



# EVALUIERUNG DER ASFINAG BAUPROJEKTE

# Inhalt

- Methode Projektevaluierung
- Ablauf der Beurteilung
- Beurteilungskriterien & Gewichtung
- Hauptkriterien
- Nutzwertanalyse als Entscheidungsgrundlage
- Ergebnis

In Anlehnung an die Bestimmungen und Inhalte des BStG, des Bundesgesetzes über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) sowie dem einschlägigen Leitfaden zur SP-V orientiert sich die Prioritätenreihung von Vorhaben im Bundesstraßennetz im Wesentlichen an folgenden Parametern:

- **Funktionelle Bedeutung**
- **Wirtschaftlichkeit**
- **Verkehrssicherheit**

Zur Beurteilung der Neubauvorhaben wurde ein nutzwertanalytischer Ansatz gewählt. Die Planungsprojekte der ASFINAG wurden anhand eines einheitlichen Kriteriensets bewertet.

Diese Beurteilung wurde auf qualitativer Ebene durchgeführt; auf die Anwendung von „starr“ Formeln wurde in diesem Zusammenhang bewusst verzichtet. Eine solche Vorgangsweise würde eine Genauigkeit vortäuschen, die aufgrund von zahlreichen Prognoseunsicherheiten auch durch mathematische Formeln nicht erreicht werden kann (Scheingenauigkeit).

# Ablauf Beurteilung – 6 Schritte

1. Festlegung eines einheitlichen Kriteriensets für alle zu beurteilenden Vorhaben
2. Gewichtung des Kriteriensets (alle Kriterien sind beachtenswert, nicht alle jedoch sind gleich ausschlaggebend)
3. Beurteilung unter besonderer Beachtung von Relativvergleichen zwischen den Projekten durch Experten: Beurteilung durch „umgekehrtes Schulnotensystem“: Note 5 = hohe Zielerfüllung im Hinblick auf ein Kriterium, Note 1 = niedrige Zielerfüllung im Hinblick auf ein Kriterium
4. Überlagerung von Beurteilung und Gewichtung und Summenbildung: Ergebnis ist ein Nutzwert für jedes Vorhaben, Gruppenbildung („Cluster“ ähnlicher Nutzwerte)
5. Prüfung der Stabilität des Ergebnisses: Durchführung einer Sensibilitätsanalyse
6. Nutzwert war Entscheidungshilfe und Grundlage für weitere Schritte sowie die Prioritätenreihung (notwendig ist die Beachtung „externer“ Rahmenbedingungen wie etwa budgetäre Restriktionen)

# Beurteilungskriterien & Gewichtung

Die Vorhaben des Bauprogramms der ASFINAG wurden im Hinblick auf folgende Kriterien beurteilt.

Eine inhaltliche Unabhängigkeit der Kriterien voneinander wurde angestrebt. Weiters wurde bei der Auswahl der Kriterien darauf geachtet, dass diese die „Wirkungen“ der zu beurteilenden Vorhaben repräsentativ beschreiben.

Thema	Kriterium	Anmerkung (Beurteilungshintergrund)	Gewicht
Wirtschaftlichkeit	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Berücksichtigung von NKA, PER bzw. Baukosten in Relation zum Nutzen	45 %
Öffentlichkeit / Umfeld	Regionale Bedeutung	Regionale Bedeutung einer Verbindung	2 %
	Lokale Akzeptanz	Widerstände gegen ein Projekt auf nicht-regionalpolitischer Ebene (BI, Gemeinden etc.)	2 %
	Stärkung von Regionen	Beitrag des Vorhabens zur (besseren) Erschließung einer Region	2 %
Charakteristik des Vorhabens	Hochrangigkeit im Sinne der SP-V	Gemäß den Indikatoren des SP-V-Leitfadens (Verbindung von Zentren, Netzschluss, Verkehrsaufkommen)	45 %
	Entlastung von Ortsdurchfahrten / Verkehrssicherheit /	Beitrag des Vorhabens zur Entlastung hochbelasteter Durchfahrten und damit Erhöhung der Sicherheit	2 %
	Redimensionierbarkeit abgeschlossen	Sensibilität des Vorhabens im Hinblick auf geänderte Rahmenbedingungen	2 %

## Nutzen-Kosten- Verhältnis (45%)

Im Zusammenhang mit diesem Kriterium wurden qualitativ folgende Indikatoren berücksichtigt bzw. zusammengeführt:

- Ergebnisse aus bestehenden Nutzen-Kosten-Analysen
- Ergebnisse aus der Projektergebnisrechnung (PER, betriebswirtschaftliche Beurteilung von Projekten)
- Das Vorliegen von Kostenbeteiligungen Dritter
- Die Höhe der Gesamtkosten in Relation zum „Nutzen“ des Vorhabens



## Hochrangigkeit im Sinne der SP-V (45%)

Im Sinne des SP-V-Leitfadens des BMVIT („Leitfaden zur Erstellung des Umweltberichtes im Rahmen der strategischen Prüfung – Verkehr für Netzveränderungen im hochrangigen Bundesverkehrswegenetz“) wurden als Indikatoren für die Hochrangigkeit einer Verbindung herangezogen:

- Funktionell hochrangige Bedeutung der Netzveränderung - Verbindung Bundes-/ Landeshauptstädte (einschließlich gleichwertiger Zentren im Ausland)
- Netzschluss im (bestehenden) hochrangigen Bundesverkehrswegenetz (einschließlich gleichwertiger Netzschluss im Ausland)
- Ausreichend hohe Verkehrsnachfrage für eine hochrangige Verkehrsverbindung (als Richtwert wurde eine Querschnittsbelastung von 24.000 Kfz / 24h angenommen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

## **Nutzwertanalyse als Entscheidungsgrundlage**

**Im Ergebnis wurde für jedes Vorhaben ein Nutzwert berechnet.**

**Dieser Nutzwert ist Entscheidungshilfe und Grundlage für weitere Schritte.**

**Die Prioritätenreihung nimmt daher keine verkehrspolitischen Entscheidungen vorweg.**



# Nutzwertanalyse- Ergebnis

Unter Berücksichtigung der genannten Kriterien, der Beurteilung der Vorhaben durch Experten und Überlagerung mit der Gewichtung ergab sich unten stehendes Ergebnis:

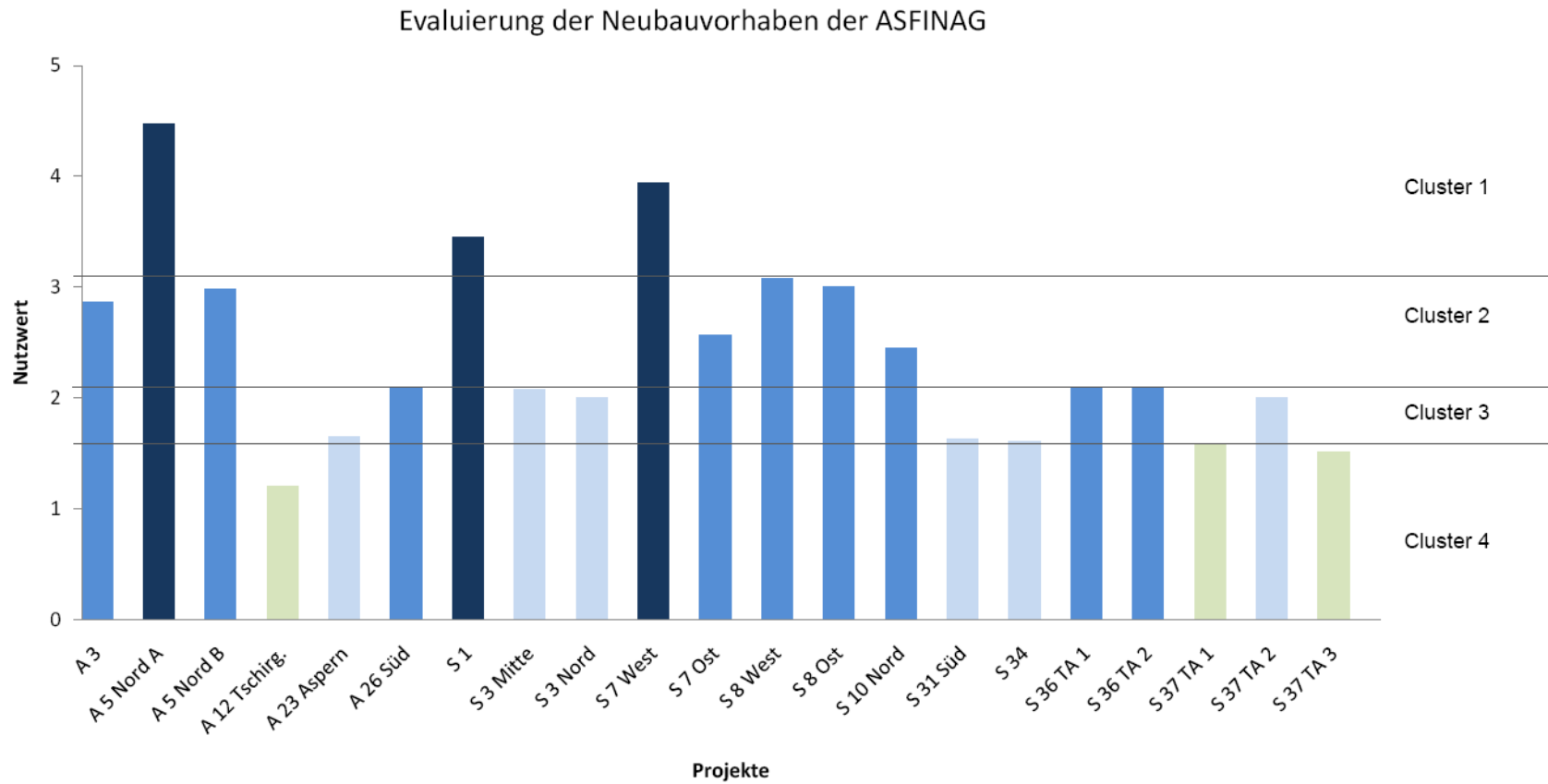


Abbildung: Grafische Darstellung des Ergebnisses der Nutzwertanalyse  
5=hoher Nutzwert, 1=niedriger Nutzwert, Gewichtung der Kriterien siehe Folie 5