

Wehr Hans

Projektentwicklung im Eisenbahnbau

Besondere Herausforderungen am Beispiel Österreich



Die Projektentwicklung bei Eisenbahnbauten kennt andere Regeln und Abläufe als jene für „klassische“ Immobilien, wie Wohn- oder Gewerbeobjekte. Die Anforderungen werden von vielen Seiten gestellt, sie bewegen sich in teils unverrückbaren Rahmenbedingungen. Solche Projekte müssen außerdem Aspekte wie z.B. Volkswirtschaft, (Regional-)Politik und Sozialwirtschaft vereinen und erfüllen.

Besondere Herausforderungen stellen sich bei Bahnhöfen, die unterschiedliche Entwicklungszugänge durch den stärkeren Hochbauanteil vereinen müssen.

Projektentwicklungen im Eisenbahnwesen folgen eigenen Gesetzen und sind nur bedingt mit jenen im Bereich des Hoch- oder Tiefbaus bzw. des Wohn-, oder Bürobaus zu vergleichen.

- > Denn Eisenbahninfrastrukturvorhaben verfolgen alle ein einziges Ziel: eine höhere und weiterreichende Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten.
- > Sie haben einen einzigen Kunden – nämlich die Eisenbahn selbst.
- > Sie ergänzen bzw. erneuern ein bereits seit 170 Jahren bestehendes, technisch höchst komplexes und stetig wachsendes Bestandsnetz.
- > Und: Sie müssen den verkehrspolitischen und betrieblichen Anforderungen der nächsten Jahrzehnte entsprechen.

Damit können Planungs- und Bauprojekte im Eisenbahninfrastrukturbereich nicht mit herkömmlichen Instrumentarien der Betriebswirtschaftslehre und der Immobilienentwicklung abgearbeitet werden. Alleine die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit – also die Infrastrukturentwicklung für den Spezialmarkt Eisenbahnwesen – erschwert einen rein betriebswirtschaftlichen Ansatz. Immerhin erfüllt die Schieneninfrastruktur auch volkswirtschaftliche, regionalpolitische und sozialwirtschaftliche Aspekte, die in die Überlegungen jeder Projektentwicklung einfließen. Fragen der Standortqualität, der Anbindung ganzer Regionen an Europa, der Erreichbarkeit von Arbeitsstätten und Schulen, der effizienten Durchbindung von internationalen Zugverkehren und der Reduktion von Fahr-

zeiten auf Eisenbahnstrecken müssen zu Beginn jeder Projektentwicklung u.a. mitbedacht werden – auch wenn sie auf den ersten Blick mit dem Planungs- und Bauprojekt nichts zu tun haben.

Der Projektentwickler als Schienen-Infrastrukturentwickler

Das macht den Projektentwickler von Eisenbahnvorhaben von vorne herein zum Schienen-Infrastrukturentwickler. Ganz im Gegensatz zum Projektentwickler einer Wohnimmobilie, bei der der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan die Rahmenbedingungen größtenteils vorgibt, muss er sich seine Rahmenbedingungen selbst entwickeln und auf klare Projektgrenzen verzichten. Denn die übliche Herangehensweise,

- > eine abgegrenzte Immobilie mittels

Gutachten auf seinen Wert hin schätzen zu lassen,

- > die Vorgaben aus Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen einfließen zu lassen bzw. versuchen, diese zu verändern und
- > daraus eine Immobilie zu entwickeln,
- > die ein Optimum an Bruttogeschoßfläche und damit
- > ein Maximum an Verkaufserlös bzw. Miet- oder Pachtentgelt einbringt, fällt weg.

Vielmehr erfolgen die Projektentwicklungen entweder im Eisenbahnbestandsnetz – und das zumeist unter laufendem Betrieb. Dieses umfasst in Österreich rund 11.600 Gleiskilometer, 277 Tunnel, 6.495 Brücken, 16.136 Weichen, 1.406 Bahnhöfe und Haltestellen und wird täglich von rund 1,2 Mio. Fahrgästen ge-



nutzt. Das stellt die Projektabwicklung vor eine besondere Herausforderung im „seriell“ funktionierenden – weil schieneengebundenen – Eisenbahnverkehr. Oder es handelt sich um Neu- und Ausbauprojekte, also beispielsweise um die Entwicklung neuer Bahntrassen – wie etwa die neue Westbahn. Diese Planungs- und Bauprojekte erfolgen zumeist auf der grünen Wiese, erstrecken sich über viele Kilometer und brauchen alleine bei der Auswahl des Streckenverlaufs Jahre, um eine für alle involvierten Parteien akzeptable Lösung zu finden. Darüber hinaus sind insbesondere im Oberbau oftmals technische Speziallösungen für einen funktionierenden Eisenbahnbetrieb mit modernster Signal- und innovativster Sicherheitstechnik erforderlich. In diesen Bereichen müssen die Projektentwickler in vielen Fällen Neuland betreten und auf Erfahrungswerte aus anderen Projekten gänzlich verzichten.

Arbeiten bei der Abwicklung von Planungs- und Bauprojekten im heimischen Schienennetz nun Vertreter aus beiden Projektentwicklungs-Schulen, nämlich jener des klassischen Wohn- oder Bürobaus und jener des Eisenbahnbaus zusammen, dann sind oftmals von Beginn an Missverständnisse vorprogrammiert.

Der Bahnhof: Mix aus Immobilien- und Eisenbahninfrastrukturentwicklung

Wie diese zwei Arbeitskulturen trotz aller Unterschiede dennoch voneinander profitieren und optimal zusammen spielen können, wird anhand des Beispiels Projektentwicklung „Umbau Salzburg Hauptbahnhof“ gezeigt. Ab Ende 2008 soll der bestehende Bahnhof in eine moderne Verkehrsstation umgewandelt werden. Diese soll von der betrieblichen Ausrichtung her den Anforderungen des Schienenverkehrs der nächsten hundert Jahre entsprechen. Darüber hinaus soll der Bahnhof zum Impulsgeber für die Entwicklung eines neuen Stadtviertels werden. Durch eine gezielte Immobilienentwicklung ent-

stehen am Bahnhof Verkaufsflächen für Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen sowie für Büronutzungen. Damit wird der Bahnhof ab

2013 zur Drehscheibe urbanen Lebens und deckt zusätzlich zum Reisen auch die Funktionen Shopping, Entertainment und Arbeiten ab. <<

