

Sehr geehrte/r Leserin, Leser!

Vor wenigen Wochen wurde das Management der ÖBB neu zusammengesetzt, was auch Einfluss auf die Tätigkeit der FSV in Bezug auf die Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen (RVE) haben wird. Ein langfristiges Konzept, unter Berücksichtigung der in Bälde erwarteten EBO und europäischer Anforderungen, soll den Einsatzbereich der RVE

in Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium regeln. Damit kann langfristig ein sehr gut angefangener Weg fortgesetzt werden, der unter Einbindung aller Betroffenen den

Stand der Technik aktuell fest-schreiben wird.

In wenigen Tagen, am 5. Juni 2008, wird der FSV-Verkehrstag in Wien abgehalten werden. Er stellt die „Leistungsschau“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr dar und gibt Verkehrsfachleuten einen Überblick über gerade fertig gestellte oder in Fertigstellung befindliche Richtlinien. Neben dieser Information werden Hintergrundinformationen über Anlass und Auswirkung der neuen Regelungen gegeben werden.

Die 150-200 Teilnehmer erwarten Themen wie: Fußgängerverkehr, Verkehrsführung, Eisenbahnkreuzungen, Tunnelbau, bis zur Konzeption hochbelasteter Verkehrsflächen. Damit bieten sich ein zusätzliches Gesprächsforum, nicht nur für Mitglieder der FSV. Die Nachwuchsförderung ist ebenso ein Anliegen der FSV – der FSV-Preis 2008 bietet Jungakademikern die Möglichkeit, Ihre Diplomarbeit oder Dissertation aus dem Verkehrswesen bis 4. Juli 2008 einzureichen. Die besten Arbeiten werden prämiert und im Herbst vor Fachpublikum präsentiert werden.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Die Bedeutung der Projektentwicklung für die Kostenstabilität

1. EINLEITUNG

Die Projektentwicklung bei der Errichtung von Schieneninfrastruktur – hier einmal eingeschränkt auf den Neu- und Ausbau – wiewohl die Projektentwicklung bei der Instandhaltung der Infrastruktur keinesfalls vernachlässigt werden darf – spielt bei der Entwicklung der Kosten eines Projektes eine wesentliche Rolle, ist es doch die Phase der Projektentwicklung, die die Kosten eines Projektes wesentlich beeinflusst.

Unter Projektentwicklung eines Schieneninfrastrukturprojektes sind alle Aktivitäten zu subsumieren, die darauf gerichtet sind, einen Streckenabschnitt auf eine möglichst rentierliche Nutzung durch einen Fahrwegbetreiber vorzubereiten, also alle Aktivitäten, die zielorientiert, systematisch und planvoll die Infrastrukturprojekte umsetzen und die Realisierung budgetorientiert steuern. Dazu gehören die einzelnen Projektphasen Projektinitiierung, Projektkonzeption, Projektmanagement und die Vermarktung. Die Projektentwicklung besteht aus der Summe aller Untersuchungen, unternehmerischen Entscheidungen, Planungen und anderen bauvorbereitenden Maßnahmen, die erforderlich oder zweckmäßig sind, um die Errichtung einer Infrastruktur für ihre Nutzung vorzubereiten. Dazu gehört die wirtschaftliche Absicherung der baulichen und sonstigen Nutzung. Die Projektentwicklung zielt auf die Einbindung umfassender Leistungen, vom Grundstückserwerb bzw. der Grundstücksaufbereitung über die nachfolgende Planung, die Finanzierung und den Bau von schlüsselfertiger Infrastruktur für deren anschließenden Betrieb. Im Bereich der Immobilienentwicklung der Bahn beschränkt sich die Projektentwicklung oftmals auf die Suche oder die Freimachung geeigneter Grundstücke. Projektentwickler können Pro-



Dr. Karl-Johann Hartig

jektgesellschaften, Eigentümer wie die ÖBB Bau AG, Bauunternehmen oder beratende Dienstleister sein. Entsprechend der Definition ihrer Aufgabe ist die Projektentwicklung die Kombination der wesentlichen Faktoren

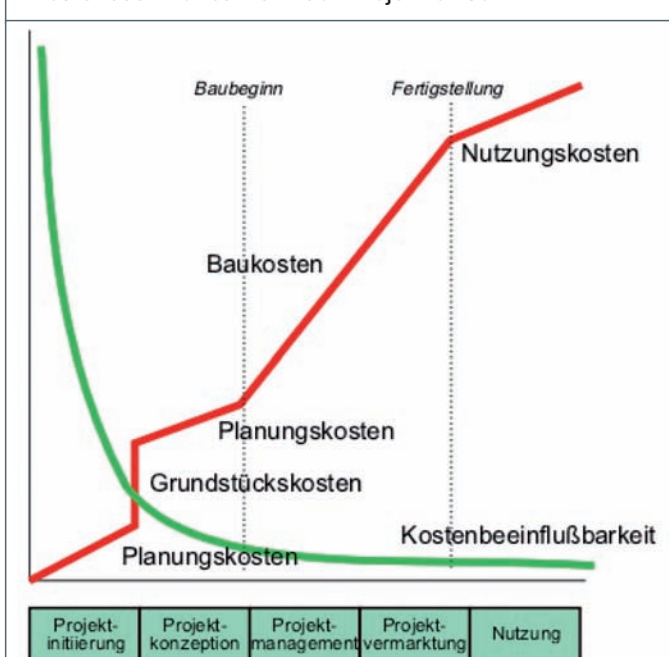
Standort, Kapital und Projektidee, wobei Schieneninfrastruktur mit folgenden Eigenschaften geschaffen werden soll:

- einzelwirtschaftlich wettbewerbsfähig
- arbeitsplatzschaffend – oder zumindest –sichernd
- gesamtwirtschaftlich sozial- und umweltverträglich. Entsprechend der Definition ihrer Wirkungsweise ist die Projektentwicklung die Summe aller technischen, juristischen und wirtschaftlichen Maßnahmen, die darauf abzielen, dass ein Projekt innerhalb eines vorgegebenen Kosten-, Qualitäts- und Zeitrahmens realisierbar ist. Projektleitung und Projektmanagement sind somit eine Tätigkeit, welche die Gesamtheit von Führungsaufgaben,

-organisation, -techniken und -mitteln für die Abwicklung eines Projektes umfassen.

So komplex die mit der Planung, Realisierung und der Nutzung von Schieneninfrastruktur verbundenen Leistungen und so differenziert die Aufgaben in Abhängigkeit vom konkret zu entwickelnden Projekt sind – sei es ein großer alpenquerschnitt Tunnel, ein Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitt oder ein Großbahnhof – so unterschiedlich sind auch die Auffassungen hinsichtlich der inhaltlichen und zeitlichen Abgrenzung der Projektentwicklung in Betrachtung des Lebenszyklus der jeweiligen Infrastruktur. Die wesentlichen Erfolgsfaktoren bleiben jedoch Standort, Projektidee und Kapital. Entscheidend für das Gelingen des Projektes ist es, die vielfältigen Risiken, vor allem die Kostenrisiken, im Griff zu behalten. Je weiter ein Projekt fortschreitet, desto weniger Einfluss auf die Kosten ist möglich. Daher sollte in einem möglichst frühen Stadium des Projektes eine fundierte Entscheidung darüber getroffen werden, ob das Projekt machbar ist. Gerade bei komplexen Projekten erweist

Kostenbeeinflussbarkeit nach Projektfortschritt



sich eine Machbarkeitsstudie als Basis für die Projektentwicklung und die damit verbundenen Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen als notwendig. Gleichzeitig sind in diesem frühen Stadium naturgemäß die größten Unsicherheiten vorhanden. In diesem Zusammenhang sollten auch die Risiken betrachtet werden, jene die vom Projektentwickler beeinflussbar – intern – sind, oder nur schwer abschätzbar und außerhalb – extern – seiner Wirkungssphäre Gefahren für das zu entwickelnde Projekt auslösen können.

In der Phase der Infrastrukturprojektentwicklung müssen zahlreiche Annahmen über das Eintreten zukünftiger Bedingungen und Ereignisse getroffen werden. In der Praxis der Bewertung von Infrastrukturprojekten findet die Wahrscheinlichkeit, mit der die getroffenen Annahmen oder andere Ereignisse eintreten, ihren Ausdruck in Risikozuschlägen. Dabei werden die systemischen Risiken, auf die wir z.B. im Rahmen der Bauplanung und der Bauausführung direkten Einfluss haben, und Risiken in der Systemumwelt, die sich z.B. in der Betriebsphase weitgehend unserem Einfluss entziehen, wie konjunkturelle Veränderungen, Veränderungen der Nutzungsanforderungen etc., unterschieden. Auf dieser Grundlage wird versucht, Infrastrukturprojekte auf den verschiedenen konzeptionellen Ebenen so zu gestalten, dass mögliche negative Einflüsse auf die Performance des Projektes und negative externe Effekte des Projekts z.B. auf einen Stadtteil oder eine Region, minimiert und die in den Risiken enthaltenen Potenziale erschlossen werden. Außerdem haben wir Methoden und Werkzeuge entwickelt, die es den Projektentwicklern ermöglichen, den Umgang mit Risiken nachvollziehbar und transparent zu gestalten. Für die Planung von Infrastrukturprojekten ist dieser Ansatz von besonderer Bedeutung, da der Entwurf des Projektes und seine Konzeption, aber auch die Rahmenseetzungen der Politik und der Unternehmensführung eine andere Bedeutung und Bewertung erhalten. Diese Form der Risikobewertung spielt auch bei

den Public-Private-Partnerships (PPP) eine wesentliche Rolle. Wenn in den PPP-Geschäftsmodellen die Kosten für Planung, Bau und Finanzierung durch Erträge in der Betriebsphase der Schieneninfrastruktur erwirtschaftet werden sollen, ist es zwingend notwendig, den Einfluss scheinbar zufälliger Ereignisse und Entwicklungen und das Verhalten des Systems abzubilden und zu optimieren. Das Erreichen der Ziele (Qualität, Termine, Kosten) stellt den Mittelpunkt im Rahmen der Aufgabenbereiche des Projektmanagements dar. Ein Projekt kann nur zu einer optimalen Zielerreichung führen, wenn die komplexen Abhängigkeiten der Projektziele Termin-Kosten-Qualität ganzheitlich betrachtet und zu einem Gesamt-Optimum geführt werden. Die meisten Großprojekte der Schieneninfrastruktur stehen unter einem mehrfachen und gewaltigen politischen Druck.

Ebenso hoch ist auch der wirtschaftliche Druck, sie zu vorgegebenen Terminen und Kosten zu verwirklichen. Verschiedene Gruppen verbinden somit sehr große Interessen mit einem solchen Projekt.

2. TRASSENAUSWAHL

2.1 Kriterien, Gewichtung

Die Trassenauswahl hat zum Ziel, die möglichen Trassenvarianten aufzuzeigen und auf Grundlage von festzulegenden Kriterien auf nachvollziehbare Weise auf eine kleine Anzahl näher zu untersuchender Trassenvarianten einzuengen und schlussendlich eine Vorzugstrasse auszuwählen. Eine Trassenvorauswahl ist nur dann erforderlich, wenn wegen der hohen Zahl an Trassenvarianten eine Vorselektion der Varianten zweckmäßig ist (Minimierung des Bearbeitungsaufwandes). Die Trassenauswahl hat das Ziel, aus einer Palette von im gleichen Standard ausgearbeiteten Trassenvarianten nach einer festzulegenden Methodik auf nachvollziehbare Weise eine Bestvariante auszuwählen. Eine Trassenauswahl ist immer erforderlich, wenn mehrere Lösungsvarianten zur Aus-

wahl stehen. Dies gilt insbesondere für jene Projekte, die einem UVP-Verfahren zu unterziehen sind. Die Kriterien der Trassenauswahl richten sich zunächst nach der Problemstellung, nach dem Grund für die Projektentwicklung überhaupt. Im Vordergrund muss das Projektziel und der Nutzen des Projektes stehen sowie die Konsequenzen bei Nichtdurchführung des Projektes. Danach haben sich die Rahmenbedingungen für die Projektdefinition ebenso zu richten, wie Zielformulierung und einzuhaltende Qualitätskriterien. In dieser Phase werden die notwendigen Voraussetzungen für die Projektentwicklung geschaffen. Oft ist zunächst nur ein Faktor vorhanden – Idee, Standort oder Kapital, in der Projektinitiierung müssen nun zunächst die fehlenden Faktoren beschafft werden.

Anschließend muss mit möglichst geringem Aufwand eine Grobkonzeption der Trasse erstellt werden, da in dieser Phase noch nicht sicher ist, ob diese Trasse überhaupt realisiert wird. Auf dieser Grundlage wird nun eine einfache Projektentwicklungsrechnung durchgeführt. Beim Frontdoor-Approach geht man von den voraussichtlichen Kosten aus und ermittelt daraus das erforderliche Nutzungsentgelt. Dieses muss dann marktgerecht, d.h. realistisch am Markt erzielbar sein, sonst ist die Vermarktung gefährdet und das Projekt unwirtschaftlich. Beim Backdoor-Approach geht man von einem marktüblichen Nutzungsentgelt aus und errechnet daraus die maximal möglichen Gesamtkosten. Da die Baukosten in der Regel nicht wesentlich beeinflusst werden können, ergeben sich daraus letztlich die Maximalkosten. Im Rahmen der Projektentwicklungsrechnungen werden regelmäßig auch verschiedene Finanzierungsszenarien verglichen, da der Anteil und die Konditionen der Fremdfinanzierung maßgeblichen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts haben. Beiden Ansätzen sind die auch diskutierten Schwächen inhärent, dass zahlreiche Faktoren auf Schätzwerten beruhen und alleine oder in Kombination zum Verfehlen

des prognostizierten Ergebnisses führen können. Hinzuweisen ist auf die Tatsache, dass jede Art von Infrastrukturprojekt eine langfristige Bindung von erheblichem Kapital in einem zyklischen Markt bedeutet. Zur Initiierungsphase gehört schließlich auch die Sicherung der in Frage kommenden Grundstücke. Sobald Idee, Standort und Finanzierung – jedenfalls in Grundzügen – geklärt sind, kann die Trassenkonzeption beginnen. Die Konzeptionsphase hat die Aufgabe, die Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit des geplanten Objekts gegenüber einer Vielzahl von Beteiligten – Kapitalgebern, künftigen Nutzern, Investoren und ggf. auch der Öffentlichkeit – nachzuweisen. Daher müssen in dieser Phase verschiedene Analysen durchgeführt werden, die mit hinreichender Sicherheit belegen sollen, dass sich das Projekt unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Zeit, Kosten, Vorstellungen der Kapitalgeber und der Nutzer) realisieren lässt. Außerdem müssen in dieser Phase mögliche Risiken identifiziert, bewertet und Maßnahmen für ihre Steuerung getroffen werden. Die durchgeführten Analysen können aber durchaus noch dazu führen, dass in dieser Phase von der gewählten Trasse Abstand genommen wird.

Bei der Immobilienentwicklung der Bahnhofsoffensive ist eine zusätzliche Marktanalyse, die versucht eine Aussage über die kurz- und mittelfristige Angebots- und Nachfragesituation auf den betroffenen Immobilien-Teilmärkten zu treffen, unabdingbar. Dazu muss zunächst das Umfeld der geplanten Objekte in rechtlicher, technischer, soziokultureller und ökonomischer Hinsicht und daraufhin untersucht werden, ob ein ausreichendes Potenzial für die künftige Entwicklung des Bahnhofprojekts vorliegt. Eine Flächenanalyse kann klären, welches Angebot und welche Nachfrage nach den geplanten Geschäftsflächen kurz- und mittelfristig zu erwarten ist. Dabei müssen sowohl die aktuell vorhandenen Flächen wie auch evtl. in Bau befindliche Flächen berücksichtigt werden. Davon abgezogen werden die Flächen, die in der nahen Zukunft »

aus verschiedenen Gründen nicht mehr zur Verfügung stehen. Auf dieser Grundlage kann eine Prognose erstellt werden, über welchen Zeitraum die neu erstellten Geschäftsflächen voraussichtlich vom Markt aufgenommen (absorbiert) werden. Dazu kommt noch eine Standortanalyse, die Auskunft über die verschiedenen Faktoren der Lage- und Standortqualitäten geben soll, die einen Immobilienstandort ausmachen. Man kann weiche Faktoren wie z.B. Image, Freizeit- und Wohnqualität, Bekanntheit der Geschäftsadresse und harte Faktoren wie z.B. Infrastruktur, Erschließung, Branchen- oder Bevölkerungsmix und Topographie unterscheiden. Mit Hilfe der Standortanalyse soll eine möglichst objektive Aussage über die heutige und künftige Qualität der „Lage“ und des „Standortes“ und die Dimensionierung der Geschäftsflächen getroffen werden. Diese Standortuntersuchung analysiert die relativen Stärken und Schwächen und stellt den Standort in einem Vergleich mit anderen in ein Ranking. Die Anforderungen der künftigen Nutzer bzw. Besteller der Infrastruktur bilden das Ziel der Nutzungsanalyse. Dabei müssen nicht nur der aktuelle Bedarf, sondern nach Möglichkeit auch künftige Bedarfsveränderungen in die Analyse einfließen. Aus den Ergebnissen dieser Analyse können dann Rückschlüsse auf Stärken und Schwächen des eigenen Konzepts abgeleitet werden, die zu einer geeigneten Modifikation der Konzeption führen können. Ziel dieser Modifikation, die während der gesamten Konzeptionsphase laufend stattfindet, ist eine möglichst optimale Anpassung an die Bedürfnisse der künftigen Nutzer. Alle Aktivitäten (Planung, Entwicklung, Realisierung), die darauf gerichtet sind, das Infrastrukturprojekt zu profilieren und zu stärken sollten aufgelistet und nach Zeit- und Geldeinsatz bewertet werden. Die Trassenauswahl muss daher nach Prüfung der objektiven Chancen und des zur Umsetzung verfügbaren Budgets erfolgen. Die Trassenauswahl bei der Projektentwicklung birgt aufgrund der vielen Unwägbarkeiten eine

Anzahl von Risiken in sich, die im Rahmen einer Risikoanalyse systematisch identifiziert und bewertet werden müssen. Zunächst das Entwicklungsrisiko, weil bei der Nutzung der Infrastruktur Probleme auftreten können, wenn das Projekt nicht nutzungs- und standortadäquat konzipiert wurde, dann das Prognoserisiko, weil die Realität von den getroffenen Annahmen abweichen kann. Gelangt man während der Projektphase zu der Einsicht, dass die Trasse nicht wie beabsichtigt realisiert werden kann, gehen die Aufwendungen für Initiierung und Konzeption verloren. Dieses Planungsrisiko ist ebenso zu berücksichtigen wie das Terminrisiko im Verlauf der Projektentwicklung den für eine wirtschaftliche Projektnutzung gegebenen Zeitrahmen zu überschreiten. Wird die konzipierte Trasse nicht wie geplant genehmigt, kann unter Umständen die gesamte Konzeption in sich zusammenbrechen. Zur Reduzierung dieses Genehmigungsrisikos empfiehlt sich eine enge Einbindung der maßgeblichen öffentlichen Stellen in einer möglichst frühen Projektphase. Auf Grund der Mechanismen des Rahmenplans besteht auch ein gewisses Finanzierungsrisiko, weil die für die Projektentwicklung notwendigen Kapitalmittel nicht aufgebracht werden können oder sich im Verlauf des Projektes als nicht ausreichend erweisen. Ganz wesentlich ist die Einschätzung des Boden- und Baugrundrisikos, weil im Verlauf des Projektes festgestellte Altlasten, Kontaminationen oder ungünstige Baugrundverhältnisse zu erheblichen Mehraufwendungen führen können, die letztlich ein Projekt sogar scheitern lassen können. Zur Vorbeugung sind sorgfältige und ausreichende Voruntersuchungen und entsprechende vertragliche Regelungen bei der Grundstücksicherung erforderlich. Mit dem Finanzierungsrisiko hängt das Kostenrisiko eng zusammen. Aufgrund der teilweise sehr langen Projektlaufzeiten lassen sich nicht alle Kosten präzise vorausplanen. Kostenüberschreitungen können jedoch auch aus Managementfehlern während der Projektlaufzeit entstehen.

Bei der Trassenauswahl müssen diese Kriterien berücksichtigt, bewertet und gewichtet werden und ein Optimum zwischen den unterschiedlichen Anforderungen an die Trasse gefunden werden:

- Umwelt : Alle rechtlichen und gesetzlichen Anforderungen wie z.B. die FFH-Richtlinie der EU müssen in die Trassenanalyse und die Standortprofilbestimmung Eingang finden.
- Verkehrsfachliche Eignung: Darunter fallen alle jene Anforderungen, die aus eisenbahnrechtlicher und aus eisenbahnbetrieblicher Sicht erforderlich sind um einen optimalen Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten
- Akzeptanz: Schlussendlich gibt es neben den harten auch noch weiche Kriterien, die unter dem Titel Kriterien für die Akzeptanz zusammengefasst werden können und die dazu beitragen, dass eine Trasse nicht am Widerstand der Bevölkerung oder der Gemeinde- und/oder Landespolitik scheitert. Abwägungen mit dem Kostenrisiko sind hierbei besonders zu beachten, da es sich weder um gesetzliche Verpflichtungen noch um eisenbahnbetriebliche Notwendigkeiten handelt. Im Idealfall müssten die Zusatzkosten durch den Verursacher/Besteller getragen werden.

2.2. Verkehrspolitik (Bund, Land, Gemeinden)

Eine Vielzahl unterschiedlichster Interessenten ist heute in der Entwicklung von Schieneninfrastrukturprojekten involviert. Sei es der Bund oder Länder, Städte und Gemeinden, Projektgesellschaften, Unternehmen, Ingenieurbüros, Banken, Berater oder auch Investoren. Für die erfolgreiche Projektentwicklung ist es daher erforderlich, diese unterschiedlichen Interessen frühzeitig genau zu analysieren, um ein einheitliches und vollständiges Risikoabsicherungskonzept zu entwickeln, in dem alle Interessen im Lösungsansatz Berücksichtigung finden können. Hierbei ist es bei den sehr

technisch orientierten Projekten der Eisenbahn erforderlich, ein Gesamtbild der möglichen Risikobereiche zu betrachten und aufzuzeigen, wie in einer professionellen Projektstruktur Ansätze zur Überwälzung dieser Risiken auf Verursacher bzw. Besteller bestehen. Dazu bedarf es vorrangig der Klärung der allgemeinen Rahmenbedingungen und Strukturen für Projekte in der jeweiligen Region. Je nach Bundesland oder sogar Bezirk sind die Rahmenbedingungen sehr unterschiedlich. Neben den einschlägigen Bundes- und Landesgesetzen und neben allgemeinen wirtschaftlicher Faktoren, sind fördernde und hemmende Faktoren zu identifizieren, die sich auf jede Planung auswirken, beispielsweise die klassischen Indikatoren: Alters- und Bevölkerungsstruktur, Nachfrage und Bedarf nach Verkehrsdienstleistungen usw. Gibt es dezidierte Aussagen des Bundeslandes/der Gemeinde zur derzeitigen und zukünftigen Verkehrspolitik und der Infrastruktur? (Beispiele: reale Politik der Förderung des Schienenverkehrs, Anbindung ans übergeordnete Netz, wo liegen die Interessenschwerpunkte im Güter- oder Personenverkehr? im Regional- oder im Fernverkehr? Woran orientiert sich die Förderpolitik des Landes- bzw. der zuständigen Kommunen und sind diese Mittel für das geplante Projekt verfügbar und im Zeitrahmen zu wirken? Gibt es in der Planungsregion aussagefähige und verlässliche Richtlinien und auch Erfahrungen in deren Anwendung? Sind die zuständigen Stellen neuen Planungsvorhaben gegenüber eher aufgeschlossen oder eher zurückhaltend?) Grundsätzlich darf die technische Vorhabensplanung auf der anderen Seite nicht durch politische Vorgaben bestimmt sein, sondern muss sich an der technischen Machbarkeit orientieren. Erst später kann sie sich an die politischen Rahmenbedingungen anpassen. Die sorgfältige Harmonisierung bei der Projektentwicklung ist notwendig, damit am Ende ein politisch gewünschtes und technisch zufriedensstellendes Ergebnis entstehen kann, was indirekt wiederum Voraus-

setzung für längerfristige Kostens stabilität ist.

2.3. Besteller/Ersteller Prinzip und seine Wechselwirkungen

Einer der Gründe für die organisatorische Reform der ÖBB war und ist die Umsetzung des Besteller-Ersteller-Modell mit mehr Kostentransparenz zwischen dem Nutzer und dem Erbauer der Schieneninfrastruktur. Vertragsstrukturen mit Verlässlichkeit der Maßnahmeerfüllung lassen deutliche Effizienzsteigerungen erwarten und die Qualitätsphilosophie bei der Projektentwicklung für Schieneninfrastruktur fördern und das Augenmerk auf die Bedürfnisse und Erwartungen des Fahrwegbetreibers als Kunden lenken. Hierzu gehören u.a. Festlegung einer Strategie, Definition der Dienstleistungsqualität, Mitarbeiterinformation sowie Konzeption und Durchführung von Untersuchungen (technische und kundenbezogene Untersuchungen). Durch Analyse und Benchmarking kommt es zur kontinuierlichen Qualitätsverbesserung. Bei Projekten, welche ein besonderes Maß an Koordination und Organisation erfordern – und dies ist bei Infrastrukturprojekten fast immer der Fall – dient das Projektmanagement der effizienten Bewältigung solch komplexer Vorhaben. Projektmanagement ist eine „qualifizierte Auftragsgeberfunktion“ und keine Leistung, die von Beauftragten für die Projektplanung (z.B. Ziviltechniker) und für die Projektausführung (z.B. Baufirmen) gemäß deren Leistungsbildern, die in den Gebührenordnungen festgelegt sind bzw. gemäß deren Leistungsverzeichnissen, zu erbringen ist. Bauherren, die nicht regelmäßig bauen, können unmöglich wissen, was sie zu leisten haben, um ein für sie zufriedenstellendes Ergebnis zu erhalten. In der Regel ist ihnen nicht bekannt, welche Auswirkungen eine unzureichend erfüllte Bauherrenrolle auf die Qualität des Endergebnisses hat. Auch wenn mitunter strenge vertragliche Maßnahmen die Fachplaner in die Pflicht nehmen, sind es einzig die Bauherren, die alleinige Verantwort-

ung für das erzielte Ergebnis tragen. Bauherren werden das fertige Bauwerk verwerten oder selbst während der langen Jahre des Betriebes nutzen. Während des gesamten Entstehungsprozesses müssen sie sicherstellen, dass das Projekt den ihm zugedachten Zweck erfüllt und den erwarteten Nutzen oder Wert tatsächlich stiften kann. Ihnen obliegt es festzulegen, welche Eigenschaften und Merkmale das Infrastrukturprojekt aufweisen muss und unter welchen Rahmenbedingungen es umgesetzt werden kann. Diese Kernqualität der Bauherrschaft ist nicht delegierbar. Die Planung, Entwicklung und Kalkulation des Infrastrukturprojektes muss nach Vorstellungen und Bedürfnissen des Bauherren erfolgen. Dazu bedarf es allerdings auch des qualifizierten Bestellers, eines Fahrwegbetreibers, der die erforderlichen Funktionalitäten der Infrastruktur genau und detailliert definiert und auch über die Zeit der Projektentwicklung diese Anforderungen stabil hält. Darüber hinaus muss der Besteller in der Lage sein, alle Kostenargumente gegenüber dem Ersteller zu argumentieren und zu verteidigen. Projektentwicklung zu betreiben bedeutet auf der anderen Seite auch, den Besteller verstehen zu lernen. Nur wer die Zwänge und Abhängigkeiten eines Bestellers kennt und versteht, kann auch darauf einwirken, einer allzu ausufernden betrieblichen Bestellung entgegen zu steuern und Vertrauen zu schaffen für eine qualitätvolle und kostengünstige Infrastruktur. Gerade hier liegt der Ansatz in der Projektentwicklung, denn in der eigenen Projektentwicklung befinden sich die Chancen für kreative Lösungsansätze, da das Vorgabekorsett noch nicht geschnürt wurde.

Bericht wird in ETR – Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 9/2008, fortgesetzt.

Veranstaltungen und Seminare

FSV-Schulung in Wien **Brückeninspektoren – Basislehrgang**

Datum: Montag, 02.06. –
Mittwoch, 04.06.2008
Uhrzeit: lt. Programm
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV, Karlsgasse 5,
1040 Wien
Teilnahmegebühr: € 400,00
bzw. Mitglieder € 330,00
(exkl. MwSt.)

FSV-Tagung **FSV-Verkehrstag 2008**

Datum: Donnerstag, 05.06.2008
Uhrzeit: 09:00 – 17:00
Wer lädt ein: FSV
Wo: Arcotel Wimberger
Teilnahmegebühr: € 70,00 (exkl.
MwSt.) bzw. Mitglieder kostenlos

FSV-Seminar in Graz **Asphaltstraßen – Umsetzung der neuen Anforderungen**

Datum: Mittwoch, 18.06.2008
Uhrzeit: 14:00 – 17:00
Wo: Austria Trend Hotel Europa
Graz, Bahnhofgürtel 89,
8020 Graz
Teilnahmegebühr: € 135,00
bzw. Mitglieder € 150,00
(exkl. MwSt.)

FSV-Seminar in Wien **Verkehr & Umwelt**

Datum: Dienstag, 23.09.2008
Uhrzeit: 10:00 – 16:00
Wo: FSV, Karlsgasse 5,
1040 Wien
Teilnahmegebühr: € 190,00
bzw. Mitglieder € 165,00
(exkl. MwSt.)

FSV-Schulung in Wien **Brückeninspektoren – Basislehrgang**

Datum: Dienstag, 14.10. –
Donnerstag, 16.10.2008
Uhrzeit: lt. Programm
Wer lädt ein: FSV
Wo: FSV, Karlsgasse 5,
1040 Wien
Teilnahmegebühr: € 400,00
bzw. Mitglieder € 330,00
(exkl. MwSt.)

FSV-Tagung **FSV-Preis 2008**

Datum: Donnerstag, 13.11.2008
Uhrzeit: 11:00 – 13:30
Wer lädt ein: FSV
Wo: Arcotel Wimberger
Teilnahme kostenlos

In der nächsten Ausgabe ...

... finden Sie weitere Berichte zur neuen Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen.

FSV-aktuell Schiene:

„Österreich-Teil“ und offizielles Organ des Bereich Schiene der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße · Schiene · Verkehr (FSV)

FSV-Geschäftsstelle:

A-1040 Wien, Karlsgasse 5
Tel.: +43 1 5855567 · Fax: +43 1 5855567 - 99
E-Mail: office@fsv.at · <http://www.fsv.at>

Schriftleitung:

Dipl.-Ing. (FH) Tristan Tallafuss
(Kommentare, Anregungen, Beitragsideen etc. erwünscht!)

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit der Publikationen der FSV auf www.fsv.at.

Bei Bestellungen im EU-Raum bitte Ihre UID bekannt geben (in Deutschland = DE + 9 Ziffern), da Sie so die MwSt. sparen können.

Abonnementpreis der Zeitschrift ETR – Eisenbahntechnische Rundschau für FSV-Mitglieder ermäßigt!