

Rechtliche Anforderungen aus dem Postulat der „nachhaltigen Entwicklung“ an öffentliche Auftraggeber der Infrastruktur

1 Zum Konzept der Nachhaltigkeit

Der Begriff der nachhaltigen Entwicklung („sustainable development“) scheint bereits seit Jahrzehnten in internationalen Rechtsgrundlagen und Positionspapieren auf. Zu nennen ist beispielsweise der Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (so genannter „Brundtland-Report“) von 1987 oder die World Conservation Strategy von der Internationalen Union für Bewahrung der Natur. Die nachhaltige Entwicklung war bereits 1992 ein zentrales Thema des Weltgipfels von Rio und ist in die so genannte Rio-Deklaration eingeflossen. Das zur Rio-Deklaration gehörige politische Aktionsprogramm ist die weitläufig bekannte Agenda 21.

In weiterer Folge ist das Konzept in das europäische Umweltrecht eingeflossen. Es fand sowohl Aufnahme in die Einheitliche Europäische Akte als auch in den EG-Vertrag. Das Fünfte Aktionsprogramm der EG, ABI C 138 vom 17.5.1993, baut bereits ganz wesentlich auf dem Konzept der Nachhaltigkeit auf; das gesamte Fünfte Umweltaktionsprogramm der EG stand unter dem Titel der dauerhaften und umweltgerechten Entwicklung.

Seit Erlass des Fünften Umweltaktionsprogramms hat das Konzept der Nachhaltigkeit in zahllosen Regelwerken der EU Verankerung gefunden (Vertrag von Amsterdam, in den folgenden Umweltaktionsprogrammen und mittlerweile auch in zahlreichen Richtlinien).

Im nationalen Recht ist das Konzept der Nachhaltigkeit zunächst im Verfassungsrecht, aber auch auf einfacher gesetzlicher Ebene sowohl im Bundes- als auch im Landesrecht

hundertfach in Verwendung. Das Nachhaltigkeitskonzept ist insbesondere in der oberösterreichischen und in der niederösterreichischen Landesverfassung erwähnt. Hingegen ist der Begriff noch nicht in das österreichische Bundesverfassungsrecht aufgenommen worden.

Der Begriff findet sich darüber hinaus in zahlreichen österreichischen Umweltschutzbestimmungen, beispielsweise im Wasserrecht, im Abfallwirtschaftsrecht, in den Bodenschutzgesetzen der Länder, im UVP-Recht, im Forstrecht oder etwa im Naturschutzrecht.

2 Zur Bedeutung des Konzepts der Nachhaltigkeit

Im Fünften Umweltaktionsprogramm der EG wird eingangs erwähnt, dass der Begriff „dauerhaft und umweltgerecht“ eine Politik oder Strategie beschreibt, die auf stetige wirtschaftliche und soziale Entwicklung ausgerichtet ist, ohne dass die Umwelt und die natürlichen Ressourcen, von denen jede menschliche Aktivität abhängt, geschädigt werden. Verwiesen wird auf den Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland-Bericht), wonach eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung definiert wurde als „Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart einlöst, ohne die Fähigkeit der künftigen Generationen, ihre Begriffe zu erfüllen, zu beeinträchtigen“. Dazu gehören die Bewahrung des Gleichgewichts und des Werts der natürlichen Ressourcen, die Neufestlegung von Kriterien für die kurz-, mittel- und langfristigen Kosten-Nutzen-Analysen, Instrumente zur Verdeutlichung

der tatsächlichen sozioökonomischen Auswirkungen und die gerechte Verteilung und Verwendung der Ressourcen zwischen allen Nationen und Regionen der Welt. Als Verhaltensforderungen für eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklung wurden die Berücksichtigung der begrenzten Verfügbarkeit von Rohstoffen, die optimierte Wiederverwendung und Wiederverwertung von Abfall, die Rationalisierung des Energieverbrauchs und die Änderung von Verbrauchs- und Verhaltensmustern der Gesellschaft genannt (siehe dazu die Einleitung der Zusammenfassung des Fünften Umweltaktionsprogramms).

Diese Denkansätze sind durch zahlreiche europäische Regelungen auch ins österreichische Recht eingeflossen; allerdings ist festzuhalten, dass auch bereits vor der Verwendung des Begriffs im internationalen bzw. europäischen Recht in Österreich Rechtsgrundlagen vorhanden waren, die zumindest den Begriff der Nachhaltigkeit beinhaltet haben. Beispielsweise ist im Forstgesetz eine der ältesten Erwähnungen des Begriffs der Nachhaltigkeit.

Die Bedeutung der Nachhaltigkeit in den genannten Rechtsgrundlagen ist denkbar verschieden.

In vielen Rechtsbereichen bezeichnet der Begriff ein nicht bloß kurzfristiges Zeitausmaß. Der Begriff der Nachhaltigkeit ist allerdings keineswegs gleichzusetzen damit, dass damit sichere Minimalstandards für die jeweilige Materie vorgeschrieben würden. Das Fehlen konkreter Umsetzungskonzepte bzw. Handlungsanordnungen bedeutet dennoch nicht, dass die Nachhaltigkeit unbeachtlich wäre.

So hat beispielsweise die Verankerung der Nachhaltigkeit in den Zielen und Grundlagen des Abfallwirtschaftsrechts (§ 1 Abs 3 AWG 2002) weit reichende Konsequenzen gehabt; so ist es sicher nicht verfehlt zu behaupten, dass die zahlreichen Abfallverwertungsquoten beispielsweise in der Verpackungsverordnung, der Altfahrzeuerverordnung (80 %!) und in der Elektroaltgeräteverordnung auf diesem Grundsatz des Abfallwirtschaftsrechtes aufbauen. Das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung wurde ebenso im Bundesabfallwirtschaftsplan 2001 verstärkt verankert und es wurde ihm hohe Priorität zugestanden, was von Behördenseite auch tatsächlich so gelebt wird.

Als eine weitere von zahllosen Rechtsgrundlagen im österreichischen Recht sei das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz erwähnt, wonach beispielsweise das Umweltverträglichkeitsgutachten Aussagen zu den erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten hat. Auch die Einzelfallprüfung im UVP-G 2000 stellt darauf ab, ob unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen Lebensräume und Schutzzwecke wesentlich beeinträchtigt werden.

Über die genaue Bedeutung der Nachhaltigkeit besteht aus den genannten Gründen keine Einigkeit. Während ein Wertverständnis verstärkt ökologische Aspekte betont, wird darunter vorherrschend und überwiegend ein Modell verstan-

den, wonach die Nachhaltigkeit drei Hauptrichtungen aufweist, nämlich

- ökologische
- soziale und
- ökonomische Aspekte.

Bereits daraus ist ersichtlich, dass die Nachhaltigkeit keineswegs nur die Bedeutung der Längerfristigkeit hat, sondern bereits in viel größerem Umfang an Bedeutung in der Rechtsordnung gewonnen hat.

3 Bedeutung des Konzepts der Nachhaltigkeit aus ökonomischer Sicht

Ein bedeutendes Begriffsmerkmal der Nachhaltigkeit ist die Effektivität (also die Frage, wie gut ein Ziel erreicht wird) und weiters die Effizienz (das ist das Aufwands-Ertrags-Verhältnis), wobei derzeit im Infrastrukturbereich das Effizienzkriterium bei Weitem im Vordergrund steht. Es ist grundsätzlich auch durchaus nachvollziehbar, dass zur Zielerreichung jeweils ein vernünftiger Aufwand einzusetzen ist.

Der Grundsatz der Kosteneffizienz hat längst in unserer Gesetzgebung Eingang gefunden. Die Prinzipien der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit haben sowohl in der Verfassung (§ 51a B-VG) und somit auch im Vergaberecht als bestimmende Faktoren Einfluss gefunden.

4 Nachhaltigkeit bei Ausschreibungen öffentlicher Infrastrukturinvestitionen

Im Bereich des Vergaberechtes wurde bereits durch den EuGH bestätigt, dass ökologisch orientierte Zuschlagskriterien zulässiger Be-

standteil des Vergabeverfahrens und insbesondere für einen Zuschlag sind. Das EuGH-Urteil stammt vom 17.9.2002, Rechtssache C-513/99 Concordia Bus Finland OY AB (folgend „Concordia Bus“). Dieselben Rechtsprinzipien wurden im Urteil des EuGH vom 4.12.2003, EVN AG und Wienstrom GmbH gegen Republik Österreich, Rechtssache C-448/01 (folgend „Wienstrom“), bestätigt.

Aufbauend auf den oben angeführten Entscheidungen gestatten die Vergaberichtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG ausdrücklich die Einbeziehung von Umweltbelangen in die Zuschlagskriterien. Aus dem Urteil des Gerichtshofs in dieser Rechtssache sowie aus den RL 2004/17/EG und 2004/18/EG folgt, dass alle Zuschlagskriterien vier Bedingungen erfüllen müssen:

1. Zuschlagskriterien müssen einen Zusammenhang mit dem Auftragsgegenstand aufweisen. Dies ist von grundlegender Bedeutung. Dadurch wird gewährleistet, dass Zuschlagskriterien mit den im Auftragsgegenstand normierten Erfordernissen des öffentlichen Auftraggebers im Zusammenhang stehen.
2. Die Zuschlagskriterien müssen spezifisch und objektiv qualifizierbar sein. In der Rechtssache „Concordia Bus“ hat die Gemeinde Helsinki, vor der Bewertung der Angebote, ein System für die Vergabe von Zusatzpunkten für bestimmte Emissionswerte und Lärmpegel festgelegt und veröffentlicht. Dieses System erachtete der Gerichtshof für angemessen, spezifisch und messbar.

In der Rechtssache „Wienstrom“ befand der Gerichtshof, dass der

öffentliche Auftraggeber, damit die Bieter bei der Abfassung ihrer Angebote über die gleichen Chancen verfügen, seine Zuschlagskriterien so formulieren muss, dass durchschnittlich fachkundige Bieter sie bei Anwendung der üblichen Sorgfalt in der gleichen Weise auslegen können. Als weiteres Element der nötigen Klarheit und Messbarkeit der Zuschlagskriterien führte der Gerichtshof an, dass der öffentliche Auftraggeber nur Kriterien aufstellen dürfe, anhand der die in den Angeboten enthaltenen Angaben effektiv geprüft werden können.

3. Zuschlagskriterien müssen vorab bekannt gemacht worden sein und
4. die Zuschlagskriterien müssen das Gemeinschaftsrecht beachten.

Die letzte aus dem EG-Vertrag abzuleitende und in den Vergaberichtlinien aufgeführte Bedingung lautet, dass Zuschlagskriterien allen wesentlichen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts entsprechen müssen. Der Gerichtshof erwähnt in seinem Urteil „Concordia Bus“ ausdrücklich die Bedeutung des Diskriminierungsverbots, auf dem andere Grundsätze beruhen, beispielsweise die Dienstleistungsfreiheit und die Niederlassungsfreiheit.

Die Frage der Diskriminierung wurde ausdrücklich in der Rechtssache „Concordia Bus“ behandelt. Eine der Einwendungen der „Concordia Bus“ lautete, dass die von der Gemeinde Helsinki festgelegten Kriterien diskriminierend seien, da das gemeindeeigene Busunternehmen HKL das einzige Unternehmen mit erdgasbetriebenen Fahrzeugen sei, das diese Emissionswerte erreichen könnte. Der Gerichtshof urteilte, dass die Tatsache, dass

eines der vom öffentlichen Auftraggeber aufgestellten Zuschlagskriterien nur von einer geringen Zahl von Unternehmern erfüllt werden könne, dieses Kriterium an sich nicht diskriminierend mache. Daher müsse bei der Klärung der Frage, ob eine Diskriminierung vorliege, der gesamte Sachverhalt berücksichtigt werden.

5 Zur Verwendung von Lebenszykluskosten bei Ausschreibungen

In der Vergabephase eines Beschaffungsverfahrens ist der Kaufpreis stets einer der wesentlichen Faktoren. Dennoch ist der Kaufpreis aber nur einer der Kostenfaktoren in dem gesamten Prozess der Beschaffung, des Besitzes und der Entsorgung. Um die Gesamtkosten eines Auftrags bewerten zu können, müssen die verschiedenen Phasen betrachtet werden. Dies wird als „Lebenszykluskosten“-Konzept bezeichnet.

Dieses Konzept umfasst die Einbeziehung aller während der Lebensdauer des Produkts oder der Dienstleistung anfallenden Kosten in die Kaufentscheidung.

Das britische Chartered Institute of Purchasing and Supply schlägt vor, folgende Faktoren in die Ermittlung der Lebensdauer Gesamtkosten einzubeziehen:

- Kauf und alle damit verbundenen Kosten (Lieferung, Installation, Inbetriebnahme usw.)
- Betriebskosten, einschließlich Energie, Ersatzteile und Instandhaltung
- Kosten am Ende der Lebensdauer, beispielsweise Außerbetriebsetzung und Entsorgung

Diese Kosten sollten gemäß dem Handbuch über umweltgerechte Beschaffung der EU (SEK [2004]1050) in der Vergabephase als Kostenfaktoren aufgeschlüsselt werden, damit sichergestellt ist, dass diese bei der Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebots berücksichtigt werden.

Folgende Begründung zur Verwendung des Lebenszykluskosten-Konzepts findet sich im oben genannten Handbuch:

- Durch die Anwendung eines „Lebenszykluskosten“-Konzepts werden die tatsächlichen Kosten eines Auftrags ersichtlich. Die Anwendung dieses Konzepts bei der Aufstellung der Zuschlagskriterien wird sowohl die Umweltleistung als auch die finanzielle Lage verbessern.
- Die „minimierten Lebenszykluskosten“ finden bei vielen privaten und öffentlichen Beschaffungsstellen Anwendung. Infolgedessen sind Analysen der Lebenszykluskosten und Leitlinien verfügbar, die die Aufgabe der Entwicklung von Spezifikationen für die Festlegung von Anforderungen im Ausschreibungs- und Vergabeprozess erleichtern können.

Bei Berücksichtigung der Lebenszykluskosten werden alle Kosten einbezogen, die bei Produktion/Verbrauch/Nutzung und Entsorgung eines Produktes oder einer Dienstleistung („Wiege-zur-Bahre“-Ansatz) anfallen. D. h. die Kosten, die während des Lebenszyklus eines Produktes anfallen und die der Auftraggeber tragen wird, können bei der Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebots berücksichtigt werden.

In den Vergaberichtlinien sind Betriebskosten und Rentabilität aus-

drücklich als Zuschlagskriterien genannt. Diese Kosten können die direkten Betriebskosten (Verbrauch von Energie, Wasser und anderen Ressourcen während der Lebensdauer des Produktes), Ausgaben für Energiesparmaßnahmen (zum Beispiel Investitionen in eine bessere Isolierung, um künftig Energie und damit Geld zu sparen) sowie die Kosten für Wartung oder Recycling des Produkts umfassen. Bei der Bewertung von Angeboten kann der Auftraggeber darüber hinaus die Kosten für Abfallbehandlung oder -wiederverwertung berücksichtigen.

6 Haftungsaspekte

Aufgrund mehrerer Rechtsgrundlagen (siehe sogleich) sind Ansprüche des Straßenbenützers auf einen ordnungsgemäßen Straßenzustand – und damit auf eine Beförderung innerhalb angemessener Zeit ohne vermeidbare Verzögerungen – denkbar.

6.1 Vertragsverhältnis zwischen Straßenerhalter und Straßenbenützern

Nach der mittlerweile mehrfach bestätigten Judikatur des OGH liegt auf Grund der Mautzahlungen der Straßenbenützer ein Vertragsverhältnis mit dem Straßenerhalter vor.

Der OGH sprach in seiner Entscheidung vom 22.02.01, 2 Ob 33/01v, aus, dass es sich bei der zeitabhängigen Maut (Vignettenmaut) nicht um eine Abgabe, sondern um ein privatrechtliches Entgelt handle. Danach gelte für diese Mautstrecken die ständige Rechtsprechung des OGH aus der Zeit vor 1997, der zufolge der Mautstraßenerhalt auf der Grundlage

eines mit dem Straßenbenützer entgeltlich geschlossenen Vertrages bei Erfüllung seiner vertraglich übernommenen Schutz- und Sorgfaltspflichten für jedes Verschulden einzustehen habe. Diese Rechtsansicht wiederholte der OGH in seiner Entscheidung vom 26.04.01, 2 Ob 133/00y.

- Der zitierten Entscheidung vom 22.2.2001 lag der Sachverhalt zu Grunde, dass sich in einem Tunnel ein sog. Leitbaken auf der Fahrbahn befand, worauf der Kläger auffuhr. Der OGH stellte zur Erhaltungspflicht fest, dass mit dem Ankauf der Mautvignette ein Benützungsvertrag geschlossen werde, wobei bei der vertraglichen Leistung auch die dem privatrechtlichen Vertrag entspringende Verpflichtung gehört, Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
- Der zitierten Entscheidung vom 26.4.2001 lag der Sachverhalt zu Grunde, dass der Kläger in einer Kurve gegen die Leitplanke stieß, weil die Fahrbahn vereist und nicht gestreut war.

Daraus folgt, dass der Straßenerhalter nicht nur die deliktische Haftung nach § 1319a ABGB (sogenannte Wegehalterhaftung) trifft, sondern dass sie vielmehr aufgrund eines Vertrages dem Straßenbenützer haftet.

6.2 Zustand der Fahrbahn und Pflichten des Straßenerhalters aufgrund des Vertragsverhältnisses

Schon die Rechtsprechung zu § 1319a ABGB besagt, dass der geforderte Wegezustand sich auch nach dem richtet, was dem Wegerhalter bezüglich der Erschaffung und der Erhaltung der Wegequalität

objektiv zumutbar ist. Hier geht es bezüglich der Zumutbarkeit um die Frage, welchen Zustand der konkrete Weg haben muss, etwa ob es einem Straßenerhalter zumutbar ist, eine Straße ohne Schlaglöcher zu errichten und zu erhalten. Für die Halter von Bundes-, Landes-, Bezirks- und grundsätzlich auch Gemeindestraßen ist dies zu bejahen (vgl. hierzu Reischauer in Rummel³, § 1319a Rz 6).

Darüber hinaus kann der Benützer von Mautstraßen auf höhere Sicherheitsstandards vertrauen (vgl. Reischauer in Rummel³, Rz 25 zu § 1319a). Durch die Baustellen für Instandhaltungsarbeiten werden jedoch Gefahrensituationen geschaffen. Es wäre daher zu überlegen, ob dem Straßenbenützer aufgrund des Vertrages und des damit im Zusammenhang stehenden Anspruchs auf höhere Sicherheitsstandards auch ein Recht auf größere Instandhaltungsintervalle und somit weniger Baustellen zukommt. Die Problematik hierbei liegt in erster Linie darin, nachzuweisen, welche Intervalle zumutbar sind. Man kann dabei wohl nur von einer Durchschnittsbetrachtung ausgehen.

Weiters scheint es denkbar, für die Benützung einer Autobahn nur dann eine Maut zuzulassen, wenn sich daraus auch gewisse Rechte ergeben. Insbesondere sollte die Benützung der Autobahn gegenüber der Benützung anderer Straßen vorteilhaft sein, was z. B. die Zügigkeit des Verkehrs und die Qualität der Straße betrifft.

Das Bundesstraßenmautgesetz 2002 sowie die darauf erlassenen Verordnungen und die Mautordnung enthalten ausführliche Regelungen über die Entrichtung der Maut und den damit in Zusammenhang stehenden

Pflichten der Mautschuldner. Pflichten des Bundes oder der Straßenerhalter, die sich aus dem Erhalt der Maut ergeben, sind nicht geregelt. Denkbar wäre etwa die Kodifikation von Mindestanforderungen an die Straßenerhaltung im Bundesstraßenmautgesetz.

7 Rechtsgrundlagen für Verspätungsschäden; Kodifikationen von Mindeststandards im Bahn- und Flugverkehr

Sowohl im Luft- als auch im Schienenverkehr führten insbesondere Verbraucherschutzgedanken dazu, dass Entschädigungen für große Verspätungen bzw. Flug- und Zugausfälle bezahlt werden. Für Straßenbenutzer gibt es derartiges bislang noch nicht. Es zeigt sich dennoch, dass der Verbraucherschutz im Transportwesen eine bedeutende Rolle einnimmt und in diese Betrachtung mit einzubeziehen ist.

7.1 Luftfahrt

Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vom 11.2.2004, ABI L 46/1 vom 17.2.2004, S 1, stehen den Passagieren seit 17.02.05 im Flugverkehr Entschädigungen zu, falls diese gegen ihren Willen nicht befördert werden oder ihre Flüge große Verspätungen haben. Diese Entschädigung dient in erster Linie dem Verbraucherschutz und der Stärkung der Fluggastrechte.

7.2 Schienenverkehr

Zum Schienengüterverkehr und Personenverkehr der Bahn ist ebenfalls auf zwei europäische Rechtsgrund-

lagen zu verweisen. Der Vorschlag über eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Entschädigungen bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr vom 3.3.2004 KOM(2004) 144 endgültig, und der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr vom 3.3.2004 KOM(2004) 143 final, regeln die Zahlung von Schadenersatz im Falle großer Verspätungen im Bahnverkehr.

Sowohl die ÖBB als auch die Deutsche Bahn zahlen ihren Passagieren Teile des Beförderungsentgelts zurück, falls Züge große Verspätungen haben oder ausfallen. Die ÖBB haben die Entschädigung in einer „Passagiercharta“ geregelt. In der Präambel der Passagiercharta findet sich der Satz: „Ziel der Passagiercharta ist eine Verbesserung der Stellung der Kunden im Sinne eines umfassenden, modernen Leistungsversprechens.“ Auch die Entschädigungen der ÖBB und der Deutschen Bahn haben den Verbraucherschutz im Auge.

7.3 Schlussfolgerung für Verspätungsschäden

Der Verbraucherschutz ist im Transportwesen anerkannt und auch schon von der EU aufgegriffen worden. Es wäre daher für die gegenständliche Problematik denkbar, Verbraucherschutzaspekte auch im Straßenverkehr anzuerkennen.

Es besteht kein großer Unterschied, ob ein Zug oder Flug eine Verspätung hat oder ob wegen des mangelhaften Straßenzustandes Staus zu Stande

kommen bzw. vermeidbare Instandhaltungsarbeiten notwendig werden, die wiederum zu Staus führen.

Sowohl die Verordnung über Fluggastrechte als auch die Passagiercharta der ÖBB sehen verständlicherweise für „Ausnahmesituationen“ vor, dass keine Entschädigungen gezahlt werden, insbesondere bei Naturkatastrophen. Aspekte der höheren Gewalt müssen dem Straßenerhalter also zugute kommen.

8 Zusammenfassung

Zusammenfassend liegt eine Reihe von Rechtsgrundlagen vor, die die verstärkte Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und ökonomischer Aspekte zulassen bzw. sogar gebieten.

Die Heranziehung und Anwendbarkeit von Life-Cycle-Costs-Konzepten und Nachhaltigkeitskonzepten liegt damit auf der Hand und kann durchaus bereits als gängiger Standard beschrieben werden.

Wenn die aufgezeigten Rechtsgrundlagen auch nicht so zu deuten sind, dass der Betondecke zwingend der Vorzug vor der Asphaltdecke einzuräumen wäre, so kann doch festgehalten werden, dass Rechte der Vertragspartner (Straßenbenutzer) im Sinne einer Verbraucherfreundlichkeit frühzeitig – also bevor der Gesetzgeber Handlungsbedarf erkennt – formuliert und angewendet werden sollten. Empfehlenswert wäre also für Straßenerhalter, ihre Kunden bereits ohne ausdrückliche Verpflichtung mit entsprechenden Konzepten für eine freie Fahrt zu überraschen.