festen Bestandteil als wichtige Quelle des Informationsaustausches entwickelt. Und auch in diesem Jahr versammelten sich unter Leitung von Prof. Dr. Dr. *Wolfgang Dürner* an der Universität Bonn Mitglieder der Straßenbauverwaltungen in Bund und Ländern, Richter und Anwälte, um aktuelle Fragen des Straßenrechts zu erörtern. Neben der Enteignung für den Straßenbau und der Verfahrensvereinheitlichung, wie sie sich in einer beabsichtigten Änderung von §§ 72 ff VwVfG abzeichnet, stand auch die Privatisierung auf dem Programm.

Straßenrechtlicher Grunderwerb

Den Auftakt der Tagung bildete das Enteignungsrecht – ein wichtiges Bindeglied der Straßenrechtler in das Zivilrecht. Denn wegen der Rechtswegzuweisung in Art. 14 Satz 4 GG zur Höhe der Entschädigung spricht hier die ordentliche Gerichtsbarkeit ein wichtiges Wörtchen mit.

Wolf-Dieter Friedrich von der DEGES Deutsche Einheit, Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Berlin) erläuterte in seinem Vortrag zunächst den Umfang, in dem die DEGES in ihrer schon fast zwanzigjährigen (Erfolgs)geschichte bisher tätig war. Dabei ging es vor allem um die Höhe der Entschädigung beim freiwilligen oder unfreiwilligen Eigentumsentzug. Während es der Leiter der Abteilung Grunderwerb offen ließ, ob die DEGES beim Grunderwerb an § 3 BHO gebunden sei, sprach er sich dafür aus, die Höhe der Entschädigung mit der Vergleichswertmethode anhand des Verkehrswertes zu berechnen.

Allerdings liege der Marktwert nicht selten erheblich über dem Verkehrswert. So nehme beispielsweise die Bodenverwertungs- und Verwaltungsgesellschaft (BVVG) europaweite Ausschreibungen zum Verkauf der ihr überantworteten Grundstücke vor und erziele dabei erheblich über dem Verkehrswert liegende Marktpreise. Diese Preise könnten aber nicht bei der Vergleichswertmethode berücksichtigt werden. Vielmehr sei allein der Rechtsverlust am Eigentum oder an Pachtland sowie im Falle einer Betriebsprämie der Erwerbsverlust zu entschädigen. Hinzu komme gegebenenfalls der Aufwand für die Betriebsverlegung sowie als Dauerschaden der aufgrund von erhöhten Bewirtschaftungskosten entstehende Aufwand.

Die *Diskussion* drehte sich im Wesentlichen um die Fragen der gerechten Preisfindung. Während Einigkeit darüber bestand, dass nach der Umsiedlung eines Hofes anfallende längere Wege zu den Betriebsflächen als Umwegeentschädigung auszugleichen sind, wurden Fragen der Ermittlung des Entschädigungsbetrages unterschiedlich beurteilt. Hier reichte die Bandbreite von dem objektiv ermittel-

ten Verkehrswert bis zu dem Preis, der bei einer europaweiten Ausschreibung zu erreichen ist.

Straßenrechtliche Enteignung

Die Umsetzung der Straßenplanung kann vielfach ohne Enteignung nicht auskommen. Ein derartiger Eingriff muss den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Art. 14 GG entsprechen. Daraus leitet das BVerwG recht weitgehende Rechtsschutzmöglichkeiten des Eigentümers gegen den Planfeststellungsbeschluss ab.² Ist der Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar, hat dies entsprechende Vorwirkungen für die Zulässigkeit der Enteignung. Im zivilrechtlichen Entschädigungsverfahren geht es dann um die Höhe der Entschädigung.

VorsRiVGH Dr. *Erwin Allesch* (München) befasste sich auf dieser Grundlage mit der Zweigleisigkeit des Rechtsschutzes und erläuterte die praktischen Auswirkungen anhand regional medienwirksamer Verwaltungsrechtsstreitigkeiten.

RiBGH *Heinz Wöstmann* (Karlsruhe) stellte die jüngere Rechtsprechung des BGH zum Enteignungsrecht dar. Der von einer eigentumsverdrängenden, allein fremdnützigen Planung nach § 40 Abs. 1 BauGB betroffene Eigentümer, dem ein Übernahmeanspruch nach § 40 Abs. 2 BauGB zusteht, kann wegen § 43 Abs. 3 Satz 1 BauGB auch dann keine weitere Geldentschädigung verlangen, wenn die Gemeinde über einen langen Zeitraum die Verwirklichung der Planung nicht in Angriff nimmt und erklärt, auch aktuell keinen diesbezüglichen Umsetzungswillen zu haben. Die Fristenregelung des § 44 Abs. 4 BauGB ist auf den Übernahmeanspruch nach § 40 Abs. 2 BauGB nicht anwendbar.³

Bereits die Bekanntgabe der Linienführung einer Bundesfernstraße nach § 16 Abs. 1 FStrG kann als »Vorwirkung« der Enteignung eines für den Bau dieser Straße benötigten Grundstücks anzusehen sein.⁴ Auch zum Entschädigungsanspruch und zur Entschädigungshöhe eines landwirtschaftlichen Pächters bei vorläufiger Besitzeinweisung im Unternehmensflurbereinigungsverfahren hat sich der BGH⁵ geäußert. Danach steht das FlurbG der Entschädigung eines Pächters für durch eine vorläufige Besitzeinweisung im Unternehmensflurbereinigungsverfahren entstehende Nachteile nicht entgegen. Die Zugehörigkeit einer räumlich zusammenhängenden landwirtschaftlichen Nutzfläche, die nicht durch Wege, Gräben und dergleichen durchzogen wird und eine beträchtliche Größe hat (Schlag), als Wirtschaftseinheit zu einem landwirtschaftlichen (Pacht-)Betrieb ist eine eigentumsrechtlich geschützte Position. Die sich daraus ergebenden wirtschaftlichen Vorteile sind nur solange entschädigungsrechtlich bedeutsam, als die einzelnen Grundstücke in den landwirtschaftlichen Betrieb einbezogen sind.

Die mangelnde Vermietbarkeit eines Hauses aufgrund einer bevorstehenden Enteignung des Grundstücks während des Enteignungsverfahrens und vor dessen Abschluss ist zu entschädigen.⁶

Nicht wertsteigernde Aufwendungen des Eigentümers auf sein Grundstück sind bei der Bemessung der Entschädigung, welche die

* Zu den Tagungen der vergangenen 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; *dies*, DVBl 2008, 1430; *Stüer*, DVBl 2009, 1432. An der Vorbereitung des Berichts über die Diskussionsbeiträge hat *Nela Trillmich*, Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Bonn, mitgewirkt.

1 Die Gründungssitzung des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« fand am 2. 5. 1958 im Gästehaus der Landesregierung NRW in Düsseldorf statt. Zum Wirken des Arbeitsausschusses in 50 Jahren *Steiner*, DVBl 2009, 614.

2 Grundlegend *BVerwG*, Urt. v. 18. 3. 1983 – 4 C 80.79 –, *BVerwGE* 67, 74 = DVBl 1983, 899; im Gegensatz zu dem nur mittelbar von dem Vorhaben Betroffenen *BVerwG*, Urt. v. 14. 2. 1975 – IV C 21.74 –, *BVerwGE* 48, 56 = DVBl 1975, 713 – B 42.

3 BGH, Urt. v. 8. 7. 2010 – III ZR 221/09 –.

4 BGH, B. v. 27. 5. 2009 – III ZR 285/08 –, *NVwZ* 2009, 1184; im Anschluss an Urt. v. 26. 1. 1978 – III ZR 184/75 –, DVBl 1978, 378 und Urt. v. 27. 2. 1992 – III ZR 195/90 –, *BayVBl* 1993, 445.

5 BGH, Urt. v. 13. 12. 2007 – III ZR 116/07 –, *BGHZ* 175, 35.

6 BGH, B. v. 28. 11. 2007 – III ZR 114/07 –, *NVwZ* 2008, 348.

Gemeinde bei Ausübung ihres gesetzlichen Vorkaufsrechts zu zahlen hat, nicht zu berücksichtigen⁷.

In der *Diskussion* wurde vor allem erörtert, wie sich die neu eingefügte Möglichkeit von Ersatzgeldzahlungen nach § 15 Abs. 6 BNatSchG 2010 statt einer Realkompensation im Rahmen naturschutzrechtlicher Entschädigung auf die Zulässigkeit von Enteignungen für Kompensationsmaßnahmen auswirkt. Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher nach dieser Vorschrift Ersatz in Geld zu leisten.

Während manche Teilnehmer die Gefahr sahen, dass aufgrund der Gleichstellung von Ausgleich und Ersatz und letztlich Ersatzgeld die Erforderlichkeit von Enteignungen zu diesem Zweck wegfallen könne, wurde auch die Auffassung vertreten, dass es sich beim Ersatzgeld nicht um eine Enteignungsentschädigung, sondern um eine Inhaltsopferentschädigung handelt.

Die Enteignung werde allerdings letztlich auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durchgeführt, sodass die Unterschiede zwischen Ausgleichs- oder Ersatzflächen vielleicht doch nicht so entscheidungserheblich seien, wurde aus dem Kreis der früheren Bundesrichter angemerkt.

VwVfG-Novelle

Durch verschiedene Änderungen der Fachgesetze ist das Recht der Planfeststellung teilweise recht unübersichtlich geworden. Es empfiehlt sich daher, die Rechtsgrundlagen der Planfeststellung im VwVfG zu harmonisieren und damit eine einheitliche Rechtsgrundlage für alle Planfeststellungsverfahren auf bundesrechtlicher und landesrechtlicher Grundlage zu schaffen. Zugleich sollten die Fachgesetze entsprechend entlastet werden.⁸

MR Dr. *Heribert Schmitz* (Berlin) vom Bundesinnenministerium stellte hierzu eine in der Konferenz der Verwaltungsverfahrensfachreferenten bereits abgestimmte⁹ und inzwischen weiter fortentwickelte Fassung eines Entwurfs zur Änderung des VwVfG vor. Das primäre Ziel des Gesetzgebungsvorhabens besteht in der Verallgemeinerung und redaktionellen Zusammenfassung der in den Fachgesetzen verstreuten verwaltungsverfahrenrechtlichen Regelungen. Die im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz enthaltenen Beschleunigungsregelungen sollen in das VwVfG des Bundes und der Länder übernommen werden. Das gilt auch für die Beteiligung der Vereinigungen. Die Behörde kann einen Erörterungstermin durchführen, der innerhalb von drei Monaten abzuschließen ist. Das Ergebnis ist von der Anhörungsbehörde innerhalb eines Monats an die Planfeststellungsbehörde weiterzuleiten. Im Planfeststellungsbeschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die nicht erledigten Einwendungen. Verfahrensfehler sind nur bedeutsam, wenn sie für das Ergebnis der getroffenen Entscheidung kausal sind. Ist mit dem Vorhaben durch eine nach außen hin erkennbare Maßnahme begonnen worden, tritt der Planfeststellungsbeschluss nicht außer Kraft.

Der fakultative Erörterungstermin wurde von verschiedenen Teilnehmern – wie bereits im Vorjahr¹⁰ – zustimmend bis begeistert aufgenommen. Allerdings mochten sich nicht alle Anwesenden von dem Erörterungstermin trennen, denn – wie der langjährige Richter des BVerfG Prof. Dr. *Udo Steiner* augenzwinkernd »in Stein meißelte« – ist doch der Erörterungstermin ein herausragendes Auswahlkriterium der Bestenauslese innerhalb der Verwaltung. Denn ein Verwaltungsbeamter, der einen nervenaufreibenden Erörterungstermin durchgestanden und ein Projekt so auf den Weg des Abschlusses ge-

bracht hat, habe sich auch für höhere Aufgaben in der Verwaltung qualifiziert. Ein solches aussagekräftiges Kriterium sollte aber nicht ohne Not geopfert werden, zumal ja dem eifrigen Beamten selbst für die überobligatorische Erfüllung seiner dienstlichen Pflichten ein Bundesverdienstkreuz nicht verliehen wird.

Privatisierung: Das A-Modell

In Zeiten knapper öffentlicher Kassen steht der Erfindungsreichtum hoch im Kurs. Und so sind die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft schon vor mehr als einem Jahrzehnt auf die bemerkenswerte Idee gekommen, sich vertraglich zu einer Public-Privat-Partnership (PPP) zusammenzuschließen. Die Befürworter solcher Partnerschaften verweisen auf die Vorteile, die sich für beide Seiten ergeben können. Die öffentliche Hand kann die Finanzierung ansonsten kurzfristig nicht zu verwirklichender Projekte auf starke partnerschaftliche Füße stellen und Private können gute Gewinne einstreichen. Ob diese Erwartungen einer allenthalben eintretenden »Win-Win-Situation« allerdings tatsächlich so eintreffen, wird durchaus unterschiedlich beurteilt.

Tatjana Tegtbauer (BMVBS Bonn) stellte dazu anknüpfend an ihre Ausführungen beim vorletzten Treffen der Straßenrechtler¹¹ das A-Modell vor, das für den Ausbau von Bundesautobahnen von in der Regel vier auf sechs Fahrspuren zum Einsatz gekommen ist: Ein privater Konzessionär erhält vom Staat über 30 Jahre die Konzession für den Ausbau, die Erhaltung und den Betrieb eines Autobahnteilabschnitts und finanziert sich über die nach einigen Anlaufschwierigkeiten im Jahre 2005 eingeführte LKW-Maut (für Fahrzeuge > 12 to). Zusätzlich wird an den Konzessionsnehmer wohl auch schon einmal als Anschubfinanzierung ein kleines Handgeld in einem acht- oder sogar neunstelligen Eurobereich gezahlt. Bei durchschnittlichen Bauinvestitionen je Autobahnkilometer von ca. 11 Mio. Euro¹² sowie Unterhaltungs- und Betriebskosten von ca. 100 000 Euro pro km und Jahr¹³ geht es da schon um eine ganze Menge Geld.

Planung, Bau und Betrieb können aus einer Hand optimiert werden. Ein privater Investor verfolgt vielleicht stärker als der Staat einen auf die gesamte Betriebsdauer bezogenen »Lebenszyklusansatz«; denn bei einer soliden Bauausführung können die Unterhaltungskosten überschaubar bleiben. Die Kassenlage oder politische Einflussnahmen sind für die Projektrealisierung dann nicht allein entscheidend. Wenn es gut geht, erschließt der Staat so ganz nebenbei auch noch zusätzliche Steuerquellen. Das sind die Vorteile, die von den Befürwortern aus dem Deal zwischen öffentlicher Hand und der Bau- und Finanzwirtschaft erwartet werden.

Natürlich wird auch im konventionell finanzierten Straßenbau die private Wirtschaft beteiligt. Fachgutachter werden in die Planung der Ingenieurbauwerke und die Prüfung der Umweltverträglichkeit einschließlich des Naturschutzes eingeschaltet. Straßenbauunternehmen stellen die Projekte her. Gelegentlich soll sich die Straßenplanung dem Vernehmen nach wohl auch für die Rechtsberatung zu einem durchaus auskömmlichen Geschäft entwickelt haben. Die Einbindung der Privaten geht allerdings beim A-Modell deutlich weiter. Der Konzessionsvertrag wird auf 30 Jahre geschlossen, was für beide Seiten auch wegen des Sonderkündigungsrechts bei einer über zehnjährigen Zinsbindung (§ 489 Abs. 1 Satz 2 BGB) nicht ohne Risiken ist. Das Bau-, Betriebs- und Erhaltungsrisiko sowie das Fertigstellungsrisiko liegen beim Konzessionsnehmer. Der Staat trägt als Konzessionsgeber das Planfeststellungsrisiko und das Risiko der Änderung technischer Normen ab Ende der Ausbauphase. Das Risiko höherer Gewalt tragen in der Regel beide Vertragspartner zusammen, erläuterte *Tegtbauer*.

Es stellen sich aber noch eine Reihe weiterer Fragen: Können die Bau- und Unterhaltungslasten von den Privaten tatsächlich über einen so langen Zeitraum einer ganzen Generation geschultert wer-

7 BGH, Urt. v. 11. 10. 2007 – III ZR 298/06 –, BGHZ 174, 25.

8 Gemeinsame Entschließung von Bundestag und Bundesrat, Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss) vom 16/3158 vom 25. 10. 2006; *Stüer*, DVBl 2009, 1145.

9 Zu den Beratungen dieses Themas auf den Speyerer Planungsrechtstagen *Stüer*, DVBl 2010, 634.

10 *Stüer*, DVBl 2009, 1432.

11 *Stüer/Hermanns*, DVBl 2008, 1430.

12 Straßenbaubericht 2005, S. 6: 194,9 km verursachten Investitionen von 2.215 Mio. Euro.

13 Straßenbaubericht 2005, S. 50.

den? Wie entwickelt sich das Zinsniveau oder die Gewerbe- und Körperschaftssteuer und wird es in Zukunft eine Maut überhaupt noch geben? Können ausgeklügelte Swap-Modelle ähnlich wie die inzwischen etwas außer Mode geratenen Cross-Border-Leasing-Geschäfte¹⁴, die mit den anwaltlichen Beratern der NYLON-Connection¹⁵ durch Abschreibungsmodelle über den großen Teich finanziert wurden, diese Risiken mindern oder gehen sie mit weiteren Unsicherheiten einher? Fragen über Fragen, die ein großes Maß an Zukunftseinschätzungen beinhalten. Das gilt nicht zuletzt auch für das Verkehrsmengenrisiko, mit dem über einen so langen Zeitraum ein relativ hohes Wagnis verbunden ist.

Die Vertragsklauseln, mit denen darauf reagiert wird, sind zumeist eher wage, erläuterte *Tegtbauer*. Gleichwohl stellte sie dem A-Modell alles in allem ein durchaus vorzeigbares Zeugnis aus: Dringliche Maßnahmen könnten früher begonnen und in einer kürzeren Zeit fertiggestellt werden. Auch wirke sich das Modell in der Tendenz günstig auf die Wirtschaftlichkeit aus. Das überzeugt. Allerdings könnten die juristischen Stellschrauben noch etwas genauer justiert werden, fügte die Regierungsdirektorin hinzu. Durch runderneuerte Ausschreibungsunterlagen könnten Nachtragsrisiken eingeschränkt, durch ein Einheitsmodell die Vergütungsmechanismen vereinfacht und durch eine Standardisierung der Vertragsunterlagen, der Datenbanken über Kostenansätze und der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen die Beratungs- und Verwaltungskosten verringert und zugleich die Akzeptanz in der Öffentlichkeit verbessert werden.

Sechsspüriger Ausbau der A 1 (Bremen/Hamburg)

Eines der Vorzeigprojekte des A-Modells ist gegenwärtig der sechsspürige Ausbau der Hansalinie im Bereich Bremen-Hamburg, über den *Gabriele Recker* (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Hannover) aus der Praxis anschaulich berichtete. Mit einer Länge von über 70 km und einem Konzessionsvolumen von ca. 1 Mrd. Euro ist dieses Teilstück im Transeuropäischen Netz derzeit Europas größte Autobahnbaustelle. Die Gesamtstrecke wurde in 13 Bauabschnitte unterteilt, die jeweils etwa sechs Kilometer lang sind. Der Ausbau benachbarter Abschnitte erfolgt zeitversetzt, sodass es zwischen zwei im Bau befindlichen Abschnitten mindestens einen sechs Kilometer langen baustellenfreien Abschnitt, den sogenannten »Entspannungsabschnitt«, gibt.

Recker schilderte die komplizierten Verfahren der Vergabe und der Vertragsgestaltung und bot hierzu am Praxisbeispiel der A 1 tragfähige Lösungen an. Auch in der Umsetzungsphase sind allerdings komplexe Themen abzuarbeiten. 500 Kaufverträge, 200 Nutzungsverträge und 130 Bauerlaubnisverträge sind dazu abgeschlossen worden. Das Land ist im Grunderwerb Antragsteller. Das Enteignungsverfahren selbst wird von der Enteignungsbehörde durchgeführt. Gerade die schweren Unfälle mit Personenschäden seien auf dem Teilabschnitt der Hansalinie während der Bauzeit bereits deutlich zurückgegangen, beschrieb die Ministerialrätin die positiven Nebenwirkungen des Projekts, wobei sie auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen und andere Verkehrssicherungsmaßnahmen verwies.

14 *Zoubek*, Moderne Finanzierungsstrategien im Gefüge kommunaler Finanzverfassungen: Beispiele – Gesetzgebungsvorschläge, Diss. iur. Osnabrück 2010.

15 International tätige Anwaltsfirmen, die von New York über London die europäischen Finanzmärkte aufrollen, *Stüer*, Anwaltsblatt 2007, 431.

Im Außenverhältnis stehe die Straßenbauverwaltung in der Amtshaftung. Intern erfolge auch bei einfacher Fahrlässigkeit, wie der BGH anerkannt hat¹⁶, ein Rückgriff auf den Konzessionsnehmer, wurde in der *Diskussion* erläutert. Die Veröffentlichung der Vertragsunterlagen sei im Hinblick auf den Abschluss noch ausstehender Projekte sehr sensibel. Vielleicht könne stärker als bisher auch auf den wettbewerblichen Dialog gesetzt werden, der in England bereits einen Anteil von 80 % einnimmt, während er bei den deutschen Projekten bisher lediglich 4 % beträgt, gab Prof. Dr. *Martin Burgi* (Böschung) zu bedenken.

Die Einordnung der Vertragswerke in das zivilrechtliche bzw. öffentlich-rechtliche Rechtssystem ist nicht ganz einfach. Nicht der mit hoheitlichen Aufgaben betraute Beliehene, sondern der Verwaltungshelfer, der ja schon als Schülerlotse oder wohl auch als Feuerwehrmann seinen geradezu sprichwörtlichen guten Dienst versieht, könne vielleicht auch für den Konzessionsnehmer ein vorzeigbares Vorbild sein, wies *Steiner* die Richtung. Vielleicht sind auch beide Rechtskreise des Zivil- und öffentlichen Rechts heranzuziehen, vermutete MR *Siegfried Rinke* (BMVBS Bonn). Zugleich wurde aber auch deutlich, dass die vertraglichen Regelungen im VwVfG nicht als ergänzungsbedürftig empfunden werden.

In der weiteren Diskussion kam dann aber auch erwartungsgemäß noch Grundsätzliches zur Sprache. Ob die PPP-Modelle tatsächlich vorteilhaft seien, wurde von BGH-Vizepräsident *Wolfgang Schlick* (Karlsruhe) in Frage gestellt. Es könne einiges dafür sprechen, dass eine Vertragsseite Gewinne nur zu Lasten der anderen Seite einstreichen könne. Einer generellen Euphorie derartiger Partnerschaftsmodelle müsse daher eher mit Skepsis begegnet werden. Klare Worte, die einige Teilnehmer doch recht nachdenklich stimmten.

Vielleicht seien daher Funktionsmodelle besser geeignet, bei denen der Betrieb und die Unterhaltung der Straße weiterhin in der öffentlichen Hand verbleibe. Ob auch die Risiken der unkalkulierbaren zukünftigen Verkehrsmengen bisher nicht sachgerecht verteilt seien, könne sicher erst nach einiger Zeit bewertet werden. Zudem bestehe die Gefahr, dass mit der Einflussnahme des Bundes auf das operative Geschäft der Vertragsgestaltung am Ende noch an den Grundfesten der Bundesauftragsverwaltung gerüttelt werde.

Treffen in der Bundesstadt

Der eigentliche Ertrag derartiger Treffen ergibt sich vielfach vor allem am Rande des offiziellen Tagungsprogramms, wissen Insider zu berichten. Das kann wohl auch für das diesjährige Treffen der Straßenrechtler in der Bundeshauptstadt nicht ausgeschlossen werden. Eines ist jedenfalls klar: Der Bonner Universitätsclub hat sich nun schon zum vierten Mal in Folge als überaus gastliche Tagungsstätte mit einem beeindruckenden Ambiente bewährt. Wer die von *Dürner* mit geschickter Hand moderierten Beratungen nachlesen will, dem wird hierzu schon bald in dem Tagungsband Gelegenheit gegeben.¹⁷ Das nächste Treffen der Straßenrechtler wird wiederum in Bonn im September 2011 stattfinden.

16 BGH, Urt. v. 14. 10. 2004 – III ZR 169/04 –, BGHZ 161, 6 = DVBl. 2005, 247.

17 Der Tagungsband über die Jahrestagung 2010 wird bei der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Schriftreihe Straßenrecht, vertrieb@nw-verlag.de erscheinen.