

TRASSENAUSWAHL im SPANNUNGSFELD der INTERESSEN

Dipl.-Ing. Bernhard Kohl
ILF Beratenden Ingenieure ZT GmbH, Linz

1. Erste Erfahrungen bei der Neubaustrecke Wien-St. Pölten

Aus heutiger Sicht ist ein integraler, interdisziplinärer Planungsansatz für Verkehrsinfrastrukturprojekte selbstverständlich – das war nicht immer so. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien-St. Pölten mit Fahrplanwechsel Dezember 2012 bietet den Anlass, mehr als 20 Jahre zurückzublenden, zu den Anfängen dieses Projektes – und damit auch zu den Ursprüngen einer Planungskultur, die in den frühen 90iger Jahren ihren Anfang nahm und die einem Paradigmenwechsel in der Verkehrsinfrastrukturplanung in Österreich gleich kam. Mit Sachverstand, Weitblick und Mut zur Innovation nahmen die Vorstände der damals neu gegründeten Eisenbahnhochleistungsstrecke AG (HL-AG), Dr. Gustav Hammerschmid und Dr. Georg Vavrovsky, den Ausbau des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes in Angriff. Sie gaben damals den Anstoß zur Entwicklung eines modernen, interdisziplinären und integralen Planungsansatzes, der sich in den folgenden Jahren – erweitert um Elemente der Bürgerbeteiligung – zu einem sehr effizienten und erfolgreichen Planungsinstrument entwickeln sollte, das bis heute Bestand hat. Diese Entwicklung wurde getragen von einer mutigen und für Neues offenen Projektleitung und einem hochmotivierten, jungen Planungsteam, das die Herausforderung annahm und sich mit Eifer auf die spannende Planungsaufgabe stürzte.

Freilich fehlte allen Beteiligten die Erfahrung, sich im Spannungsfeld höchst widersprüchlicher Interessen erfolgreich zu bewegen und so erwies sich der eingeschlagene Weg bald als schwieriger und steiniger als zunächst angenommen. Das planerische Ideal stieß an die Grenzen der Realität und in ungezählten Diskussionen mit betroffenen Bürgern wurde langsam klar, dass fachliche Argumente gegen individuelle Interessenslagen einen schweren Stand hatten und auch ein vermeintlich umweltfreundliches Verkehrsmittel wie die Bahn auf alles andere als Begeisterung stößt. Die fachliche Ebene und die Interessensebene ergaben Widersprüche, die nicht einfach in Einklang zu bringen waren. Diese Erfahrungen wurden jedoch in laufende Verbesserungen des Planungsprozesses umgemünzt, sodass mit der Zeit ein flexibler Gesamtprozess entstand, der zwar die Widersprüche und Konflikte nicht auflösen kann, aber den qualifizierten Umgang damit wesentlich verbessert hat. Dieser Beitrag soll aufzeigen, was im Rückblick von den anfänglichen Grundsätzen und methodischen Ansätzen Bestand hatte und welche Verbesserungen letztlich integriert wurden, um zu einem nachhaltigen Vorgehen zu gelangen.

2. Trassenauswahl für die NBS Wien-St. Pölten

2.1. Der integrale Planungsansatz

Im Jahr 1990 – zu Beginn der Planungen der NBS Wien-St. Pölten – gab es kein UVP-Gesetz und keinerlei sonstige gesetzliche Grundlagen für einen ausgewogenen Umgang mit den durch ein Linienbauwerk zwangsläufig berührten Schutzgütern und Interessen in früheren Planungsphasen. Auch „best practice“ Beispiele waren rar. Die gängige Praxis war, Projekte allein nach technisch-wirtschaftlichen Grundsätzen zu planen. Dies führte zu großen Problemen in den Genehmigungsverfahren, sowohl in fachlicher Hinsicht als auch im Bezug auf den Interessensausgleich mit den Betroffenen: Ein fix fertiges Projekt nachträglich zu ändern fällt schwer, auch wenn vielleicht sogar gesamthaft bessere und auch wirtschaftlich akzeptable Lösungen möglich wären. Prominente Beispiele für Projekte, die damals an fachlichen Problemen, politischen Konflikten und Bürgerwiderstand gescheitert sind, sind das Donaukraftwerk Hainburg und der Semmering-Basistunnel.

Vor diesem Hintergrund waren innovative Konzepte gefragt. Aus den negativen Erfahrungen heraus wurde damals für das Projekt Neubaustrecken Wien-St. Pölten ein innovativer Planungsansatz entwickelt. Die darin formulierten Grundsätze haben auch heute noch uneingeschränkt Gültigkeit:

- Rollende Planung

In frühen Planungsphasen konzentrierten sich die Arbeiten auf die wesentlichen Aspekte; inhaltliche Vertiefung und zunehmende Aussageschärfe gehen Hand in Hand mit räumlicher Eingrenzung des Untersuchungsraumes in späteren Planungsphasen; Grundlage und Leitlinie des Prozesses ist eine flexible Methodenstruktur mit aufgabenorientierter Weiterentwicklung einzelner Methodikbausteine.

- Gleichstellung von Technik und Umwelt

Alle Arbeitsschritte erfolgen in einem interdisziplinären Wechselspiel zwischen technischen Belangen und Umweltaspekten; bei Entscheidungsprozessen werden beide Bereiche gleichwertig berücksichtigt.

- Fachübergreifende Betrachtungsweise

Die Wirkungen auf einzelne Schutzgüter sind sauber voneinander abzugrenzen und Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Fachbereichen werden berücksichtigt.

- Umfassende und ausgewogene Berücksichtigung wesentlicher Einflussfaktoren

Bei allen wesentlichen Entscheidungsvorgängen wird im Rahmen eines systematischen Selektionsprozesses (Screening- und Scoping) geprüft, welche Faktoren entscheidungsrelevant sind. Bei Bewertungsvorgängen wird auf deren ausgewogene Berücksichtigung im Entscheidungsprozess geachtet.

Diese Grundsätze werden beim Trassenentwurf und bei der Trassenbewertung gleichermaßen angewandt. Beim Entwurf von Trassenvarianten werden zB von Seiten der Umweltplaner Rauminformationen über problematische Konfliktbereiche als Entwurfsgrundlage zur Verfügung gestellt. Der Trassenplaner entwirft auf dieser Grundlage Trassenvarianten, die den bautechnischen und eisenbahnbetrieblichen Anforderungen entsprechen. Bei Zielkonflikten wird in Zusammenschau zwischen den Interessen beider Bereiche gemeinsam versucht, verbesserte Lösungen zu entwickeln (Abbildung 1), wobei zunächst Änderungen an der Trassenführung und erst in zweiter Linie von Schutz, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen geprüft werden.

Durch das Zusammenwirken von Fachleuten verschiedener Disziplinen soll erreicht werden, dass eine aus Gesamtsicht ausgewogene Lösung entsteht. Eine ausgewogene Trassenführung nimmt im Gegensatz zu einer nach einseitigen Gesichtspunkten ausgerichteten Trassenführung (Bevorzugung eines Schutzgutes) Rücksicht auf alle Umweltschutzgüter und versucht dabei eine Minimierung der Gesamtheit der Konflikte zu erreichen (Abbildung 2).

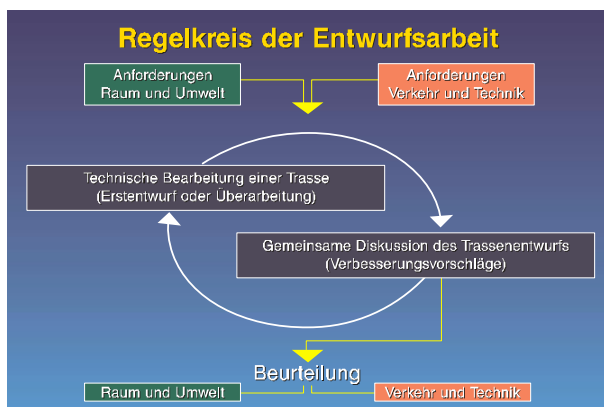


Abbildung 1: Ablauf des Arbeitsprozesses beim Trassenentwurf

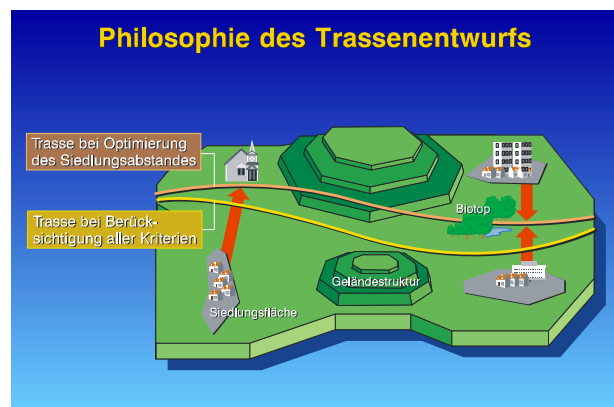


Abbildung 2: Visualisierung des Prinzips einer ausgewogenen Lösung

(Originalgrafiken aus der frühen Planungsphase der NBS Wien-St. Pölten)

2.2. Variantenbewertung und Trassenauswahl

Der schwierigste Teil der Aufgabe besteht darin, einen der Komplexität der Aufgabe und den fachlichen Anforderungen entsprechenden Bewertungsansatz zu entwickeln, um die im Zuge eines derartigen Planungsprozesses erforderlichen Entscheidungen zu treffen und diese auch transparent und nachvollziehbar nach außen darstellbar zu machen. Die folgenschwerste und umstrittenste Entscheidung bei Verkehrsinfrastrukturprojekten ist die Entscheidung über die Trassenführung und deshalb steht auch die Methode der Trassenauswahl im Fokus.

Das Trassenauswahlverfahren bei der Neubaustrecke Wien-St. Pölten beruht auf den klassischen Elementen multikriterieller Bewertungsmethoden:

- Einem Kriterienkatalog, der aus den Projektzielsetzungen entwickelt wurde und der die fachlichen Aspekte der zu bewertenden Trassenvarianten in einer hierarchischen Gliederung (mit Hauptkriterien und Teilkriterien) adäquat abbildet. Der Kriterienkatalog war damals – den Planungsgrundsätzen entsprechend – in

die beiden Fachbereiche Verkehr & Technik sowie Raum & Umwelt unterteilt, wobei die Kosten dem Fachbereich Verkehr & Technik zugeordnet sind.

- Einer fachlichen Bewertung der Varianten in jedem Kriterium, wobei in einer systematischen Wirkungsanalyse die positiven wie negativen Wirkungen der Trassenvarianten ermittelt und in beschreibender Form dargestellt werden; die verbalen Bewertungen werden unterstützt durch Massenbilanzen bzw. Mengengerüste bewertungsrelevanter Parameter (zB Flächenbilanzen).
- Einer Entscheidungsmethode, die den Entscheidungsfindungsprozess sowie die Regeln zur Entscheidungsfindung festschreibt. Diesbezüglich wurde im Falle Wien-St. Pölten bewusst auf eine formalisierte, quantitative Entscheidungsmethode (zB Nutzwertanalyse) verzichtet, weil man die Problematik der Quantifizierung komplexer Wirkungszusammenhänge und den damit verbundenen Informationsverlust durch Reduktion der Informationen auf eindimensionale Größen vermeiden wollte. Es wurde auch auf eine Gewichtung von Kriterien verzichtet – stattdessen wurde eine Vorselektion der Kriterien vorgenommen, um die für die Entscheidung wesentlichen Kriterien herauszufiltern.

Die Entscheidungsfindung erfolgte bei der Neubaustrecke Wien-St. Pölten in einem 2-stufigen Selektionsprozess:

- In einer Vorselektion wurden Gruppen ähnlicher Varianten gebildet und innerhalb dieser Gruppen paarweise miteinander verglichen. Eindeutig schlechtere Varianten wurden ausgeschieden; so konnte die Anzahl der Trassenvarianten von ursprünglich 11 auf 4 reduziert werden.
- In einem 2. Bewertungsschritt wurde zunächst die technische Planung und dann die Bewertungen unter Einbeziehung von Erkenntnissen des 1. Bewertungsdurchgangs vertieft, wobei nunmehr auch die Wirkung von Schutzmaßnahmen bei der Wirkungsbewertung Berücksichtigung fand. Dann wurde wieder mittels paarweisem Vergleich die in der Gesamtschau beste Variante ermittelt. In dieser Entscheidungsphase wurden zusätzlich die fachlichen Bewertungen quantifiziert und unter Annahme von Gewichtungen Sensitivitätsanalysen mittels Nutzwertanalyse durchgeführt.

Diese knappe Beschreibung des Entscheidungsprozesses ermöglicht es leider nicht, auf die vielen methodischen Detailfragen einzugehen, die ganz wesentlich für eine fachlich korrekte Durchführung eines derartigen Entscheidungsprozesses sind. In der Rückschau – und mit dem Erfahrungshintergrund vieler mittlerweile erfolgreich durchgeführten Trassenauswahlprozesse – bleibt festzustellen, dass der damals entwickelte Prozess ohne Zweifel den fachlichen Ansprüchen einer solchen Aufgabenstellung größtenteils gerecht wurde. Allerdings stellte sich in der nachfolgenden Diskussion in der Öffentlichkeit auch heraus, dass der akademisch geprägte Ansatz in seiner gesamten Komplexität nur schwer öffentlich darstellbar war.

Die Entscheidung fiel letztlich zugunsten der Variante 2, die durch den Wienerwaldtunnel in das Tullnerfeld führt, weiters am Südrand des Perschlingtals mit mehreren kurzen Tunneln Richtung St. Pölten verläuft. Ein wesentlicher Aspekt bei der Trassenentscheidung war die Talrandlage im Perschlingtal, die im Vergleich zu anderen

Streckenführungen günstige Voraussetzungen für eine landschaftsgerechte Einbindung der Strecke einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen bot. Die folgenden Abbildungen zeigen die Vorstellungen zur Trassenführung zum Entscheidungszeitpunkt sowie die Situation nach Realisierung des Projektes.

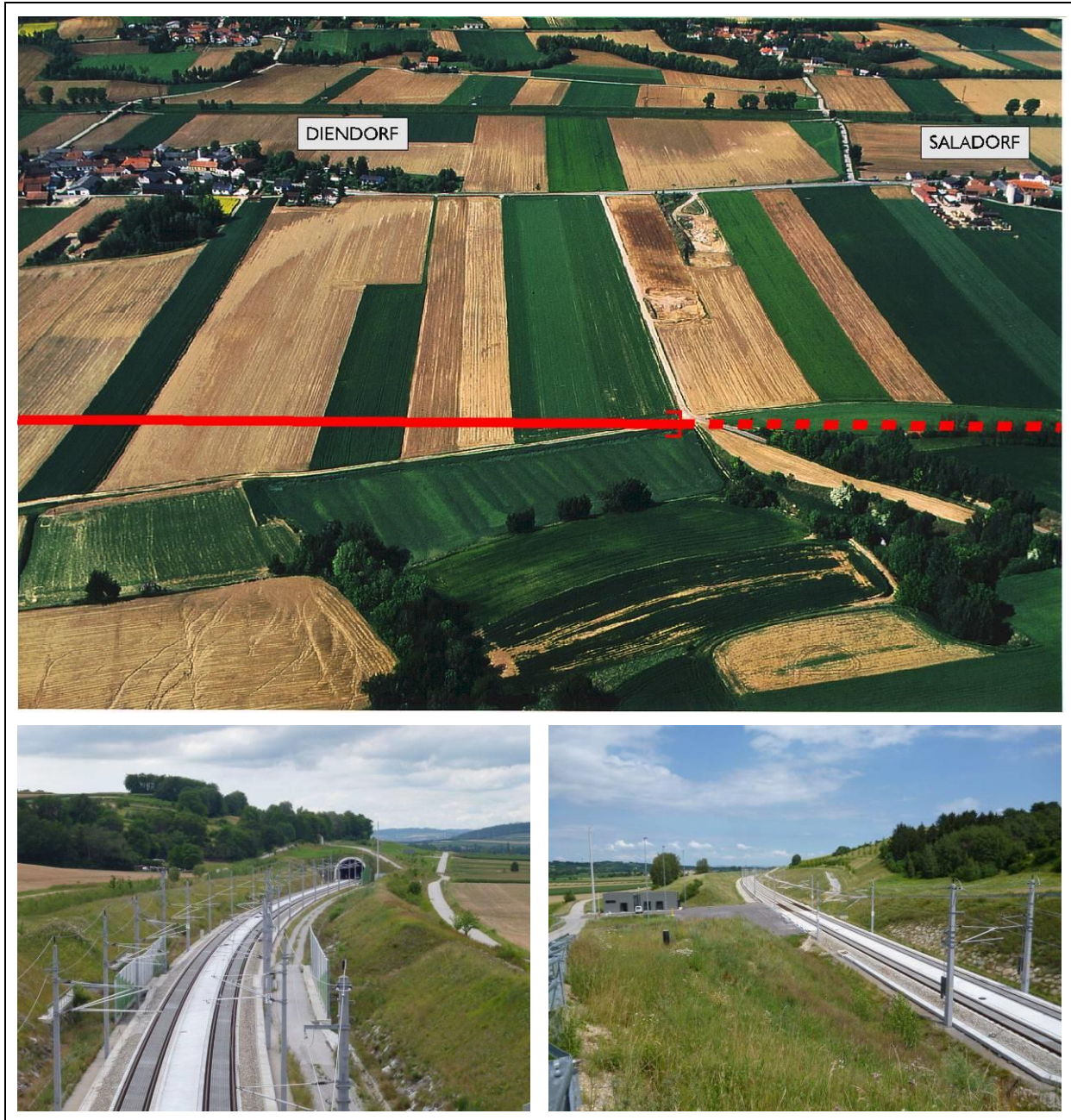


Abbildung 3: Skizzierung der Trassenführung der ausgewählten Trasse am Südrand des Perschlingtals zum Entscheidungszeitpunkt (oben) sowie die Situation nach Realisierung des Projektes

2.3. Interaktion mit betroffenen Interessensgruppen

So strukturiert und klar der Weg zur Entscheidungsfindung war – so unklar war lange, wie das Ergebnis in der Öffentlichkeit dargestellt werden sollte. Es wurde viel diskutiert, aber es fehlte ein klares Konzept, und das erwies sich als fataler Fehler. Durch einen

Zufall kam der Stein ins Rollen und es blieb nichts übrig, als das Ergebnis der Trassenentscheidung weitgehend unvorbereitet öffentlich vorzustellen. Wochenlang pilgerten die Projektleitung der HL-AG und ihre Planer von Gemeinde zu Gemeinde, begleitet von immer heftigeren Bürgerprotesten in fast allen betroffenen Gemeinden. Letztlich wandte sich fast die gesamte Region gegen die Trassenentscheidung. Während die gesamte Variantenuntersuchung mit Trassenauswahl weniger als 2 Jahre in Anspruch genommen hatte, dauerte es nunmehr fast 3 Jahre bis sich die Situation soweit beruhigt hatte, dass die Planungen an der Auswahltrasse zielgerichtet weitergeführt werden konnten. In der Zwischenzeit gab es unzählige Diskussionen, auf politischer Ebene und in der Öffentlichkeit, weitere Varianten wurden untersucht, weitere Experten wurden eingeschaltet – letztlich blieb es bei der Entscheidung.

Im Nachhinein betrachtet lagen die Ursachen für diese Probleme klar auf der Hand: Bei Projekten, die derartig stark und großräumig öffentliche wie private Interessen betreffen, ist es einfach nicht ausreichend, wesentliche Entscheidungen nur nach fachlichen Grundlagen zu treffen – es ist unabdingbar, frühzeitig im Prozess die berührten Interessensträger einzubinden.

3. Änderungen im Planungsprozess

Die entscheidende Erkenntnis aus den Erfahrungen von Wien-St. Pölten war, die fachliche Ebene durch eine Beteiligungsebene unter Einbeziehung aller betroffenen Interessensgruppen zu ergänzen. Sowohl die Entwicklung der Trassenvarianten als auch die Bewertung derselben sollte dabei durch einen Informations- und Abstimmungsprozess begleitet werden, der auch Beteiligungskomponenten enthält.

Als wesentlicher Erfolgsfaktor hat sich erwiesen, dass dieser Beteiligungsprozess möglichst frühzeitig gestartet wird – noch bevor mit der technischen Planung konkret begonnen wird und somit auch bevor konkrete Konfliktpunkte auftreten können. Die sensible Phase des wechselseitigen Kennenlernens und der Etablierung einer wertschätzenden Gesprächskultur kann so in einer noch unbelasteten Atmosphäre stattfinden, das erleichtert die Behandlung konfliktträchtiger Themen in den späteren Phasen wesentlich. In dieser Phase können auch klare Regeln der Zusammenarbeit etabliert werden, zu denen sich beide Seiten verpflichten.

Die beiden folgenden Originalabbildungen mit Darstellung des Planungsprozesses zeigen klar den Schwenk von einer rein fachlichen Orientierung zu einem Gesamtprozess mit Integration der betroffenen Interessensgruppen, wie er bei späteren Planungsprozessen zur Trassenfindung Anwendung fand. Diese Prozessänderung kann Konflikte nicht verhindern, trägt aber wesentlich zur Entwicklung leichter akzeptierbarer Lösungen bei, wenn sich beide Seiten darauf einlassen. Wichtig ist natürlich, dass die fachliche Seite des Prozesses weiterhin sauber abgearbeitet wird, wobei diesbezüglich durch die Etablierung der Umweltschutzgüter in den Genehmigungsverfahren wesentlich klarere Voraussetzungen bestehen als früher.

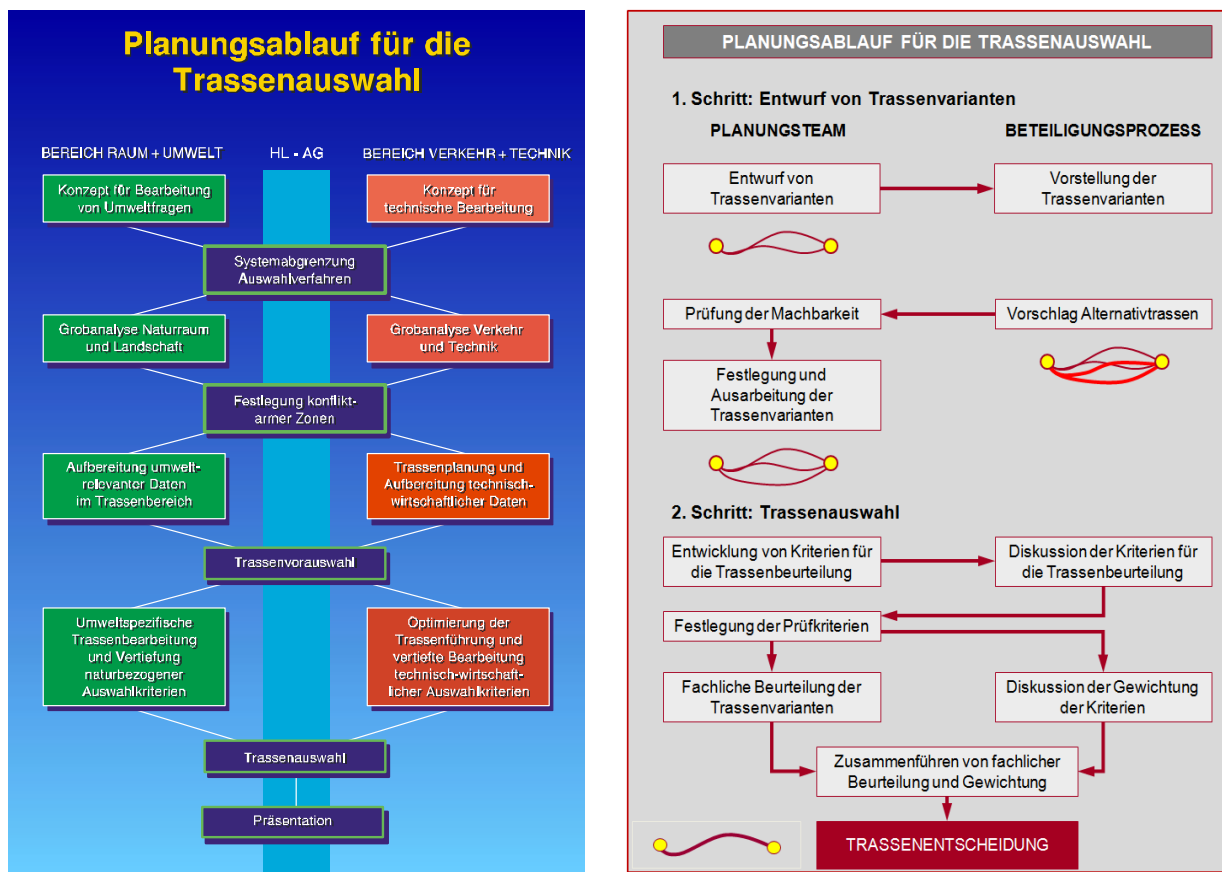


Abbildung 4: Planungsablauf für die Trassenauswahl – einst und jetzt

Wesentliche Verbesserungen im Planungsablauf konnten vor allem dadurch erreicht werden, dass in allen Planungsphasen frühzeitig allen Beteiligten die Möglichkeit geboten wird, eigene Vorschläge einzubringen, die unter Wahrung der Planungsgrundsätze ernsthaft geprüft und übernommen oder begründet abgelehnt werden. In der Praxis wurden nicht wenige in den Beteiligungsforen von verschiedenen Interessensträgern eingebrachte Ideen in der Planung auch berücksichtigt. Der Prozess stellt sicher, dass solche Vorschläge zum richtigen Zeitpunkt auf den Tisch kommen, wenn sie auch sinnvoll verarbeitet werden können – dadurch wird nicht nur die Planungsqualität erhöht, sondern es werden auch Zeitverluste und zusätzliche Aufwendungen durch Planungsänderungen zu einem späteren Zeitpunkt vermieden.

Bei der Trassenentscheidung wird den beteiligten Interessensträgern nunmehr überdies die Möglichkeit geboten, ihre Interessen einerseits bei der Festlegung der Bewertungskriterien (in Form einer Vollständigkeitsprüfung des nach fachlichen Aspekten definierten Kriterienkatalogs) und andererseits durch Gewichtung der Kriterien des Fachbereichs Raum & Umwelt in den Entscheidungsprozess einzubringen.

Zu diesem Zweck wurden auch Modifikationen in der Methodik der Trassenauswahl durchgeführt.

4. Änderungen in der Methodik zur Trassenauswahl

Eine der aktuellsten Anwendungen des Trassenauswahlverfahrens erfolgte im Rahmen des Projektes Semmering-Basistunnel neu. Ähnlich wie die Neubaustrecken Wien-St. Pölten war auch dieses Projekt in einem hochsensiblen Umfeld angesiedelt; angesichts des Scheiterns des ersten Projektes nach langjährigen politischen und rechtlichen Streitigkeiten war die Ausgangssituation auch für das neue Projekt denkbar ungünstig. Nicht zuletzt aufgrund des bereits erprobten und bewährten Planungs- und Entscheidungsprozesses gelang es jedoch, in rund 2 Jahren, eine weitgehend akzeptierte Trassenentscheidung zustande zu bringen.

An dieser Stelle soll hier lediglich auf die Methodik eingegangen werden und insbesondere auf jene Aspekte, die mittlerweile im Vergleich zum Trassenauswahlverfahren der Neubaustrecken Wien-St. Pölten verändert wurden.

4.1. Methode zur Entscheidungsfindung

Als Konsequenz der Einbeziehung von verschiedenen Interessenslagen in die Entscheidungsfindung (durch Gewichtung von Kriterien) rücken die formalisierten Methoden der Entscheidungsfindung verstärkt in den Mittelpunkt. Dazu ist es erforderlich, alle Bewertungen auf Ebene der Hauptkriterien nach einem einheitlichen Schema zu quantifizieren und unter Einbeziehung der Gewichtungsansätze zu akkumulieren. Als Methode wird nun die Kosten-Wirksamkeitsanalyse angewendet. Die ermittelte Kennzahl wird am Ende des Bewertungsvorgangs ins Verhältnis gesetzt zu den akkumulierten Kosten einer Variante; spezifische Risiken werden gesondert erfasst und bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt. Mit anderen Worten bedeutet dies, dass der akkumulierte Nutzen einer Trassenvariante hinsichtlich technischer Qualität (ausgedrückt durch die akkumulierte Bewertung des Fachbereichs Verkehr & Technik) und hinsichtlich Auswirkungen auf Raum und Umwelt (ausgedrückt durch die akkumulierte Bewertung des Fachbereichs Raum & Umwelt) den Kosten gegenübergestellt wird. Der Kosten-Wirksamkeitsansatz ermöglicht die systematische Durchführung von Sensitivitätsanalysen, um die Stabilität des Ergebnisses zu überprüfen. Die verbale Abwägung der Vor- und Nachteile einzelner Varianten wird weiterhin beibehalten (dies ist allein schon zur Plausibilisierung der Ergebnisse erforderlich), tritt aber etwas in den Hintergrund.

Zu erwähnen ist auch, dass das Ergebnis dieses Entscheidungsprozesses lediglich als unterstützende Entscheidungshilfe gesehen wird. Im Kommunikationsprozess wird von Anfang an klargestellt, dass die Entscheidungsverantwortung und damit auch die Entscheidungskompetenz ganz klar in der Hand des Projektwerbers ÖBB liegt. Die letztgültige Entscheidung wird von den ÖBB getroffen, und kann gegebenenfalls auch anders ausfallen, als die aus dem Auswahlprozess sich ergebende Empfehlung. Dies ist jedoch in der Praxis – soweit der Autor dies überblicken kann – nie vorgekommen.

4.2. Kriterienkatalog

Während der fachliche Inhalt des Kriterienkatalogs bei allen Projekten ähnlich ist (diesbezügliche Modifikationen sind in erster Linie durch die spezifischen Rahmenbedingungen eines Projektes bedingt – beim Semmering-Basistunnel neu zB durch die Tunnelsituation), wurde die Struktur vor allem dahingehend verändert, dass die Kosten nunmehr als eigener Fachbereich etabliert wurde.

Die in 3 Ebenen gegliederte Struktur des Kriterienkatalogs stellt sich nun wie folgt dar:

- 1. Ebene – 3 Fachbereiche: Neben Verkehr & Technik und Raum & Umwelt werden Kosten & Risiken als eigenständiger Fachbereich erfasst
- 2. Ebene – Hauptkriterien: Diese bilden die verschiedenen Fachdisziplinen bzw. Schutzgüter ab; auf dieser Ebene wird die Gewichtung vorgenommen. Durch die Gewichtung können die einzelne Interessensgruppen zum Ausdruck bringen, ob ihnen beispielsweise der Siedlungsschutz, der Schutz des Grundwassers oder Schutz des Naturraums mehr am Herzen liegt. Im Gewichtungsmodell ist jedoch implizit berücksichtigt, dass alle Hauptkriterien im Entscheidungsfindungsprozess einbezogen werden müssen; d.h. es ist nicht möglich, einzelnen Kriterien durch die Gewichtung „0“ aus dem Entscheidungsprozess zu eliminieren.
- 3. Ebene – Teilkriterien: Die Teilkriterien werden von den Fachexperten des Planungsteams bewertet, diese nehmen auch die Zusammenführung der Bewertung der Teilkriterien zur (quantifizierten) Bewertung des Hauptkriteriums vor. Es wurde ein eigener Methodikleitfaden für die Durchführung der fachlichen Bewertungen erstellt, der die Einhaltung einheitlicher Grundsätze und die Abbildung der fachlichen Bewertungen in einem für alle Kriterien einheitlichen Bewertungsmaßstab sicherstellt.

4.3. Fachliche Bewertung


Die fachlichen Bewertungen werden in einem 5-stufigen Klassifikationssystem abgebildet, das sich an den Projektzielen orientiert. Die allgemein formulierten Zielsetzungen (Abb. 5) werden dazu vor Durchführung des Bewertungsprozesses teilzielbezogen spezifiziert; diese Spezifikationen werden fachübergreifend abgestimmt, um zu vermeiden, dass es dabei zu ungerechtfertigten Verzerrungen kommt. Die Regeln für die Ermittlung der Hauptzielbewertungen werden unter Berücksichtigung der fachlichen Zusammenhänge unter Wahrung

einheitlicher Grundsätze ebenfalls fachspezifisch festgelegt.

5	SEHR GUT	entspricht vollständig den Projektzielen
4	GUT	entspricht in hohem Maße den Projektzielen, keine bis geringe Nachteile
3	DURCHSCHNITT	entspricht in wesentlichen Punkten den Projektzielen, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
2	MÄSSIG	wesentliche Projektziele nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
1	SCHLECHT	wesentliche Projektziele nicht erfüllt; schwerwiegende Nachteile; aber bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
!	MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt	

Abbildung 5: Grundsätze einer für alle Kriterien einheitlichen Quantifizierung der Bewertungsergebnisse

Alle Arbeitsschritte werden nachvollziehbar dokumentiert. Ist dieses System einmal etabliert, lassen sich Bewertungen auch bei einer größeren Anzahl an Trassen relativ einfach durchführen und vor allem durchgängig nachvollziehbar dokumentieren.

Eine weitere Ergänzung der fachlichen Bewertung ist die gesonderte Erfassung und Kennzeichnung möglicherweise bestehender Machbarkeits- oder Genehmigungsrisiken (Symbol ). Da die Bewertung einer Trassenvariante in einem Kriterium (durch Einstufung in eine Bewertungsklasse) die durchschnittliche Qualität dieser Trasse über die gesamte Länge abbildet, gehen dabei möglicherweise singuläre Probleme unter. Dies ist dann nicht zulässig, wenn an dieser Stelle ein hohes technisches bzw. genehmigungsrechtliches Risiko gegeben ist; ein solches Risiko wird daher als Zusatzinformation in den Auswahlprozess einbezogen und dort besonders berücksichtigt.

5. Am Ende um viele Erfahrungen reicher

Resümierend bleibt festzustellen, dass sich dieser Planungs- und Entscheidungsprozess für wichtige Entscheidungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten in der Praxis sehr bewährt hat. Natürlich bleiben die durch ein derartiges Projekt verursachten Probleme und Konflikte weiterhin bestehen, aber der Umgang damit wurde wesentlich verbessert. Dies bringt für alle Beteiligten (Projektwerber, Betroffene, Behörden usw.) wesentliche Vorteile; einige dieser Aspekte seien abschließend zusammengefasst:

- es gibt von Anfang an einen klaren Zeitplan, auf den sich alle einstellen können;
- das Vorgehen und die Methoden sind allen Beteiligten von Anbeginn an bekannt, es werden alle gleich behandelt;
- die Prozesse und Entscheidungen sind trotz hoher Komplexität in den wesentlichen Punkten transparent und nachvollziehbar;
- alle Betroffenen haben frühzeitig die Möglichkeit, ihre Interessen zu artikulieren; diese werden ernst genommen und es wird offengelegt, ob diese Berücksichtigung finden können und warum.
- Der gesamte Prozess konnte erheblich beschleunigt werden, obwohl der Arbeitsprozess für alle Beteiligten sicherlich aufwändig ist.

Durch den fachlich breiten Planungsansatz von Anbeginn an und durch den Beteiligungsprozess konnte die Qualität der Planung deutlich verbessert werden. Fachliche Anforderungen werden frühzeitig integriert und auch der Interessensausgleich findet zu einem frühen Zeitpunkt statt, dadurch gelangen ausgereifte Projekte in die Genehmigungsverfahren und diese können von vielen Problemen entlastet werden.

Abschließend bleibt daher festzustellen: Es ist die Mühe wert!