

## PRESSEAUSSENDUNG

---

### **VERKEHR: PÜNKTLICH, EFFIZIENT, KOSTENEFFIZIENT**

Ein FSV-ÖVG Symposium zeigt Planungs- und Realisierungswege für die Zukunft  
(Tagung: Verkehrsinfrastruktur: Entscheidungen für die Zukunft)

Eine gut ausgebaute, leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur ist für Wirtschaftswachstum und Wohlstand einer Region bzw. eines Landes unerlässlich. Die gewaltigen Investitionssummen und die lange Lebensdauer von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen bewirken, dass jede durchgeführte aber auch jede unterlassene Investition eine Entscheidung für die Zukunft bewirkt. Die **Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV)** präsentiert gemeinsam mit der **Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG)** Konzepte, um **volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche sinnvolle Entscheidungen** treffen zu können.

Verkehrsinfrastrukturen müssen eine Reihe von Kriterien erfüllen, die sich an den **Aspekten der Benutzer und der Sicherheit von Raum und Umwelt sowie der Errichter und Betreiber** zu orientieren haben. Dipl.-Ing. Dr. Sepp Snizek, Ziviltechniker, zeigt Modelle auf, zunehmende Kostenprobleme in den Griff zu bekommen: Die **Kosten-Nutzen-Analysen** haben mit ihrem deutlichen Bezug zum Geld als Entscheidungshilfe neue Bedeutung; die Zeit- und Fahrzeugbetriebskosteneinsparung, die Verminderung von Lärm-, Luftschadstoff- und Klimabelastungen sowie die Reduktion von Verkehrsunfällen haben positive Effekte und werden den Bauinvestitionen und Kosten des laufenden Betriebs der Verkehrsanlage gegengerechnet. Die Kostensätze zu den Nutzenkomponenten sind für Österreich in der RVS 02.01.22 normiert und werden gegenwärtig im entsprechenden Arbeitsausschuss der Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr aktualisiert.

Die Normierung der Anwendung der Kosten-Nutzen-Analyse macht es möglich, dass **österreichweit Investitionsvorhaben zur Verkehrsinfrastruktur nach den gleichen Maßstäben** volkswirtschaftlich beurteilt werden können. Damit wird die Verkehrspolitik in die Lage versetzt, sachlich begründet über Verkehrsinfrastrukturprojekte zu entscheiden.

Die **Anwendung dieser Analysemethode** zeigt Dipl.-Ing. Robert Prinz, ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, auf: Gemäß § 43 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 sind für die Projekte des Rahmenplans Beschreibungen inklusive einer Kosten-Nutzen-Analyse beizubringen. Während auf der einen Seite die Kosten der Rahmenplanprojekte alljährlich im Zuge eines Evaluierungsverfahrens ermittelt und aktualisiert werden, ist die Nutzenkomponente auf der anderen Seite vom Beitrag zu einer Zielvorgabe abhängig. Spezifischer und eingehender betrachtet werden muss die Filterung und Herausbildung von maßnahmenspezifischem Nutzen. Die Nutzenermittlung erfolgt hierbei nicht spezifisch für ein Projekt, sondern für die Summe verkehrswirksamer Projekte des jeweiligen Bezugszeitraums. Im **Bereich des Personenverkehrs werden konkrete Maßnahmen** wie beispielsweise die Entfernung von Langsamfahrstellen, die Hebung der Zugsfrequenz, die Anhebung von Bahnsteigkanten, die Modernisierung von Bahnhöfen evaluiert.

Dass neben Kosten-Nutzen-Betrachtungen auch die **Akzeptanz der Bevölkerung** gegeben sein muss, zeigt das Beispiel Flughafen Wien: Vorstandsdirektor Mag. Christian Domany, Flughafen Wien AG, zeigte Wege auf, wie von derzeit 17 Mio. Fahrgästen auf 20 Mio. Fahrgäste im Jahre 2010 ausgebaut werden wird. Das größte laufende Projekt ist die Terminalerweiterung Skylink, für die im Jänner 2006 der Grundstein gelegt wurde und die im Jahr 2009 in Betrieb gehen wird. Dann wird der Terminal insgesamt Platz für 24 Mio.

Passagiere bieten. 2007 wird die Austrian Airlines Group ihr Headquarter in den Office Park übersiedeln – das Gebäude wird Mitte des Jahres fertig gestellt. Die ersten Überlegungen zur **Errichtung einer 3. Piste am Flughafen Wien** stießen in der Bevölkerung aufgrund der befürchteten Lärmentwicklung auf Widerstand. Im Rahmen eines **Mediationsverfahrens**, das im Juni 2005 mit Verträgen abgeschlossen wurde, wurden sowohl Maßnahmen zur Reduktion der aktuellen Lärmbelastung als auch die Lage einer 3. Piste sowie die notwendigen Rahmenbedingungen verhandelt.

Zur **Substanzerhaltung und Sicherung der Nutzerqualität** referierte o. Univ.-Prof. Dr. Johann Litzka, TU-Wien und Vorsitzender der FSV: Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, kurz ASFINAG, ist für das etwa 2.000 km umfassende höchstrangige österreichische Straßennetz verantwortlich. Das zunehmende Alter dieses Netzes und das erhöhte Verkehrsaufkommen haben umfassende Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich gemacht, deren Umsetzung wegen der damit verbundenen hohen Kosten sinnvoller Weise nur auf der Basis einer vorausschauenden systematischen Erhaltungsplanung erfolgen kann. Die ASFINAG bedient sich dabei einerseits des gemeinsam mit der TU-Wien (ISTU) entwickelten **Pavement Management Systems VIAPMS\_AUSTRIA** und andererseits des Datenbank- und Beurteilungssystems BAUT für die Bauwerke. Sie bilden die Grundlage für die **Vorhersage der Zustandsentwicklung der Fahrbahn** für die Abschätzung der Erhaltungsnotwendigkeiten und der Prioritäten der einzelnen Maßnahmen.

Im Schienenbereich stellte Dipl.-Ing. Edgar Fischmeister, die **Verkehrsplanung und Erhaltungskonzepte** der Wiener Linien GmbH & CO KG dar. Mangelnde Instandhaltung zeigt zunächst kaum Folgen, aber die Unterlassungen werden erst später mit weit aus größeren und vor allem finanziellen Konsequenzen sichtbar. Ein modernes **Anlagenmanagement** soll die Anlagen so warten und instandhalten, dass ein gefahrloser Betrieb erfolgen und dass die nachfolgende Generation sie in einem leistbaren Zustand betreiben kann. Die drei wesentlichen Ziele des Instandhaltungsmanagements werden verfolgt:

- ✓ Optimierung der Fahrweg-Lebenszykluskosten
- ✓ Optimierung der Investitions- und Instandhaltungskosten
- ✓ Optimierung der Systemkomponenten am Fahrweg

Bisher durchgeführte Studien im Bereich der Schieneninfrastruktur haben gezeigt, dass die Lebenszykluskosten gesenkt werden können, wenn die Anfangsqualität sehr hoch ist, die Anlagen rechtzeitig ersetzt, instandhaltungsarme und instandhaltungsfreudige Anlagen bzw. -teile eingesetzt werden und eine Standardisierung erfolgt. Mit Hilfe von Datenbanken und intelligenten Softwarelösungen wird es in Zukunft möglich sein, dieses Zusammenwirken schon in der Planungsphase darzustellen.

Das **Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm**, dargestellt von Dipl.-Ing. Dr. Günter Breyer, BMVIT, basiert auf dem Weißbuch für eine europäische Transportpolitik. Hier wurde das Ziel definiert, dass bis zum Jahr 2010 die Anzahl der Getöteten halbiert und die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden um 20 % reduziert werden sollen. Eine große Evaluierung wurde zur Halbzeitbilanz 2006 vorgenommen. Bis Mitte 2007 wird das Programm nachjustiert. Die 28 Maßnahmenschwerpunkte wurden in vier Handlungsfeldern zusammengefasst:

- ✓ Mensch
- ✓ Infrastruktur
- ✓ Fahrzeug
- ✓ Verkehrspolitik und Recht

Im Bereich der **Infrastruktur** haben die Sanierung von Unfallhäufungsstellen, Road Safety Audit und -inspektion, Tunnelsicherheit, Sicherheit im Baustellenbereich und Sicherheitsmanagement in Ortsgebieten die höchste Priorität. Im Bereich der **Fahrzeugsicherheit**

wurden in den letzten Jahren sehr große Fortschritte gemacht. Schwerpunkte stellen hier die LKW-Sicherheit, passive Fahrzeugsicherheit (Euro ENCAP), neue Technologien zur Unterstützung des Fahrers (eSafety, in-car safety) und die Methode zur automatischen Lenkerkontrolle. Das große Ziel kann nur eine **Vision Zero** sein, denn jeder Tote und Schwerverletzte im Verkehr ist einer zuviel, so Breyer.

Die Aspekte der **Finanzierungskonzepte** wurden von Dipl.-Ing. Schwammenhöfer, BMVIT, für die Bahn und von Prof. Sebastian Kummer für die Straße dargelegt. Das Bundesbahngesetz 2003 kehrt die „finanzielle Beweislast“ in einen Beitrag ex ante um. Nunmehr leistet der Bund auf Ersuchen der Betrieb AG einen Zuschuss für den Betrieb der Infrastruktur auf Basis eines sechsjährigen Zuschussvertrages, der jährlich um ein Jahr zu erweitern ist; weiters fördert der Bund die Errichtung der Infrastruktur auf ähnlicher Basis. Die Finanzierungsmaterie Infrastruktur wird in zwei unterschiedliche Hauptblöcke, in

- ✓ den Bereich des Aufwandes für die Infrastruktur (Aufgabe der Betrieb AG)
- ✓ den Bereich Investitionen für die Infrastruktur (Aufgabe der Bau AG)

eindeutig getrennt. Zum **Private Public Partnership (PPP)** wird als erstes österreichisches Modell die Erhaltung und der Betrieb des Güterterminal Graz-Süd – Werndorf angewandt. Grundsätzlich besteht also die Möglichkeit und Notwendigkeit, privates Kapital für Infrastrukturinvestitionen heranzuziehen. Wie das realisierte Projekt zeigt, ergibt sich für exakte abgrenzbare Schieneninfrastrukturprojekte durchaus die Möglichkeit für eine teilweise Privatfinanzierung. Der **Vorteil von PPP-Modellen** liegt also darin, dass zusätzliche Mittel für Infrastrukturinvestitionen bei Knappheit der Gesamtmittel zur Verfügung stehen. Weiters können Mittel für Projekte aufgebracht werden, die von der öffentlichen Hand ansonsten nicht zu finanzieren sind; weiters werden Bau und Betrieb von Infrastrukturprojekten durch Private in der Regel effizienter durchgeführt womit die Bauzeiten verkürzt und damit die Ausgaben und Finanzierungsvolumen verringert werden können.

Aus verkehrswirtschaftlicher Sicht sind eine differenzierte Bepreisung der Verkehrsinfrastrukturnutzung und somit auch eine **PKW-Maut** zu begrüßen, so Prof. Kummer. Damit die Autofahrer bei ihren Entscheidungen für eine Autofahrt volkswirtschaftlich und ökologisch richtig handeln, müssen die Kosten des Autofahrens stärker variabel gestaltet werden. Analysiert man die europäischen PKW-Mauten, so liegen diese alle über 5 Cent pro km. Für Österreich sollte jedoch vor allem aufgrund der Probleme der Ausweichverkehre ein Mautsatz von 4 Cent (Netto) angestrebt werden. Um die Probleme von Vielfahrern und Pendlern zu mindern, müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden, so könnte man die Strecken der Pendler auf dem Weg zur Arbeit mit einem wesentlich niedrigeren Mautsatz belegen.

In einer breit angelegten Podiumsdiskussion, an der die Bauwirtschaft und die Auftraggeberseite (ASFINAG) teilnahm, wird das Projekt der A5 als **PPP-Pilotprojekt** mit sehr großem Volumen (930 Mio. Barwert) vorgestellt. Als Herausforderung galt die Übersetzung des PPP-Gedankens in die „vergaberechtliche Realität“, die internationale Vertragsgestaltung, die Abbildung aller Leistungen und Schnittstellen in einem komplexen Baukonzessionsvertrag sowie die Erstellung von funktionalen Leistungsbeschreibungen für alle Leistungsteile.

Für Rückfragen stehen Ihnen gerne zur Verfügung:

Dipl.-Ing. Martin **CAR**  
FSV  
A-1040 Wien, Karlsgasse 5  
Tel.: +43 (1) 585 55 67  
Fax: +43 (1) 585 55 67-99  
E-mail: [office@fsv.at](mailto:office@fsv.at)  
Internet: [www.fsv.at](http://www.fsv.at)

ÖVG  
A-1090 Wien, Kolingasse 13/2/2/7  
Tel.: +43 (1) 587 97 27  
Fax: +43 (1) 585 36 15  
E-Mail: [office@oevg.at](mailto:office@oevg.at)  
Internet: [www.oevg.at](http://www.oevg.at)



Vorstandsdirektor Mag. Christian DOMANY  
Referiert über Mediationsverfahren

Prof. Dr. Kummer spricht über Straßenfinanzierung





### **Podiumsdiskussion zum PPP-Modell**

v.l.n.r.: Prof. Kummer (ÖVG), Dipl.-Ing. Roland Jurecka (STRABAG), Dipl.-Ing. Christian Nagl (ASFINAG)  
Mag. Wolfgang Pointner (BVA), Dipl.-Ing. Karl Weidlinger (ALPINE MAYREDER)<sup>\*)</sup>

---

<sup>\*)</sup> Die Fotos in hoher Auflösung können bei der Geschäftsstelle der FSV angefordert werden ([office@fsv.at](mailto:office@fsv.at), Tel.: 01/585 55 67)