

Dieses Argument überzeugt nicht, weil die Probleme der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Mitgliedstaaten hinsichtlich der Übertragung von Befugnissen in gleichem Maße auch bei der Baukonzession bestehen.

V. Auswirkungen für die Praxis

Für die Praxis bedeutet dieses Urteil, dass die Verwaltung sich nicht an die feststehenden Regeln des europäischen und nationalen Vergaberechts, insbesondere an die Regeln der VOL halten muss. Gefordert ist jedoch die Einhaltung der in den Artikeln 28 bis 30 und 43 bis 55 EG-Vertrag niedergelegten Grundsätze. Insbesondere handelt es sich dabei um die Grundsätze der Nichtdiskriminierung, der Gleichbehandlung, der Transparenz, der gegenseitigen Anerkennung von Abschlüssen und der Verhältnismäßigkeit¹⁸.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, muss ein Auswahlverfahren durchgeführt werden, dass sich letztlich an die Vorschriften der VOL anlehnt. Dieser Weg, einen Vertrag vom Anwendungsbereich des Vergaberechts auszunehmen und schließlich Gleichbehandlung und Transparenz zu fordern, ist befremdlich. Die Verwaltung ist dann vor die Aufgabe gestellt, bei jeder einzelnen Aufgabenübertragung im Wege der Konzession ein Verfahren zu entwickeln, dass es letztlich bereits gibt. Im Zweifel

¹⁸ Auslegungsmitteilung (Fußn. 10), S. 6.

werden, um etwaige Verstöße gegen europäische Vorgaben zu vermeiden, dann schließlich doch wieder die Vorschriften der VOL angewendet.

Nicht zu vernachlässigen ist auch, dass die Herausnahme aus dem Anwendungsbereich des Vergaberechts Auswirkungen auf den Rechtsschutz des abgewiesenen Bewerbers hat. Diesem steht nicht das Nachprüfungsverfahren gem. §§ 102 ff. GWB mit anschließender Beschwerdemöglichkeit beim Vergabesenat nach §§ 116 ff. GWB zur Verfügung.

VI. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Entscheidung des EuGH nicht in das Gefüge der unterschiedlichen Privatisierungsformen und deren vergaberechtlicher Relevanz einordnen lässt. Das Urteil widerspricht der sonst vertretenen extensiven Anwendung vergaberechtlicher Vorschriften zugunsten des freien Wettbewerbs und der Transparenz. Die für die unterschiedliche Behandlung der Dienstleistungskonzession im Verhältnis zur Baukonzession und zu anderen Privatisierungsvorgängen vorgebrachten Gründe halten einer näheren Prüfung nicht stand. Sie bringen für die Praxis die Schwierigkeit, ein Auswahlverfahren auszugestalten, dass den vom EuGH geforderten Grundsätze entspricht. Die Einbeziehung von Dienstleistungskonzessionen in den Anwendungsbereich der Dienstleistungsrichtlinie sollte deshalb erneut zur Diskussion gestellt werden.

Berichte

Nichtverkehrliche Straßennutzung

– Forschungsseminar der Universität des Saarlandes und des Arbeitsausschusses »Straßenrecht«
der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen –

Von Rechtsanwalt und Notar Professor Dr. *Bernhard Stüer*, Münster/Osnabrück

Schon im Verwaltungsrechts-Lehrbuch von *Otto Mayer*¹ kann man nachlesen, dass die Straße vielfältige Funktionen erfüllt. Neben der Funktion als Verkehrsweg sind es vor allem zahlreiche Möglichkeiten der Kommunikation, die der Straßenraum bereits traditionell bietet. Dabei steht nicht nur das Schwätzchen der gesprächigen Hausfrauen im Vordergrund, wie es *Otto Meyer* bereits im Jahre 1924 erwähnt. Die Straße bietet heute anders als noch vor bald 80 Jahren vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für moderne Telekommunikationslinien und Versorgungsleitungen. Mit der verstärkten Nutzung der Straße für nicht straßenverkehrsbezogene Zwecke tritt auch die Folgekostenproblematik auf den Plan. Denn die neuen Funktionen lassen den Gedanken aufkommen, die Nutzer auch für die

Folgekosten zur Kasse zu bitten. Auch die Werbung an Straßen hat in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen. Hier gilt es, die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs mit den Werbeinteressen der Straßenanlieger sachgerecht in Einklang zu bringen. Keine leichte Aufgabe des multifunktional geprägten Interessenausgleichs also, der sich die Straßenrechtliche Jahrestagung des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« am 24. und 25. 9. 2001 in der Universität des Saarlandes widmete. Die Beratungen fanden nach ihrer traditionellen Ausrichtung in Speyer wie bereits in den beiden Vorjahren² unter Leitung des Saabrücker Planungsrechtlers Prof. Dr. *Klaus Grupp* und des langjährigen Vorsitzenden des Arbeitsausschusses Prof. Dr. *Willi Blümel* (Speyer) in der saarlän-

¹ *Mayer*, Deutsches Verwaltungsrecht, Bd. 2, 3. Aufl. 1924, S. 77; vgl. auch *Stüer*, DVBl. 1997, 479 (481).

² Vgl. dazu die Berichte *Rieder*, DVBl. 2001, 352; *Stüer*, DVBl. 1999, 1640.

dischen Landeshauptstadt statt. *Grupp* konnte die etwa 40 Straßenrechtler zugleich auch als Dekan der juristischen Fakultät begrüßen.

Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien

Die Straßennutzung durch Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien erscheint gegenwärtig als Grenzgang zwischen öffentlichem Recht und bürgerlichem Recht, machte Ass. iur. *Silke U. Baumgärtner* von der Universität des Saarlandes deutlich. Zugleich setzte sie sich für eine Dominanz des öffentlich-rechtlichen Regelungssystems ein. Die Einräumung von Rechten für Versorgungsleitungen richtet sich derzeit überwiegend noch nach bürgerlichem Recht, während der Straßengebrauch durch Telekommunikationslinien eine öffentlich-rechtliche Sondernutzung darstellt. Die unterschiedliche Einordnung beruht nach den Worten von *Baumgärtner* nicht auf den jeweiligen sachlichen Besonderheiten, sondern allein auf einer historischen Entscheidung des Gesetzgebers, wie auch die abweichende Regelung der Straßennutzung durch Versorgungsleitungen in Berlin und Hamburg belegen.

Angesichts der immer stärkeren Mischnutzung der Versorgungsleitungen für Telekommunikationszwecke sowie der neuen Technik der Powerline Communication ist eine einheitliche rechtliche Ausgestaltung der Straßennutzung für Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien wohl unumgänglich. Die rechtliche Ausgestaltung der Benutzungsverhältnisse öffentlicher Straßen ist dabei schon von erheblicher Bedeutung. Denn die Straßennetze und die integrierten leitungsgelassenen Infrastrukturnetze bilden wesentliche Elemente der Daseinsvorsorge, auf deren Bestand und Ausbau der einzelne zunehmend angewiesen ist. Staat und Kommunen sind daher verpflichtet, das bestehende Straßennetz aber auch die Netze der Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien zu sichern und deren Nutzung zu gewährleisten, machte Frau *Baumgärtner* deutlich.

Hierbei ist das öffentliche Recht mit der Sondernutzungserlaubnis nach Auffassung der Referentin eher als das Privatrecht geeignet, die Gemeinwohlbindungen der Straße sicherzustellen und zugleich Rechte Dritter an der Nutzung der Straße zu gewährleisten. Zudem ermöglicht der Rückgriff auf das Sondernutzungsrecht, sowohl dem subjektiven öffentlichen Recht auf Teilnahme am Gemeingebrauch und der teilweise verfassungsrechtlich begründeten Position der Anlieger Rechnung zu tragen als auch die Interessen der Versorgungsunternehmen und der lizenzierten Telekommunikationsanbieter angemessen zu berücksichtigen.

Auf der Grundlage des öffentlichen Rechts verfügt der Träger der Straßenbaulast über ein sehr weit reichendes und differenziertes Instrumentarium zur Ausgestaltung des Rechtsverhältnisses mit dem Erlaubnisnehmer. Staat und Kommunen können ihrer Stellung als Garanten einer infrastrukturellen Grundversorgung gerecht werden und ihren Gewährleistungspflichten nachkommen. Diese beziehen sich auf den Ausbau und die Unterhaltung des Straßennetzes ebenso wie die Bereitstellung der Straße für Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien. Und

auch ein Weiteres war für Frau *Baumgärtner* klar: Das öffentlich-rechtliche Instrument der Sondernutzung mit der Ausgleichs- und Verteilungsfunktion ermöglicht in spezifischer Weise die vorrangige Zweckbestimmung der Straße, ihre gemeingebrauchliche Nutzung zum Verkehr ebenso zu sichern wie den Ansprüchen der modernen Industrie-, Kommunikations- und Mediengesellschaft nach Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien im Straßengrund Rechnung zu tragen. Hierbei könne sowohl dem subjektiven öffentlichen Recht auf Teilnahme am Gemeingebrauch als auch der grundrechtlich geschützten Position der Versorgungsunternehmen und der lizenzierten Telekommunikationsanbieter angemessen Rechnung getragen werden.

In der Diskussion wurde der Ansatz, das öffentlich-rechtliche Regelungssystem zu stärken, zustimmend aufgegriffen. Vor allem Prof. Dr. *Richard Bartlsperger* (Nürnberg/Erlangen) setzte sich dafür ein, die gesetzlichen Rechtsgrundlagen im Sinne eines einheitlichen Rechtsregimes zu harmonisieren. Die Unterschiede zwischen beiden Rechtsbereichen dürften allerdings auch nicht überbewertet werden, wurde mit Hinweis auf die bestehenden Rahmenvereinbarungen angemerkt. Eine durchgreifende Änderung werde sich wohl erst dann erreichen lassen, wenn die Rahmenverträge erneut auf dem Prüfstand ständen. Die Zuordnung zum bürgerlichen Recht oder öffentlichem Recht bleibe wohl immer eine Entscheidung des Gesetzgebers und sei der Sache nach nicht zwingend vorgegeben. *Blümel* verwies auf vergleichbare Fragestellungen im Eisenbahnrecht. Durch die deutsche Einheit ist es hier allerdings zu unterschiedlichen Rechtsmodellen gekommen. Mit dem gespaltenen Eigentum zwischen Grundstück und baulicher Anlage seien neue rechtliche Fragen aufgetreten, die der gesetzgeberischen Klärung harren³. Einig war sich die Runde, dass die nicht-verkehrlichen Nutzungen den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigen dürfen und das öffentliche Straßenverkehrsrecht diesen auch in Zukunft sichern müsse. Der Gemeingebrauch müsse eben auch weiterhin die Oberhand vor anderen kommunikativen Nutzungen der Straße behalten. Zugleich war aber auch klar, dass ein Paradigmenwechsel in die öffentlich-rechtliche Sondernutzung kein Allheilmittel ist. Vor allem bei den Folgekosten stellen sich hier unabhängig von der Rechtsform Probleme, die der einverständlichen Lösung aller Beteiligten harren, wie Ministerialrat a. D. *Fritz Kastner* (Bonn) und Ltd. Regierungsdirektor a. D. *Friedrich Schlosser* (Wiesbaden) deutlich machten. Denn langfristige Rahmenverträge hätten durchaus Vorteile, die nicht ohne Not allein aus Gründen der Dogmatik aufgegeben werden sollten.

Folgekosten bei Änderung des Verkehrsweges

Nutzungskonflikte zwischen Verkehrswegen und Telekommunikationslinien sind in § 53 TKG geregelt. Ergibt sich nach Errichtung einer Telekommunikationslinie, dass

³ Diese Fragen wurden auch auf der eisenbahnrechtlichen Fachtagung 2001 in Tübingen erörtert, vgl. *Stüer/Hermanns*, DVBl. 2001, 1652.

sie den Widmungszweck eines Verkehrsweges nicht nur vorübergehend beschränkt oder die Vornahme der zu seiner Unterhaltung erforderlichen Arbeiten verhindert oder der Ausführung einer von dem Unterhaltungspflichtigen beabsichtigten Änderung des Verkehrsweges entgegensteht, so ist die Telekommunikationslinie, soweit erforderlich, abzuändern oder zu beseitigen (§ 53 Abs. 1 TKG). Soweit ein Verkehrsweg eingezogen wird, erlischt die Befugnis des Nutzungsberechtigten zu seiner Benutzung (§ 53 Abs. 2 TKG). In allen diesen Fällen hat der Nutzungsberechtigte die gebotenen Maßnahmen an der Telekommunikationslinie auf seine Kosten zu bewirken (§ 53 Abs. 3 TKG).

Nachdem sich die Rechtsprechung bereits in mehreren Entscheidungen mit dieser Folgekostenproblematik im Nutzungskonflikt zwischen Telekommunikationslinien und Verkehrswegen befasst hatte⁴, stand im Mittelpunkt der Ausführungen von Prof. Dr. *Michael Ronellenfitsch* (Tübingen) eine neuere Entscheidung des BVerwG⁵, aus der sich u. a. Folgendes ergibt:

Eine »Änderung des Verkehrsweges« im Sinne des § 53 Abs. 1 TKG, die eine Folgepflicht zu Lasten einer in der Straße verlegten Telekommunikationslinie auslöst, liegt immer dann vor, wenn in den Bestand des Verkehrsweges baulich eingegriffen wird. Darauf, ob der Verkehrsweg auf Dauer verlegt oder sonst einen anderen Zustand erhält, kommt es nicht an. Die Änderung des Verkehrsweges ist von dem Wegeunterhaltungspflichtigen auch dann »beabsichtigt« im Sinne des § 53 Abs. 1 TKG, wenn sie aufgrund einer Planfeststellung für einen anderen Verkehrsweg als notwendige Folgemaßnahme gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG festgestellt und von dem Vorhabenträger dieses Verkehrsweges durchzuführen ist. Die Folgekostenpflicht – so urteilte das BVerwG weiter – kann als notwendige Folgemaßnahme im Planfeststellungsbeschluss für das die Änderung veranlassende Vorhaben angeordnet werden. Diese Anordnung hat aber dann nur deklaratorische Bedeutung, da sie nur auf die Folgekostenpflicht hinweist, die sich ohnehin aus § 53 Abs. 1 und 3 TKG ergibt.

Ronellenfitsch stimmte dem BVerwG im Grundsatz zu und bezeichnete das Urteil als sachgerechten Interessenausgleich zwischen dem Unterhaltungspflichtigen und dem Nutzungsberechtigten von Verkehrswegen. In Einzelheiten brachte der Tübinger Straßenrechtler allerdings durchaus auch handfeste Kritik an. Sie bezog sich vor allem auf das »Zwangsargument« bei Folgeänderungen, die sich aus Planfeststellungsbeschlüssen für andere Anlagen ergeben. Hier sieht *Ronellenfitsch* keine gesetzliche Grundlage für eine Kostentragungspflicht des Nutzungsberechtigten der Telekommunikationslinie. Die Folgekostenpflicht ist ein Ausgleich für die unentgeltlich eingeräumten Nutzungsrechte an den Verkehrswegen i. S. des § 50 Abs. 1 TKG, machte *Ronellenfitsch* deutlich. Plan-

feststellungsbeschlüsse für die Änderung solcher Verkehrswege können daher eine Folgekostenregelung treffen, die deklaratorisch auf die Rechtsfolgendes § 53 Abs. 3 TKG hinweist. Bei Planfeststellungsbeschlüssen für andere verkehrliche oder nicht verkehrliche Vorhaben besteht diese Möglichkeit nicht. Denn – und dies zog sich wie ein roter Faden durch die Argumentation – § 75 Abs. 1 Satz VwVfG begründet keine Folgekostenpflicht, sondern setzt diese voraus. Sei aber eine Folgekostenpflicht gesetzlich nicht vorgesehen oder vertraglich nicht vereinbart, gelte das Veranlassungsprinzip und der Nutzungsberechtigte sei bei einer Veranlassung durch ein anders Vorhaben frei.

Werbung und sonstige Hinweise an Straßen

Der Straßenraum wird auch als Ort der Werbung begriffen. Dabei erschließen sich neue Perspektiven. In den USA etwa hat das Modell »Rent a highway« großen Zuspruch erfahren. Gewerbetreibende können außerhalb der Ballungsgebiete Straßenabschnitte für eine bestimmte Zeit mieten, um exklusiv für ihre Betriebe zu werben. Mit den Einnahmen werden Unterhaltungskosten finanziert. Amerika ist eben ein großes Land. Auf deutsche Verhältnisse lässt sich das nicht ohne weiteres übertragen, machte *Jürgen Kern* vom Hessischen Verkehrsministerium (Wiesbaden) deutlich und fügte hinzu: »Bei allen Überlegungen, die Zulassung von Werbung als neue Einnahmequelle zu Gunsten der öffentlichen Haushalte zu nutzen, müssen die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Vordergrund stehen.« Werbung versuchsweise zuzulassen, um sie auf ihre »Gefährlichkeit« hin zu überprüfen, lehnte der Ministerialrat ab. Denn das Schutzgut der Verbotsnormen des Straßen- und Straßenverkehrsrechts sei das Leben und die Gesundheit des Menschen. Mit diesem Schutzgut – so *Kern* weiter – dürfe man keine Experimente machen. Eine Lockerung der gesetzlichen Regelungen des Straßenrechts, des Straßenverkehrsrechts und des Baurechts zu Gunsten der Werbung sei daher rundheraus abzulehnen. Man müsse dafür auch in Kauf nehmen, mögliche neue Einnahmequellen dann nicht voll erschließen zu können.

In der dem Vortrag nachfolgenden Diskussion meinte Ministerialrat *Michael Jupe* vom Verkehrsministerium Brandenburg (Potsdam), dass die Schutzgüter und Werte, die hinter den gesetzlichen Vorschriften stehen, in der Praxis zu wenig gesehen würden. Nach Auffassung von Ministerialrat a. D. *Hubertus Schittny* (Münster), sind die behördlichen Abwägungsentscheidung zu Gunsten der Verkehrssicherheit bei einer Werbeanlage vielfach nur schwer zu vermitteln. Es müsse aber auch die Vorbildwirkung einer Genehmigung für weitere Werbeanlagen bedacht werden. Für Landesverwaltungsdirektor a. D. *Kurt H. Wichary* (Bergisch-Gladbach) beruht die mangelnde Akzeptanz der gesetzlichen Vorschriften wohl auch darauf, dass auch eine abstrakt bestehende Gefährdung für eine Versagungsentscheidung ausreichen könne. Auch für Ministerialrat *Siegfried Rinke* vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Bonn) steht die Verkehrssicherheit und damit körperliche Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Regierungsdirektor *Berthold Witting* vom Wirtschaftsministerium Mecklen-

4 BGH, Urteil vom 2. 4. 1998 – III ZR 91/95 –, DVBl. 1998, 733 = BGHZ 138, 266; Urteil vom 14. 1. 1999 – III ZR 12/98 –, RdE 1999, 155 = WM 1999, 740; Urteil vom 2. 3. 2000 – III ZR 141/99 –, BGHZ 144, 29 = NJW 2000, 1490.

5 BVerwG, Urteil vom 1. 7. 1999 – 4 A 27.98 –, DVBl. 1999, 1519 = BVerwGE 109, 192.

burg-Vorpommern (Schwerin) berichtete von dem Versuch eines gastronomischen Betriebs, in die amtliche Wegweisung nach der RtH 1988⁶ zu kommen, in dem er die Ausweisung eines Tierparks für das Halten eines Papageis vor der Gaststätte beantragte. Auch Surfer und Golfspieler hätten erfolglos ihr Glück mit dem Antrag auf Ausweisung eines Freizeitparks versucht.

Den Abschluss der Beratungen bildete ein Blick auf das Straßenrecht in Rheinland-Pfalz und die neuen Organisationsstrukturen. Regierungsdirektorin *Jutta Schmidt* vom Mainzer Verkehrsministerium nutzte die Gelegenheit, die Zielsetzungen des Landesverkehrsprogramms 2000 vorzustellen und mit einem Bericht über die Entstehung der Deutschen Weinstraße und die rechtliche Bewertung der sich daraus entwickelnden Beschilderung einen zusätzlichen farbigen Tupfer in die Beratungen einzubringen. Denn die Region zwischen Bockenheim, Grünstadt, Bad Dürkheim, Neustadt, Landau, Bergzabern und Schweigen ist zwar als Deutsche Weinstraße und als Tor zum Elsass weithin bekannt. Meinungsverschiedenheiten bestehen jedoch über die Verwendung des in die amtliche Wegweisung integrierten Symbols der schwarzen Traube auf gelbem Grund, konnte der erstaunte Zuhörer erfahren.

Landesverwaltungsdirektor *Joachim Majcherek* vom LSV Nordrhein-Westfalen, Betriebssitz Münster, berichtete von der Gründung des zum 1. 1. 2001 in Nordrhein-

6 Vorläufige Richtlinien für touristische Hinweiszeichen an Straßen – RtH 1988 – vom 21. 6. 1988, Verkehrsblatt, 488 ff.

Westfalen eingerichteten Landesbetriebs⁷ mit den Standorten in Köln und Münster. Die bisher von kommunalen Körperschaften (Landschaftsverbände) wahrgenommenen Aufgaben im Bereich des Straßenbaues wurden auf das Land übertragen. Die hiergegen erhobenen Verfassungsbeschwerden der beiden Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe hat der VerFGH NRW durch Urteil vom 26. 6. 2001 abgewiesen. Frau *Schmidt* berichtete, dass in Rheinland-Pfalz zum 1. 1. 2002 für den Bereich der Straßen- und Verkehrsverwaltung ein Landesbetrieb gegründet worden ist⁸. Das Gesetz hat die bisher vom Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen Rheinland-Pfalz mit Sitz in Koblenz und seinen nachgeordneten Behörden wahrgenommenen Aufgaben auf einen Landesbetrieb zu übertragen. Hierdurch sollen bei Wahrung auch des hoheitlichen Aufgabenbestandes betriebswirtschaftliche Steuerungsinstrumente eingeführt und unternehmerische Grundprinzipien erreicht werden. Die Beratungsergebnisse werden wohl schon bald in gedruckter Form vorliegen und in Saarbrücken zu beziehen sein. Die Mitglieder des straßenrechtlichen Arbeitsausschusses werden sich zu ihrer nächsten Jahrestagung im Herbst dieses Jahres wiederum in Saarbrücken treffen.

7 Zweites Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen (Zweites Modernisierungsgesetz – 2. ModernG) vom 9. 5. 2000 (GVBl. S. 462 ff).

8 Landesgesetz zur Neuorganisation der Straßen- und Verkehrsverwaltung Rheinland-Pfalz vom 18. 12. 2001 (GVBl. S. 303 ff.).

Elektronische Signaturen in der öffentlichen Verwaltung

– Tagung des Instituts für Europäisches Medienrecht (EMR) und des Deutschen Städtetages
am 25. September 2001 in Köln –

Von *Nuriye Yildirim**, Kassel

Die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologie im Allgemeinen und des Internets im Besonderen eröffnen auch der öffentlichen Verwaltung Möglichkeiten zur effizienten und schnellen Erledigung ihrer Aufgaben. Der Transport von elektronischen Dokumenten in einem globalen Netz erfordert besondere Sicherheitsmaßnahmen, die deren Unversehrtheit schützen und ihre wahren Erzeuger erkennen lassen. Hierfür bieten elektronische Signaturen eine geeignete Basistechnologie im elektronischen Rechtsverkehr an.

Die Grundlagen der elektronischen Signatur, ihre künftigen Regelungen sowie ihre praktische Umsetzung im Behördenverkehr bildeten den Hintergrund der gut besuchten Veranstaltung am 25. 9. 2001 in Köln. Vorträge aus den Bereichen der Regierung, Wissenschaft und Praxis zeigten viele ermutigende und gleichwohl kritische Ansätze auf dem Weg zum Electronic Government auf. Einigkeit allerdings bestand darin, dass »Multi-User« bei der Einführung der elektronischen Signatur im E-Government die Zielgruppe sind.

* Wiss. Mitarbeiterin an der Universität Kassel und in der Projektgruppe für verfassungsverträgliche Technikgestaltung (provet).

Neben dem administrativen Handeln umfasst E-Government auch die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Handlungsfelder. In diesem doch sehr komplexen Gebilde, so der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetages Dr. *Thomas Articus*, sei die elektronische Signatur neben vielen anderen Bausteinen, wie z. B. elektronischer Workflow, elektronische Archivierung, Datensicherheit und Datenschutz, ein wesentlicher Baustein. In seiner Begrüßungsrede betonte Dr. *Articus* weiter, dass in den letzten Jahren eine erstaunliche Pionierarbeit in der öffentlichen Verwaltung geleistet worden sei, die dem Vergleich mit der freien Wirtschaft und dem Ausland durchaus standhalte. Die vielseitige und übergreifende Verwendungsmöglichkeit von Signaturen im Besonderen sei für ihre breite Akzeptanz bei den Anwendern nach Auffassung des Direktors des EMR, *Thomas Kleist*, von entscheidender Bedeutung. Beide Redner wiesen darauf hin, dass ein hohes Maß an Rechtssicherheit und Rechtsklarheit eine unabdingbare Voraussetzung zur Einführung der digitalen Signatur sei.

Prof. Dr. *Alexander Roßnagel*, der wissenschaftliche Direktor des EMR, stellte dar, dass über Informations- und Kommunikationsangebote der Verwaltung hinaus ge-