

die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere. Die kulturellen Lebensgrundlagen werden dagegen im Grundgesetz noch immer nicht berücksichtigt. Dies muss sich ändern.

Schließlich bezeichnet der Koalitionsvertrag der jetzigen Bundesregierung den Erhalt von Kulturdenkmälern als eine gesamtstaatliche Aufgabe. Die Koalition setzt sich außerdem für ein »Europäisches Jahr für Denkmalschutz« ein.<sup>66</sup>

Wenn man bedenkt, dass Preußen bis zu seiner Auflösung kein umfassendes Denkmalschutzgesetz erlassen hat, sollte nicht zuletzt wegen der mittlerweile gestiegenen internationa-

len und europäischen Vorgaben zum Schutz der Denkmäler und Funde der Denkmalschutz im Sinne der hier gemachten Vorschläge eine neue Chance erhalten. Nach zwei Weltkriegen gilt nach dem Vorwort zum Schlussbericht der Enquete-Kommission »Kultur in Deutschland« immer noch:

»Das, was von einer Gesellschaft bleibt, ist ihre Kultur. Sie ist nicht nur Ornament, sondern das Fundament, auf dem unsere Gesellschaft steht und auf das sie baut.«<sup>67</sup>

66 Deutschlands Zukunft gestalten, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 2013., S. 131.

67 G. Connemann, BT-Drucks. 16/7000 vom 11.12.2007, S. 4.

Berichte

## Straßen im Gesamtsystem der Verkehrsträger

### 60. Forschungsseminar des Arbeitskreises Straßenrecht am 22./23.09.2014 in Bonn

von Rechtsanwalt & Notar Prof. Dr. Bernhard Stüer, Richter am BGH-Anwaltssenat, Münster/Osnabrück\*

Bereits seit seiner Gründung im Jahre 1958<sup>1</sup> hat sich der Arbeitskreis Straßenrecht zu einem festen Bestandteil des Informationsaustausches der Straßenrechtler aus Bund und Ländern, Rechtsprechung und Anwaltschaft, Wissenschaft und Praxis entwickelt. Auch bei seinem 60. Treffen, das unter der Leitung von Prof. Dr. Dr. Wolfgang Durner im Universitätsclub, dem Gästehaus der Universität Bonn, stattfand, wurden aktuelle Fragen des Straßenrechts beraten. Die Vorbereitungen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP), die Straße und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die künftige Finanzierung der Straßen und das neue EU-Vergaberecht standen dabei auch unter Beteiligung des langjährigen Arbeitskreisleiters Prof. Dr. Willi Blümel (Speyer/Wilhelmsfeld) und des weiteren straßenrechtlichen Urgesteins Prof. Dr. Udo Steiner (Regensburg) im Mittelpunkt der zweitägigen Beratungen.

#### Der neue Bundesverkehrswegeplan und die SUP in der Verkehrswegeplanung

Der Bundesverkehrswegeplan ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet und umfasst Straße, Schiene und Wasserstraße. Er soll nach einer Öffentlichkeitsbeteiligung und entsprechenden Vorberatungen im Jahre 2016 vom Bundeskabinett verabschiedet und anschließend in Ausbaugesetzen vom Bundestag beschlossen werden, erläuterte Dr. Catharina Horn vom Referat G 13 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Berlin) den Fahrplan. Wichtiges Element des in der Regel auf 10 bis 15 Jahre angelegten Plans ist die Öffentlichkeitsbeteiligung, die sich aus der SUP-RL ableitet. Danach sind Pläne und Programme mit entsprechenden Umweltauswirkungen einer Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zu unterziehen. Das wird auch in einem kontinuierlichen Beteiligungsprozess bei dem Bundesverkehrswe-

geplan stattfinden, erklärte Horn. Zugleich wies sie auf die starke Unterfinanzierung des aktuellen BVWP mit einem offenen Volumen von 86 Mrd. Euro hin. Der steigende Erhaltungsbedarf in den kommenden Jahren von ca. 7 Mrd. Euro/Jahr für alle drei Verkehrsträger von Straße, Schiene und Wasserstraße und ein steigendes Güterverkehrsaufkommen führe zu Engpässen. Daher sei es wohl das Gebot der Stunde, der Erhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur einen Vorrang vor Neubaumaßnahmen einzuräumen. Noch nicht begonnene Projekte seien daher auf den Prüfstand zu stellen.

Den Umweltbelangen komme bei der Projektbewertung eine hohe Bedeutung zu. Dazu müssten die Umweltauswirkungen in Fortentwicklung der ehemaligen Umweltrisikoeinschätzung für die Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend aufbereitet werden. Auch eine verkehrsübergreifende Alternativenprüfung auf Projekt- und Ebene sei vor diesem Hintergrund wichtig. Auf dieser Grundlage würden die Projekte jeweils durch eine Nutzen-Kosten-Analyse bewertet, in die zugleich auch monetarisierte und andere Umweltkriterien aber auch die Verkehrsprognose 2030 eingehen, und eine strategische Priorisierung und Dringlichkeitsreihung aufgestellt.

In der Diskussion wurde die Bedeutung des Bundesverkehrswegeplanes unterstrichen. Er gebe über die entsprechenden Bedarfsgesetze die Planrechtfertigung für die einzelnen Maß-

\* Zu den vorangegangenen Tagungen Stüer, DVBl 2005, 1489; DVBl. 2007, 231; Stüer/Hermanns, DVBl 2007, 1481; DVBl 2008, 1430; Stüer, DVBl 2009, 1432; Stüer/Hermanns, DVBl 2010, 1492; DVBl 2011, 1404; DVBl 2013, 25; DVBl 2014, 32.

1 Die Gründungssitzung des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« fand am 02.05.1958 im Gästehaus der Landesregierung NRW in Düsseldorf statt. Zum Wirken des Arbeitsausschusses in 50 Jahren Steiner, DVBl 2009, 614.

nahmen, die durch Planfeststellung verbindlich ausgewiesen würden. Eine überzeugende Grundlage der Verkehrswegeplanung sein daher besonders wichtig. Durch die erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung sei zugleich sichergestellt, dass die Planungen nicht an den Interessen der Betroffenen vorbei erfolgen. Dabei wurden die verstärkten Mitspracherechte – so war der Eindruck unter den Teilnehmern – allgemein begrüßt.

### Länderübergreifende Standortkonzepte für Häfen und Flughäfen als Leitlinien der Straßenplanung

Die Verkehrsinfrastrukturplanung darf sich nicht nur auf Teilaspekte wie etwa die Fernstraßen oder die Eisenbahnen beschränken, sondern muss intermodal in dem Sinne sein, dass alle Verkehrssysteme von der Straße über die Schiene oder Wasserstraße bis hin zu den Häfen und Flughäfen in ein Gesamtkonzept eingebracht werden. Das ist nicht einfach und setzt entsprechend umfangreiches Datenmaterial voraus. Auf dieser Grundlage wird gegenwärtig eine Raumwirksamkeitsanalyse für die Bundesverkehrswegeplanung erstellt, erläuterte *Bernd Buthe* den Aufgabenbereich des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und präsentierte hierzu zugleich ausgewählte Ergebnisse.

Die Palette der dabei zu berücksichtigenden Aspekte ist vielschichtig. Amtliche Verkehrsleistungsstatistiken aus den unterschiedlichsten Bereichen des Personen- und Güterverkehrs gehen in die Datengrundlagen ein. Auch müssen die aktuellen Daten perspektivisch in die Zukunft fortgeschrieben werden, was natürlich schon etwas mit dem Blick in eine Glas- kugel vergleichbar ist. Zugleich sind etwa bei Streiks oder Naturkatastrophen für alle diese Verkehrsträger Notfallplanungen zu entwickeln, die bei Bedarf sekundenschnell aus der Schublade gezogen werden können. Selbst komplizierte Zusammenhänge zwischen der jeweiligen Belastungsobergrenze etwa einer Autobahn und sich den dann ergebenden Umverteilungen, müssen in das Gesamtkonzept eingestellt werden. So haben die Verkehrswissenschaftler etwa herausgefunden, dass die Aufnahmekapazität einer Autobahn eine bestimmte Obergrenze hat, und die Verkehrsteilnehmer sich dann einen anderen Weg suchen, selbst wenn die Fahrt dann länger dauert, als wenn sie auf der verstopften Autobahn geblieben wären. Das alles ist nur mit Hilfe komplizierter Datenverarbeitung möglich, erläuterte *Buthe*. Auch die voraussichtliche Entwicklung des regionalen Bevölkerungspotenzials, Raumrelevanz und Raumwiderstände oder die funktionale Gliederung etwa der zentralen Standorte des Güterverkehrs oder die räumliche Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten durch entsprechende PKW-Fahrzeiten oder die Erreichbarkeit von Autobahnen oder Flughäfen gehen in das Gesamtmodell ein, das einen wichtigen Beitrag für entscheidende Empfehlungen an die zukünftige Verkehrspolitik geben kann.

In der *Diskussion* wurde auch die Frage erörtert, wie sicher die Prognosegrundlagen und der Prognoseschluss selbst ist. Man könne zwar in gewisser Hinsicht wahrscheinliche Entwicklungen vorhersagen. Ob diese allerdings eintreffen, sei vielfach mehr als vage. Große Infrastrukturprojekte etwa wie der Flughafen in Schönefeld würden erst sehr viel später als erwartet fertiggestellt. Auch könne durchaus schon einmal am Bedarf vorbeigeplant werden, wie etwa der Flughafen Kassel-Calden oder der hinsichtlich der Ausnutzung nur schlepp-

pend anlaufende Jade-Weser-Port zeige. Auch die detaillier- teste Datengrundlage gewährleiste nicht immer, dass die Erwartungen auch eintreten. Der Beitrag der Fachwissen- schaft könne daher nur ein dienender sein. Letztlich müsse die Politik entscheiden und dann wohl auch die Verantwor- tung für das Gelingen der gelegentlich hochfliegenden Pläne tragen (zu den Erörterungen des Deutschen Juristentages zur Haftung für gescheiterte Großprojekte *Stür*, DVBl 2014, Heft 24). Die Bereitstellung der Daten im Internet versach- liche allerdings die Diskussion und es steige die Möglich- keit, für Projektbefürworter und Projektgegner gleichermaßen Sachargumente auszutauschen als sich lediglich ohne Detail- kenntnis auf die eine oder andere Seite zu schlagen.

### Die Straße im Kontext des ÖPNV

Eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrspolitik ist beson- ders an der Schnittstelle zwischen Individualverkehr auf der Straße und Öffentlichem Personennahverkehr wichtig. Das gilt nicht nur für die Forderung, mehr Fahrgäste vom Auto in schienengebundene Verkehrssysteme und in Busse zu len- ken und damit zugleich Kosten- und Umweltaspekten besser Rechnung zu tragen. Dabei hat der ÖPNV eine wichtige Be- deutung, der sich vom Fernverkehr, Güterverkehr und Indi- vidualverkehr abgrenzt. Natürlich kann nicht jeder, wie be- reits Mitte des 17. Jahrhunderts in Paris, mit einer Sänfte oder später mit einer Kutsche, einem Pferdeomnibus, einer Pferdestraßenbahn oder wie heute noch in Asien in einer Rik- scha durch die Lande gleiten. Und darum geht es auch nicht. Öffentliche Verkehrsmittel, die seit Mitte des 19. Jahrhun- derts vor allem mit der Dampflokomotive, Dampfschiffen oder Elektrischen Straßenbahnen sowie U-Bahnen das Bild des Verkehrsgeschehens bereichert haben, haben inzwischen als Teil der Daseinsvorsorge eine herausgehobene Bedeutung und tragen den gewachsenen Mobilitätserwartungen der Be- völkerung Rechnung. Zwei wichtige Vorteile des ÖPNV im Vergleich zum Individualverkehr sind die höhere Beförde- rungskapazität und ein geringerer Flächenverbrauch. In Städ- ten, die über einen gut ausgebauten ÖPNV verfügen, kann der Anteil der Wege, die mit dem Kfz zurückgelegt werden, weniger als 50 % betragen.

Rechtsgrundlagen des ÖPNV sind das Gesetz zur Regionali- sierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG), in dem die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevöl- kerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennah- verkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge« bezeichnet wird, und die Nahverkehrsgesetze der Länder. Die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels übersteigt dabei eine Reiseweite von 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht. Nach § 5 RegG stehen den Ländern Mittel für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zur Verfügung. Zuständig für den Schienenperso- nennahverkehr sind die Länder oder nach Maßgabe der Lan- desgesetze Zweckverbände. Der Straßenpersonennahverkehr liegt in der Hand der Kreise und kreisfreien Städte. Die meisten Aufgabenträger sind zudem in Verkehrsverbänden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifverbänden oder Tarifgemein- schaften organisiert, in denen alle Verkehrsmittel mit einem Fahrschein genutzt werden können (wikipedia:ÖPNV).

*Prof. Dr. Michael Fehling* LL.M. (Berkeley) von der Bucerus Law School, Hamburg, sprach sich für eine ÖPNV-freundli-

che Planung und Gestaltung des Straßenraums aus. Die Planungen verschiedener Arten und Ebenen müssten aufeinander aber auch mit straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen abgestimmt werden. Die erforderliche Koordination der verschiedenen Planungsebenen sei allerdings vielfach noch nicht optimal. Zwar begreife sich die Nahverkehrsplanung als theoretisch zentrales Steuerungsinstrument. Die Vernetzung mit anderen Planungsebenen müsse allerdings noch verbessert werden. Das gelte etwa für die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Lärmaktionspläne (§ 47d BImSchG), die Luftreinhaltepläne (§ 47 BImSchG) aber auch die Bauleitpläne und die Planfeststellung. Die bauliche Umsetzung müsse durch eine entsprechende Finanzierung gesichert werden. Dabei komme dem Straßenverkehrsrecht eine dienende Rolle zu. Ein Verkehrsarten übergreifendes, sukzessive konkretisiertes Gesamtverkehrskonzept wäre mit dem vorhandenen Planungsinstrumentarium durchaus möglich, doch fehlt dazu eine hinreichende Vernetzung der Ebenen.

Wer den motorisierten Individualverkehr eindämmen will, muss umweltschonendere (öffentliche) Verkehrsalternativen bereitstellen und entsprechende Angebote zu einer attraktiven Mobilitätskette vernetzen. Über den Gedanken der Daseinsvorsorge hinaus erscheint dies sogar grundrechtlich fundiert. Ein Teilhaberecht auf Mobilität aus Art. 2 Abs. 1 GG ist nicht auf das Auto fixiert. Umgekehrt muss wegen Art. 20a GG der umweltschonendere ÖPNV bei der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse Vorrang genießen. Dies hat sich auch in der Gestaltung des öffentlichen Straßennetzes in Abstimmung mit den Angeboten von Bussen und Bahnen widerzuspiegeln, so *Fehling* in seinem Fazit.

In der *Diskussion* wurde auf die Breite der inzwischen erkennbaren Entwicklung verwiesen. Mehr und mehr seien es auch Elektromobile, Krafträder oder Fahrräder, die das Bild der Straße und ihrer begleitenden Busspuren, Fußgänger- und Radfahrwege prägen. Dies stelle wohl auch die Straßen- und Bauleitplanung vor neue Aufgaben. Denn die Abgrenzung der Regelungen im Planungs- und Straßenverkehrsbereich sei schwieriger. Für die Festsetzung von Einzelheiten der Verkehrswege halte § 9 BauGB nur einen beschränkten Katalog bereit. Hier müsse das Planungsrecht mit den straßenverkehrlichen Anordnungen Hand in Hand genutzt oder sogar weiterentwickelt werden. Auch könne überlegt werden, für eine Übergangszeit auch die Busspuren für die Elektroautos zu öffnen oder sie in sonstiger Weise durch kommunale Aktionen zu fördern.

### Selbstfinanzierte Straßen

Straßenschäden nicht nur als Auswirkungen von Frostperioden, gefährliche instabile Brückenanlagen, die ganz oder wie die Rheinautobahnbrücke bei Leverkusen der A 1 zumindest für den LKW gesperrt und ganz neu gebaut werden müssen, das sind nur einige Anzeichen dafür, dass der Straßenbau seit Jahren unterfinanziert ist. Abhilfe zu schaffen, ist nicht ganz einfach. Viele Modelle wie etwa die Privatfinanzierung von teuren Autobahnabschnitten wie etwa die norddeutschen Tunnelprojekte sind gescheitert oder doch so oder so in eine finanzielle Schiefelage geraten. Die erwarteten Einnahmen durch Mautfinanzierung sind weitgehend ausgeblieben, während die Baukosten auch nach Auftragsvergabe um durchschnittlich mehr als ein Drittel in die Höhe geschwollen sind.

Das kann nicht gut gehen. Auch die von Bayern ins Spiel gebrachte PKW-Maut wird hier aus verschiedenen Gründen wohl keine spürbare Linderung bringen, selbst wenn das Mautprojekt nicht an einem europäischen Vetorecht scheitert. Auf welche soliden Beine kann die Bundesstraßenfinanzierung daher künftig gestellt werden? Gibt es Auswege aus dem Dilemma oder kann nur tatenlos zugehört werden, wie das vorhandene Straßennetz langsam aber sicher immer maroder wird? Und sind es nur noch einige Prestigeprojekte, deren Verkehrsnutzen vielleicht nicht sonderlich groß ist, die aber mit einem politischen Rückenwind noch in einen sicheren Hafen segeln?

Vor allem das jährliche Haushaltssystem machte *Wolfgang Kugele* vom ADAC e.V. München, dafür verantwortlich, dass eine längerfristige Verlässlichkeit der Verkehrsfinanzierung nicht gegeben ist. Eine Mautfinanzierung werde hier keine Abhilfe schaffen. Denn sie komme wohl nur teilweise den eigentlichen Baumaßnahmen an den Verkehrswegen zugute. Zudem führe sie zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen. Für die auskömmliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur seien nicht automatisch neue Abgabensysteme entscheidend. Vielmehr gelte es, einen größeren Teil der Abgaben aus dem Verkehr dort auch zu binden. Denn gegenwärtig fließe nur etwa die Hälfte der dort generierten Einnahmen dem Gesamtverkehrssystem auch wieder zu. Auch müsse die Politik über die jährlichen Haushalte hinaus eine größere Selbstbindung eingehen. Hierzu gehören Konzepte der Überjährlichkeit etwa durch eine Erklärung zur Übertragbarkeit von Haushaltsmitteln (§§ 19, 45 BHO), der »Mehrjährigkeit« etwa durch Erklärung der Mittel zur Selbstbewirtschaftung (§ 15 BHO) und Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen sowie Sondervormögen. Die vorgenannten Optionen greifen zwar in unterschiedlicher Weise in allgemeine Haushaltsgrundsätze ein und schwächen das Budgetrecht des Parlaments sowie die Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten im Haushaltsvollzug des Bundesfinanzministers. Es empfehle sich jedoch ein stufenweises Vorgehen, durch das haushaltspolitische Bedenken gemildert und Effizienzpotentiale durch eine kreislaufwirtschaftsorientierte haushaltsnahe Fondlösung genutzt werden könnten, meinte der ADAC-Referent für Infrastrukturprojekte.

Für die Verteilung der Finanzmittel kämen mehrere Gesichtspunkte in Betracht, wurde in der *Diskussion* angemerkt. Sie könnten im Schwerpunkt dort eingesetzt werden, wo sie wirtschaftet sind. Man könne aber auch überlegen, unabhängig von der örtlichen Herkunft der Mittel diese dort einzusetzen, wo ein besonders dringender Handlungsbedarf bestehe. Die Kfz-Steuer verursache wegen der zahlreichen Nichtzahler erhebliche Kosten, verlaute aus gut unterrichteten Kreisen aus der Finanzverwaltung. Daher könne es sich empfehlen, diese Steuer durch eine allgemeine Infrastrukturabgabe zu ersetzen, gab *Steiner* zu bedenken. Es gehe kein Weg daran vorbei, die Ausbaustandards einzuhalten. Das gelte vor allem bei Bundes- und Landesstraßen, sei aber auch für Gemeindestraßen erforderlich. Die Interessenkonflikte müssten in wechselseitiger Abstimmung von Haushalts- und Verkehrspolitikern gelöst werden. Nur wer sein Anliegen auf gesellschaftliche und politische breitere Schultern stelle, könne mit einer angemessenen Umsetzung rechnen, fügte der ehemalige Richter des BVerfG hinzu.

## Das neue Vergaberecht

Die neuen EU-Vergaberichtlinien sind am 17.04.2014 in Kraft getreten. Der Gesetzgeber hat nun zwei Jahre Zeit, sie in deutsches Recht umzusetzen. Das Gesamtpaket besteht aus drei Teilen: eine (neue) allgemeine Vergabekoordinierungs-RL, eine (neue) Sektoren-RL 2014 25/EU und (erstmal) eine Konzessions-RL 2014/23/EU. Bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen können in Zukunft auch ökologische und soziale Kriterien verstärkt eine Rolle spielen. Neben das Kriterium des »wirtschaftlich günstigsten Angebots« zählt nun auch das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Interessant ist von den insgesamt drei Richtlinien insbesondere die Richtlinie über die Vergabe öffentlicher Aufträge. Es zeichnet sich eine Umsetzung innerhalb des bewährten deutschen Vergaberechtsystems nach dem Kaskadenprinzip (Gesetz, Verordnung sowie Vergabe- und Vertragsordnungen) ab. Vor allem die VOB/A, die praxisnahe Verfahrensvorschriften für die Vergabe öffentlicher Bauaufträge enthält, ist entsprechend anzupassen. Jeder Mitgliedstaat kann zukünftig selbst nach diesen ökologischen und sozialen Kriterien entscheiden, ob eine Behörde oder ein Privatunternehmen den öffentlichen Bau- oder Dienstleistungsauftrag ausführen soll. Die Kriterien der Vergabe gelten dabei auch für Unterauftragsnehmer, erläuterte *Prof. Dr. Thorsten Siegel*, FU-Berlin.

Aufträge für große Projekte können in Lose unterteilt werden, sodass sich Unternehmen auch für eine Teilleistung bewerben können. Die Regelung ist für Deutschland allerdings nicht neu. Künftig kann im Bieterverfahren ein einheitliches elektronisches Auftragsdokument verwendet werden. Nur wer den Zuschlag erhält, muss die Originaldokumente einreichen. Neben den bisher gegebenen Vorrang des offenen Verfahrens tritt nun ein gestärktes Verhandlungsverfahren.

Das Gesetzpaket enthält außerdem gemeinsame EU-Standards für Konzessionsverträge. Ausgenommen bleibt die kommunale Wasserversorgung.

Durch mögliche Kriterien wie Klima- und Umweltschutz, Innovationsförderung oder die Lebenszykluskosten eines Produktionsprozesses vergrößern sich allerdings die Nachweispflichten und damit der bürokratische Aufwand gerade für kleinere und mittlere Unternehmen, wird das EU-Gesetzpaket von Teilen der deutschen Wirtschaft kommentiert. Deshalb entzündet sich gerade an diesen neuen Zuschlagskriterien die Kritik. Schon heute können ökologische, soziale und Innovationskriterien berücksichtigt werden, soweit sie in einem Zusammenhang mit dem konkreten Auftragsgegenstand stehen. Es wird deshalb eine Begrenzung vergabefremder Kriterien auf auftragsbezogene Aspekte gefordert. Zudem wird befürchtet, dass das modernisierte Vergaberecht für kleinere und mittlere Unternehmen schwieriger wird. Die Richtlinien sollten deshalb nur im tatsächlich zwingend notwendigen Umfang in das deutsche Vergaberecht umgesetzt werden. Denn bereits heute würden Handwerker zunehmend aufgrund der Kompliziertheit der Verfahren auf die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen verzichten.

Die Vergabeverfahren dürfen sich nicht zu Stolpersteinen der Verkehrsplanung entwickeln. Wenn das Baurecht auch nach langwierigen Planungs- und Gerichtsverfahren bestehe, dann dürfe es nicht zu unerträglichen weiteren Verzögerungen durch Konkurrentenklagen in Vergabeverfahren kommen, forderte der Vizepräsident des VGH München, *Dr. Erwin*

*Allesch* in der *Diskussion*. Zugleich wurde allerdings über Erfahrungen berichtet, wonach die Vergabeverfahren und deren rechtliche Nachprüfung durchweg nicht zu größeren zeitlichen Verzögerungen führen. Durch ein begleitendes einstweiliges Rechtsschutzverfahren sei vielmehr in aller Regel sichergestellt, dass über Vergabestreitigkeiten zeitnah entschieden werde, erläuterte *Prof. Dr. Ulrich Stelkens* (Speyer). Die Reichweite der Möglichkeiten, vergabefremder Kriterien in das Vergabeverfahren einzuspielen, sei wohl noch nicht abschließend festgelegt.

Am Rande der Tagung kamen unter den Vergaberechtlern noch zahlreiche weitere Gesichtspunkte zur Sprache: Einerseits wird vermutet, dass die neuen Kriterien das Diktat des niedrigsten Preises beenden und die Qualität wieder in den Mittelpunkt stellen. Andererseits wird aber auch befürchtet, dass künftig unzählige und beliebige vergabefremde Kriterien mit in eine Vergabe hineinspielen und dies Willkür sowie Verzerrungen nach sich ziehen wird.

In der interkommunalen Zusammenarbeit ist nun geregelt, dass die öffentliche Hand Aufträge direkt und ohne Vergabeverfahren an kommunale Betriebe vergeben kann, wenn bestimmte, festgelegte Kriterien erfüllt sind. Auch daran kommt Kritik aus dem Handwerk. Für die öffentliche Hand sei es künftig leichter, andere öffentliche Stellen zu beauftragen, ohne ein Ausschreibungsverfahren durchführen zu müssen. Damit werde einer weitgehenden Rekommunalisierung Vorschub geleistet – so werden Beschaffungsmärkte nicht geöffnet, sondern abgeschottet. Der Zweck des Vergaberechts sei es nicht, der öffentlichen Hand die Vergabe von Aufträgen zu erleichtern, sondern sicherzustellen, dass Steuergelder sinnvoll eingesetzt werden. Dies könne nur dann gelingen, wenn die Aufträge im Wettbewerb und ohne Diskriminierung vergeben würden, verlautet in den Kaffeepausen.

## Treffen in der Bundesstadt

Der Bonner Universitätsclub hat sich unter Leitung von *Durner* nun schon zum achten Mal in Folge als überaus gastliche Tagungsstätte mit einem beeindruckenden Ambiente bewährt. Die Bonner Beratungen werden wohl schon bald in einem Tagungsband gedruckt vorliegen.<sup>2</sup> Das nächste Treffen der Straßenrechtler, auf das sie sich nicht nur wegen der stets ausgezeichneten Rahmenbedingungen im Gästehaus der Universität Bonn freuen, findet am 21. und 22.09.2015 wiederum in Bonn statt.

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Schriftenreihe Straßenrecht, vertrieb@nw-verlag.de.