

Sehr geehrte/ Leserin, Leser!

Verkehrssicherheit und Nachhaltigkeit sind der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) ein wichtiges Anliegen. Als Herausgeber der Richtlinien und Vorschriften für das Eisenbahnwesen (RVE) und des Straßenwesens (RVS) sind wir verantwortlich für die Fortschreibung des Standes der Technik, der in diesem Regelwerk für Planung, Bau und Betrieb von Infrastrukturanlagen festgelegt ist.



Dipl.-Ing.
Martin Car

Wir erachten es als sinnvoll und notwendig – gerade in einer Zeit der verstärkten Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit – das Gesamtwerk kritisch hinsichtlich dieser Anforderungen zu evaluieren und eventuelle Mängel oder verzichtbare Festlegungen aufzuzeigen.

In einem eigenen Projekt will die FSV im Herbst mit dieser umfangreichen Aufgabe – immerhin sind 3600 Seiten RVS-Regelwerk zu bearbeiten – beginnen. Ein wissenschaftliches Begleitgremium wird dem Projektteam zur Seite stehen, wobei Wert darauf gelegt werden wird, Erfahrungen und Anforderungen der Nutzer in die Evaluierung einfließen zu lassen. Unser Ziel ist es, eine Darstellung von Verbesserungsvorschlägen und verzichtbaren Anforderungen im Regelwerk der RVS als Grundlage für eine nachfolgende Überarbeitung zu geben; eine kritische Betrachtung im Sinne einer inneren Revision, die die laufende, wertvolle Arbeit der Experten unterstützen und bereichern wird. Gerne möchte ich Sie zum „FSV-Preis 2008 – Wir gehen neue Wege, die Jugend geht mit“, welcher am 13.11. in Wien stattfindet, einladen.

Dipl.-Ing. Martin Car
Generalsekretär der FSV

Die Bedeutung der Projektentwicklung für die Kostenstabilität

Fortsetzung aus ETR – Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 6/2008

3. PLANUNG

In der Regel wird der Phase der Projektvorbereitung kaum besonderes Budget zugewiesen. Doch nur in der Projektvorbereitungsphase ist die Beeinflussbarkeit der Errichtungs- und Folgekosten voll gegeben. Werden in dieser Phase z.B. infolge von Kosten- und Zeitdruck mangelhafte Leistungen erbracht, bleibt der entstandene Schaden bis über die Lebenszeit des Ergebnisses erhalten. Diese Phase erlaubt als einzige einen ganzheitlichen und gewerkeübergreifenden Planungsansatz der Vorgabe für alle Planer ist. Ein so integrierter Maßnahmenkatalog kann als Entscheidungsvorlage für Besteller bei Planung, Herstellung und Betrieb dienen.

3.1. UVE

Ziel des UVE-Projektes ist die Abstimmung der umweltrelevanten, rechtlichen und technischen Anforderungen und Bedingungen für das behördliche Genehmigungsverfahren, insbesondere die Festlegung der Trasse (Trassenbescheid), sowie die Durchführung von allfälligen Vorverfahren zum Genehmigungsverfahren (Feststellungsverfahren). Die UVE eignet sich daher als Planungsinstrument für Projektwerber und erleichtert das Nachvollziehen von Genehmigungsverfahren. Zur Vermeidung von Schäden durch Vorsorge ist die vollkommene Betrachtung von Umweltauswirkungen Hilfe für die Entscheidung. Durch die UVP erfolgt eine Gleichstellung von technischen, ökonomischen sowie Belangen, die die Umwelt betreffen. Tunnel-, Strecken- und Brückenplaner liefern damit die Grundlagen für die Maßnahmenplanung durch die Umweltfachplaner. Diese Maßnahmen sind z.B. Lärmschutzdämme und wände, Ersatzpflanzungen und die Wiederherstellung von Wegebezie-



Dr. Karl-Johann
Hartig

hungen. Sie dienen damit dem Schutz der Umgebung sowie zur bestmöglichen Umsetzung der Projektziele. Sämtliche Planungen werden zum Abschluss der aktuellen Planungsphase im Einreichprojekt und der UVE detailliert dargestellt, da in der UVE die Trassenauswahl zu begründen ist. Gerade bei Schieneninfrastrukturprojekten ist eine Abwägung zwischen den eisenbahntechnischen Erfordernissen (z.B.: EMV, Lärm) und den Umweltanforderungen und deren Kosten/Nutzen-Verhältnis unabdingbar. Der Arbeitsschwerpunkt im Vorprojekt liegt bei der systematischen Erfassung, Berücksichtigung und Abwägung der unterschiedlichsten Anforderungen zur Erzielung eines technischen, ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Konsenses, hinsichtlich der Standort- und Anlagenkonfiguration im Zuge des behördlichen Trassenbescheides. Bei Bahnhofsprojekten kommen noch stadträumliche Aspekte hinzu, insbesondere die stadtgestalterischen, stadtoökologisch-stadtenergetischen und raumökonomischen Qualitäten von Projekten, die aus dem Dialog von Stadtraum und Projekt, dessen spezifischem Beitrag zum Stadtraum, aus Raumnutzung und Raumwahrnehmung entstehen. Die Diskussion stadträumlicher Aspekte der Projektentwicklung bewegt sich im Spannungsfeld von Formulierung, rechtlicher Implementierung und baulich-räumlicher Interpretation von Gestaltungs- und Handlungsspielräumen. Das Stadt- bzw. Bebauungsvolumen ist in diesem Zusammenhang als Schlüsselbegriff zu nennen, die Gestaltung des Stadtraumes, insbesondere des öffentlichen Raumes als Ziel zu benennen. Im Zuge eines UVP-Verfahrens ist gerade das Kommunikationsmanagement sowie Informa-

tions- und Berichtswesen von entscheidender Bedeutung. Zu den Grundsätzen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zählt die frühzeitige Einbeziehung der Vertreter der Regionen in die Planungen. In zahlreichen Informationsveranstaltungen, Arbeitsgesprächen, Begehungen, Exkursionen, aber auch durch Medienarbeit und Anrainerinformationen wird während der Projektentwicklung die Bevölkerung über den jeweiligen Planungsstand informiert. Der Planungs- und Entscheidungsprozess gliedert sich dabei in zwei Bearbeitungsstufen:

- Trassenauswahlverfahren, wobei in der Phase I Trassenauswahl und Variantenentscheidung; und in der Phase II die Trassenoptimierung und Bürgerbeteiligung erfolgt.
- Erstellung der UVE und Abwicklung des UVP-Verfahrens. Der Bürgerbeteiligungsprozess sollte in enger Verknüpfung mit dem Trassenplanungsprozess entwickelt und laufend den aktuellen Erfordernissen angepasst werden und sollte sowohl Informationen über das Projekt als auch konkrete Mitbestimmungsmöglichkeiten bei der Planung sowie umfassende Information über Rahmenbedingungen der Planung und den Planungsprozess umfassen:
- Festlegung der Methodik der Trassenauswahl
- Vorstellung erster Trassenvarianten
- Trassenauswahlverfahren
- Vorstellung der Trassenentscheidung. In der zweiten Bearbeitungsphase erfolgen dann:
- Entwicklung der Begleitmaßnahmen
- Vorstellung des UVE-Projektes und der UVE. Der Start der Bürgerbeteiligung vor dem eigentlichen Beginn der technischen Planung erweist sich als großer Vorteil für den gesamten Prozess. Die Qualität

und damit die Erfolgsaussichten eines Bürgerbeteiligungsprozesses hängen in hohem Maße von den handelnden Personen auf allen Seiten ab. Ein maßgeblicher Erfolgsfaktor ist dabei der Aufbau wechselseitigen Vertrauens. Weitere Schlüsselfaktoren sind Kontinuität, Berechenbarkeit, Klarheit im Bezug auf den Entscheidungsfindungsprozess und klare Entscheidungsregeln. Dabei sind sowohl die fachliche Ebene als auch die Werthaltung der Betroffenen zu berücksichtigen. Wird das in der Projektentwicklung nicht umgesetzt, droht das die Kostenstabilität zu untergraben

3.2. Eisenbahngesetz

Bestandteil der Projektentwicklung ist die Veranlassung, Aufbereitung und Koordinierung aller erforderlichen Behördenverfahren in Abstimmung mit den Auftraggebern und den Planern wie Umwidmung, Flächenwidmungsplan, eisenbahnbehördliches Verfahren, wasserrechtliche Verfahren, naturschutzrechtliche Verfahren und dgl. mehr sowie die Veranlassung und Koordination der erforderlichen behördlichen Überprüfungsverfahren. Jetzt sieht das österreichische Eisenbahngesetz in Anlehnung an die Mechanismen bei den europäischen TSI (wie im Übrigen bei allen sog. „New Approach Richtlinien“) vor, dass die Projektentwicklung durch benannte Stellen („Notified Bodies“) oder diesen gleichzuhaltende Gutachter („§31a-Gutachter“) begleitet wird, und die Einreichung zur eisenbahnbehördlichen Genehmigung bereits mit beigelegten Gutachten bzw. Zertifikaten dieser Stellen erfolgen muss. Daher werden von der Eisenbahnbehörde in der Regel keine Sachverständigen zu den Einreichoperaten mehr bestellt. Ganz anders stellt sich die Situation jedoch beim UVP-Verfahren dar, wo auf Grund der Rechtslage von der UVP-Behörde weiterhin UVP-Sachverständige bestellt werden müssen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass zwischen dem §31a-Gutachter und dem UVP-Sachverständigen Auffassungs-

unterschiede bestehen, die dazu führen könnten, dass das Projekt trotz der Begleitung durch eine benannte Stelle teuer und zeitaufwendig umgeplant werden muss. Ähnliches kann auch dann eintreten, wenn das Verkehrsarbeitsinspektorat dem §31a-Gutachten nicht folgen kann und Umplanungen verlangt. Das neue einstufige Baugenehmigungsverfahren im Eisenbahngesetz bedingt auch, dass die SFE-Einrichtungen bei der Einreichung nicht in allen Details planerisch dargestellt werden können und erst bei der Betriebsbewilligung im Detail mitgenehmigt werden müssen. Hier besteht für die Projektentwicklung ein gewisser Freiraum, der auf der anderen Seite aber auch Umplanungs- und damit Kosten/Terminrisiken in sich birgt.

3.3. Zuständigkeiten

Für die Projektentwicklung muss die Frage, welche Behörde(n) ist für das geplante Projekt zuständig ist, möglichst früh geklärt sein. Sind dies mehrere Stellen, wie z. B.: die Stadt Wien und das BMVIT und wie arbeiten diese zusammen? Gibt es negative oder positive Kompetenzkonflikte? Wie gut ist die Zusammenarbeit der öffentlichen Stellen mit den zuständigen Projektentwicklern? Gibt es hier gemeinsame Positionspapiere, Absprachen (offizielle und inoffizielle) und Vereinbarungen? Kann die Zusammenarbeit als harmonisch oder eher schwierig bezeichnet werden? Welche Erfahrungen liegen bisher zur Umsetzungsgeschwindigkeit von ähnlich gelagerten Infrastrukturprojekten vor? Gibt es tendenziell oder praktisch eine Bereitschaft zur Entwicklung innovativer Konzepte auf der Verwaltungsebene? Mit Hilfe der vorgenannten Fragen kann ein eher förderndes oder eher problematisches Klima für neue Projekte identifiziert werden. Dieses dient als grundsätzliches Orientierungssystem und Gewichtungssystem für die Projektentwicklung

3.4. Schnittstellen

Zunächst sollten im Rahmen der Projektentwicklung die Schnitt-

stellen identifiziert und definiert werden, um deren Integration managen zu können und bei der Lösung von Konflikten mitzuhelfen, um einen reibungslosen und effizienten Projektablauf zu ermöglichen. Um Schnittstellen zu definieren, ist zu fixieren, welches Projekt übergeben und in welcher Form es vom nächsten Prozess übernommen und weiterbearbeitet wird. In der Regel findet an der Schnittstelle ein Wechsel des Kommunikationscodes statt: Ein Gewerke übergibt an ein anderes mit jeweils unterschiedlichen Normen, Richtlinien, Standards und Methoden. Damit bei diesem Übersetzungsprozess nicht unnötig Energie und Information verloren gehen, müssen Kommunikation und Informationsaustausch gestaltet werden. Mit dem Besteller erfolgt die gemeinsame Festlegung der Projektziele hinsichtlich Quantität, Qualität, Kosten und Termine bzw. Übernahme dieser Projektziele aus einer vorangegangenen Projektentwicklung sowie später die Erarbeitung von Vorgaben für die Bauvorbereitungs- und Bauausführungsphase auf Basis dieser Projektziele und die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorgaben in allen Projektphasen. Dazu gehört auch die Ausarbeitung der Leistungsbilder für die erforderlichen Planungs- und Beratungsleistungen unter Berücksichtigung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Leistungsbildern. Mit den Grundeigentümern erfolgt die Verhandlung und Vertragsgestaltung hinsichtlich Abfindungen und Entschädigungen für Miet-, Pacht- und sonstiger dinglicher Rechte. Innerhalb des Projektmanagements ist ein wichtiges Ziel, die Zusammenarbeit der für diese Aufgaben erforderlichen Spezialisten so zu koordinieren, dass bedarfsgerechte, den Anforderungen der Nutzer bzw. Besteller entsprechende, Infrastrukturprojekte kostenstabil umgesetzt werden können. Koordinieren setzt einen intensiven, klaren Informationsfluss voraus. Damit angesprochen ist das richtige Zusammenführen der am Projekt Beteiligten. Klare, eindeutige organisatorische Regelungen der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, der Anweisungsbefugnisse und

der Informationspflichten mit Bestimmung des verantwortlichen Projektleiters sind Voraussetzung für eine geordnete und damit effektive Zusammenarbeit der Beteiligten. Das Konzipieren der Aufbauorganisation durch Feststellung der Projektbeteiligten und Zuordnung der Aufgaben und Kompetenzen und das Konzipieren der Ablauforganisation durch Festlegen des Zusammenwirkens der Projektbeteiligten, der Verfahrensabläufe und des Informationsflusses ist ein wichtiger Schritt bei der Projektentwicklung.

3.5. Kosten

Die größte Kosteneinsparung erreicht man noch vor der Umsetzung des Projektes in der Phase der Projektentwicklung. Kostenmanagement, Budgetplanung für die Realisierung (Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan), zeitraumbezogene Analysen anhand von Daten aus dem Projekt bilden die Grundlage für Entscheidungen und Rahmenseetzungen zur zukünftigen Projektentwicklung. Dabei sind die Lebenszykluskosten von Schieneninfrastruktur ein wesentlicher Parameter. Die Anwendung der Lebenszykluskostenrechnung ermöglicht eine neue ganzheitlichere Sichtweise der Kostenstrukturen und Bedürfnisse, die von den Planern und auch von den zukünftigen Nutzern beachtet werden müssen. Es kommen Entscheidungskriterien zum Tragen, die auf eine Sensibilisierung für langfristige Ökonomie, höhere Qualität und folgekostenreduzierende Gestaltung abzielen. Die Untersuchungen zeigen, dass die Folgekosten eines Bauwerkes im Laufe seines Lebenszyklusses bis zum 2½-fachen der Investitionskosten ausmachen können. In der Projektentwicklung erfolgt die gemeinsame Festlegung des Projektbudgets mit dem Besteller (inkl. Festlegung der Grundlagen der Kostenermittlung) und das Erarbeiten eines Finanzmittelplanes mit der Ermittlung der zeitlichen Verteilung der voraussichtlichen Finanzmittelabflüsse. Das findet seine Entsprechung im Rahmenplan und seiner Fortschreibung, der ja die Feststellung der Finanzmittelzuflüsse in

Abstimmung mit dem öffentlichen Auftraggeber ist. Im Zuge der Projektentwicklung werden die von den Planern vorgelegten Kostenermittlungen auf Plausibilität überprüft, die Baukostengliederung festgelegt, damit die Baukosten nach diesem System überwacht und alle kostenrelevanten Daten laufend erfasst werden können. In der Bauphase werden dann Soll-Ist-Vergleiche angestellt, bei denen die Soll-Vorgaben der Kostenplanung den aktuellen Kosten-Daten (Ist-Kosten) und der Zahlungsprognose gegenübergestellt werden. Dies dient wiederum der Ausarbeitung und Durchführung der erforderlichen Steuerungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem Besteller. Kostenüberschreitungen lassen sich mit fehlgeleitetem Optimismus und/oder strategischen Falschangaben erklären, gerade wenn die Komplexität eines Projektes verdrängt wird, ist das eine Art falscher Optimismus. Zusätzlich findet eine bewusste Fehlinformation statt: Personen, die wollen, dass das Projekt genehmigt wird, unterschätzen die Kosten und überbewerten den Nutzen. Das Projekt sieht dann auf dem Papier besser aus, und damit steigt auch die vermeintliche Wahrscheinlichkeit, dass es verwirklicht wird.

4. DETAILPLANUNG, AUSSCHREIBUNGSPLANUNG

Im nächsten Schritt erfolgt die Zusammenstellung der relevanten Ausschreibungsunterlagen. Neben einer hinreichend genauen und konkreten Beschreibung der einzelnen Projektteile (Projektbeschreibung, Ansprechpartner, technische Ausrüstung, Funktionalitäten, Nutzungsverhältnisse etc.) und der Definition der Auftraggeber-Erwartungen ist der Vertrag zur Errichtung der Infrastruktur die wesentliche Ausschreibungsgrundlage. Des Weiteren müssen vor Beginn der Ausschreibung die Vergabekriterien seitens des Auftraggebers bestimmt werden.

4.1. Termindruck (Optimierung Termine-Kosten)

Terminmanagement heißt Aufgabenbestimmung und Zielorien-

tierung, Definition der Vorgänge, Festlegung der Vorgangsfolgen, Abschätzung der Vorgangsdauer, Entwicklung und Steuerung des Terminplans. Für die Projektsteuerung und Erfolgskontrolle müssen Strukturen und Dynamiken erkannt und ausgewertet werden, um frühzeitig Korrekturen und Anpassungen vorzunehmen, d.h. Teilbereiche in ihrer Dynamik beobachten, Veränderungen rechtzeitig einplanen, Strukturen erkennen und Entwicklungen protokollieren und interpretieren. Daraus resultiert eine Rahmentermin- oder Grobterminplanung unter Beachtung der mit dem Auftraggeber abgestimmten Ecktermine und Grundsatzentscheidungen. Dies dient danach der Unterstützung der örtlichen Bauaufsicht bei der Detailterminplanung, der laufenden Kontrolle und der Ausarbeitung und Durchführung der erforderlichen Steuerungsmaßnahmen in Abstimmung mit dem Auftraggeber. Ein wichtiger Punkt der Projektentwicklung ist dabei die Veranlassung und Koordinierung sämtlicher Aufschließungsmaßnahmen wie Straße, Wasser, Strom, Gas, Telefon und den zuständigen Behörden und Ämtern sowie damit zusammenhängende grundbücherliche Erledigungen und die Planung der Phasen der Einbautenumlegungen. Große Infrastrukturprojekte unterliegen einer Reihe von besonderen Risiken. Dies ist darin begründet, dass sie zum einen die Belange vieler Betroffener und Beteiligter berücksichtigen müssen, zum anderen aber einer besonders straffen Planung und Kontrolle bedürfen, um die Entwicklungs- und Planungsprozesse zu beherrschen und möglichst schnell und planungssicher zu einem erfolgreichen Abschluss zu kommen. Großen Infrastrukturprojekten geht in aller Regel eine gesellschaftspolitische und eine verkehrspolitische Entscheidung voraus. Diese politische Entscheidung erfordert eine intensive Vorbereitung, da solche Projekte in aller Regel mit Kosten erheblichen Umfangs verbunden sind. Die Entscheidungen werden entsprechend sorgfältig vorbereitet und erfordern fast immer mehr Zeit

als zunächst geplant. Das führt einerseits dazu, dass die politischen Entscheidungsprozesse gegenüber der ursprünglichen Planung verlängert werden, die terminlichen Vorgaben hingegen nicht variabel sind. Daraus entstehen Terminkonflikte, die häufig zu Lasten der technischen Projektplanung und der Projektdurchführung gehen.

Während der Projektentwicklung bis zur Errichtung eines Projektes bleibt also häufig nicht genügend Zeit, die entsprechenden technischen Vorbereitungen für das Vorhaben zu treffen. Es ist aber zwingend nötig, ausreichend Zeit für eine technische Projektentwicklung vorzusehen. Während dieser müssen die in der verkehrs-politischen Vorhabensplanung festgelegten Ziele, die mit der Entwicklung oder Weiterentwicklung eines Infrastruktursystems verfolgt werden, in ein technisches Projekt übersetzt werden. Diese Festlegung der technischen Anforderungen an eine Infrastruktur kann in der Regel nicht in einem Arbeitsschritt erfolgen, sondern erfordern einen längeren und häufig sehr langwierigen Klärungsdialog zwischen dem Besteller und dem Errichter. Dieser Klärungsdialog setzt sich häufig bis in die Phase der Projektdurchführung fort, weil erst dann entsprechende Schwächen und Defizite in den Festlegungen der technischen Anforderungen erkannt werden, was wiederum zu Umplanungen, Planänderungen und Terminverschiebungen führt und somit die Kostenstabilität beeinträchtigt.

4.2. Kostendruck

Um dem Kostendruck zu begegnen sind Kostenmanagement und Kostensteuerung eine wichtige Aufgabe bei der Projektentwicklung. Dazu gehören auch Risikomanagement, -planung, Risikoidentifikation, qualitative und quantitative Risikoanalyse, Planung zur Risikobewältigung, Risikoüberwachung und -verfolgung. Nach der eigenen Standortdefinition muss geprüft werden, welche Risiken welchen Einfluss auf den Projekterfolg während der Entwicklungs-, Errichtungs- und Betriebsphase haben können. Um die Budget-

planung für die Realisierung (Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan) stabil zu halten ist eine periodische Gesprächsführung und Berichterstattung auf festgelegten Besprechungsebenen zur Herbeiführung der für die Gesamtabwicklung erforderlichen Entscheidungen im festgelegten Kosten-, Termin- und Qualitätsrahmen notwendig sowie die Planung und Festlegung der Dokumentenstruktur. Diese beinhaltet alle Verträge mit den Planern, Baurechtsverträge, Leasingverträge, Förderungsverträge etc., die EDV-mäßige Erfassung und Verwaltung aller Vertragsdaten und die Erfassung aller von der örtlichen Bauaufsicht aufbereiteten Folgeaufträge (Nachtrags-, Zusatz-, Regie-, Minderungs- und Änderungsaufträge) sowie die Organisation und laufende Kontrolle der Vertragsverläufe mit Checklisten. Jede Planänderung, jede Umplanung birgt das Risiko in sich, zusätzliche Kosten zu verursachen, daher sollte ein Qualitätsmanagement mit Qualitätsplanung, -sicherung und Qualitätslenkung installiert werden.

4.3. Bestelländerung – Planänderung – Änderung der Genehmigung

Die einzelnen Phasen der Projektentwicklung sind dabei nicht in einer strengen zeitlichen Reihenfolge zu verstehen. Vielmehr werden sich in der Regel die einzelnen Phasen überlappen. Die Projektvermarktung kann zum Beispiel bereits während der Projektkonzeption begonnen werden. Die Konzeptionsphase wiederum kann sich mit der Managementphase überschneiden. An die Fertigstellung des Projektes schließt sich dann noch der Betrieb der Infrastruktur über die gesamte Nutzungsdauer. Um während dieser Phasen Bestelländerungen oder Planänderungen möglichst gering zu halten empfiehlt sich die gemeinsame Erfassung der übergeordneten, nutzerbezogenen Qualitätsanforderungen und die Festlegung des Qualitätsrahmens mit dem Besteller, die Überprüfung der Baubeschreibung auf Einhaltung der Qualitätsfestlegungen und die Überprüfung der Leistungs-

verzeichnisse auf Übereinstimmung mit der Baubeschreibung, um eventuell erforderliche Korrekturmaßnahmen in Abstimmung mit dem Besteller möglichst umgehend veranlassen zu können. Dazu bedarf es der Organisation regelmäßiger Besprechungen mit den Gremien des Bestellers mit Vorbereitung der Tagesordnung mit allen Unterlagen, die zur Entscheidungsfindung notwendig sind und der Teilnahme an allen für den Projektfortschritt erforderlichen Beratungen beim Besteller.

Koordination der einzelnen Planer mit dem Ziel einer Planung nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit sowie Koordinierung und Einbringung der vom Besteller geforderten Nutzerforderungen, d.h. Bestellqualität ist, wie schon beschrieben, Kernkompetenz des Bauherren. Denn die Qualität, mit der ein Auftrag ausgeschrieben wird, umreißt die maximal erreichbare Qualität, die Auftragnehmer erreichen können. Verabsäumt es der Bauherr, die Ziele ausreichend zu definieren, so wird er mit einem schnell beauftragten Erstentwurf wenig zufrieden sein und Umplanungen verlangen. Spätere Korrekturen der technischen Anforderungen, insbesondere während der Projektdurchführung, verursachen Kosten für die Korrektur der bis dahin schon entwickelten Planungen und erwirkten Genehmigungen und führen insgesamt meist zu einer Kostenexplosion. Für die technische Projektentwicklung muss daher gelten, dass die Festlegung der technischen Anforderungen nicht verkürzt und möglicherweise frühzeitig abgebrochen wird, da die spät korrigierten Fehler in der Projektentwicklung auch die teuersten Fehler sind. Die mangelhafte Vorhabens- und Projektplanung führt dazu, dass in den frühen Phasen des Projekts Fehler begangen werden, die sich in den späteren Phasen gravierend auswirken und zu hohen Nachbesserungskosten führen, die die ursprünglich angesetzten Kosten dramatisch überschreiten können. Damit wird dann ein unglückseliger Teufelskreis begonnen. Die Aktualisierung von Kostenvoranschlägen und

technischen Planungen erfordert wiederum Unternehmensentscheidungen, die zur weiteren Verzögerung des Projekts führen, und diese wiederum schaffen höheren Termindruck, der sich letztlich wiederum darin äußert, dass schnelle Lösungen sorgfältiger Planung vorgezogen werden. Nicht wenige Infrastruktur-Großprojekte sind in diesem Teufelskreis verhaftet geblieben und abgebrochen worden, was letztendlich zu einem Totalverlust der bis dahin aufgelaufenen Kosten führt.

5. VERGABEVERFAHREN

Bei der Projektentwicklung für das Vergabeverfahren geht es um die Ausarbeitung von allgemeinen und besonderen Vertragsbedingungen unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse des Projektes, um die Abstimmung der erforderlichen Ausschreibungsunterlagen mit den Planern und um die Durchführung des Ausschreibungsverfahrens unter Einhaltung der Vergabegesetze: Das beinhaltet u.a. die Beratung des Auftraggebers bei der Wahl der Vergabeart, Veröffentlichung der Ausschreibungen, Ausgabe der Ausschreibungsunterlagen, Entgegennahme der einlangenden Angebote, Durchführung und Protokollierung der Angebotsöffnungen, Veranlassung der rechnerischen und fachtechnischen Überprüfung der eingegangenen Angebote, der Analyse der Angebote und der Erstellung der erforderlichen Preisspiegel, Leitung und Protokollierung der erforderlichen Aufklärungsgespräche, Erstellung von schriftlichen Vergabevorschlägen an den Auftraggeber und Ausarbeitung der Verträge der ausführenden Firmen und Organisation der Vergaben. Die korrekte Durchführung des jeweils gesetzlich vorgesehenen Vergabeverfahrens als abschließende Aufgabe der Projektentwicklung ist ein weiterer Schritt zur Einhaltung der geplanten Projektkosten, denn Einsprüche und Aufhebungen von Vergaben führen zu Terminverschiebungen, zu möglichen Umplanungen und können daher die Kostenstabilität gefährden.

Veranstaltungen und Seminare

FSV – Podiumsdiskussion in Wien
Straßenforschung bringt neue Lösungen – Beton im Straßenverkehr

Datum: Donnerstag, 18.09.2008
Uhrzeit: 16:00 – 18:00
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Seminar in Wien
Verkehr & Umwelt

Datum: Dienstag, 23.09.2008
Uhrzeit: 10:00 – 16:00
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Podiumsdiskussion in Wien
„Das verkehrspolitische Podium“ Integrative Planung und Kooperation

Datum: Mittwoch, 24.09.2008
Uhrzeit: 16:00 bis 18:00 Uhr
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Schulung in Wien
Brückeninspektoren – Basislehrgang

Datum: Dienstag, 14.10. –
Donnerstag, 16.10.2008
Uhrzeit: lt. Programm
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Infonachmittag in Linz
RVS 03.08.63 Oberbaubemessung

Datum: Mittwoch, 5. 11.2008
U Ort: FSV, 1040 Wien,
Karlsgasse 5
Uhrzeit: 10:00 bis 12:00 Uhr
Ort: IBIS Hotel, 4020 Linz

FSV – Infonachmittag in Linz
RVS 08.03.04 Verdichtungsnachweis mittels dynamischen Lastplattenversuches

Datum: Mittwoch, 5. 11.2008
Uhrzeit: 13:00 – 15:00
Ort: IBIS Hotel, 4020 Linz

FSV – Schulung in Wien
Betriebspersonal von Straßentunnel

Datum: Montag, 10.11. –
Mittwoch, 12.11.2008
Uhrzeit: lt. Programm
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Seminar in Wien
Asphaltstraßen – Die neuen Anforderungen

Datum: Montag, 17. 11. 2008
Uhrzeit: 13:00 bis 16:15 Uhr
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Schulung in Wien
Kommunale Straßen „Bau – Erhaltung – Winterdienst“

Datum: Dienstag, 02. – Donnerstag,
04.12.2008 und Dienstag,
09. – Donnerstag, 11.12.2008
Uhrzeit: lt. Programm
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

FSV – Infonachmittag in Wien
LB Verkehrsinfrastruktur

Datum: 4. Quartal 2008
Uhrzeit: lt. Programm
Ort: FSV, 1040 Wien, Karlsgasse 5

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!