

2. KAPITEL – Organisation und Verwaltung

In diesem Kapitel werden die Aufgaben und Anforderungen an einen Netzbetreiber und die Struktur der öffentlichen Verwaltung mit deren Aufgaben erläutert. Zusätzlich werden im Kapitel 2.7 - „Betriebliche Erhaltung“ näher auf die Aufgaben und finanziellen Aufwendungen im Bereich der betrieblichen Erhaltung eingegangen.

2.1 Aufgaben des Netzbetreibers und Nutzeranforderungen

Um einen „ausreichenden“ Gesamtzustand der Infrastruktur gewährleisten zu können, müssen sowohl die Anforderungen an den Betreiber, als auch die Anforderungen der Benutzer im Vorfeld erhoben und dokumentiert werden.

2.1.1 Aufgaben des Netzbetreibers

Die Aufgaben des Netzbetreibers im Bereich der Landesstraßen der Steiermark und der verländerten Bundesstraßen (Landesstraßen B) obliegen der Abteilung A18. Um einen sicheren Betrieb zu ermöglichen und den hoheitlichen Aufgaben der Standortsicherung nachzukommen, ist die Art der Durchführung der Aufgaben der Netzbetreiber in gesetzlichen Vorschriften und Richtlinien festgelegt. Die erforderlichen Mittel die zur Erfüllung dieser Aufgaben notwendig sind, werden aus Steuereinnahmen eingebracht.

Die Aufgaben [Maerschalk G. et. al. 1999 u.a.] umfassen die Leistungen für

- **Planung**

Die Planung wird durch die Fachabteilung 18A – Gesamtverkehr und Projektierung im Bereich des Landesstraßennetzes durchgeführt. Die

Planung umfasst im engsten Sinne die Gestaltung des Verkehrsnetzes und reicht bis zur systematischen Koordination aller Ressourcen des Betreibers zur Durchführung von Bau, Betrieb und Erhaltung aller Netze.

- **Bau**

Der Bau untergliedert sich einerseits in den Neubau und in die Erneuerung. Beim konventionellen Neubau spricht man von sogenannten Bauvorhaben in der „grünen Wiese“. Dies sind z.B. Umfahrungsstraßen, Kreuzungsumbauten, etc. Bei Erneuerungsmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen am bestehenden Verkehrsnetz. Die Umsetzung dieser Aufgaben obliegt in der A18 der Fachabteilung 18B – Straßeninfrastruktur-Bau.

- **Erhaltung**

Die Erhaltung unterteilt sich in die Instandsetzung und die bauliche Erhaltung. Innerhalb der Abteilung 18 – Verkehr werden die Leistungen für die Instandsetzung von der Fachabteilung 18B und Leistungen für die bauliche Erhaltung von der Fachabteilung 18C - STED durchgeführt. Um einen definierten Netzzustand aufrecht zu erhalten, sind innerhalb der Nutzungsdauer von Infrastrukturen regelmäßige Instandsetzungsmaßnahmen zu setzen. Dies sind zum Beispiel im Bereich der Straße Deck- und Tragschichtmaßnahmen. Die Erhaltung hat, sofern die erforderlichen finanziellen Mittel vorhanden sind, aus betriebswirtschaftlichen Überlegungen nach den Grundsätzen eines Erhaltungsmanagementsystems (EMS) zu erfolgen.

- **Betrieb**

Die Leistungen des Betriebes umfassen alle Maßnahmen, die für eine reibungslose und sichere Nutzung der Infrastruktur erforderlich sind (Winterdienst, Pflegeleistungen, Inspektionen, usw.). Die Netzverantwortung obliegt in der Steiermark der Fachabteilung 18C – STED gemäß dem abgeschlossenen Kontrakt mit der Steiermärkischen Landesregierung.

2.1.2 Anforderungen der Nutzer

Als primäres Anliegen von Verkehrsteilnehmern ist es von Punkt A zu Punkt B in einer möglichst kurzen Zeitspanne zu kommen. Die Anforderungen der Nutzer sind bestimmt durch den [vgl. HOFFMANN 2005]:

- Zustand der Infrastruktur
- Level of Service
- Mobilitätskosten
- Netzgestaltung

2.1.2.1 Zustand der Infrastruktur

Der Zustand der Straßen, Brücken, Lärmschutzwände, etc. wird durch verschiedene Merkmale beschrieben und bewertet. Dabei unterscheidet man zwei Zustandserhebungsarten:

- **Visuelle Beurteilung**

Anhand von visuell aufgenommenen Merkmalen wird der Schadenszustand von Bauteilen oder Bauwerken beschrieben und bewertet. Die häufigsten Merkmale sind zum Beispiel Netzrisse, Längsrisse, Abplatzungen, Ausbrüche, etc.

- **Messtechnische Beurteilung**

Einige Schadensmerkmale werden mit Hilfe von messtechnischen Einrichtungen erhoben.

Das Arsenal-Research in Wien verfügt derzeit über zwei Prüffahrzeuge, die mit messtechnischen Einrichtungen zum Messen von Spurrinnen, Rauigkeit, Längs- und Querebenheit ausgestattet sind.

Diese Leistungen werden zum Großteil von Mitarbeitern des Straßenerhaltungsdienstes (FA18C - STED) durchgeführt. Dabei sind die Erhebungsintervalle teilweise durch Normen, die RVS, etc. oder durch interne Anweisungen geregelt.

2.1.2.2 Level of Service

Aus dem Bereich des Highway Capacity Manual kommt der Begriff des Level of Service (LOS). Dieser beschreibt die Qualität des Verkehrsflusses auf dem Netz. Die Beurteilung erfolgt in Klassen von A bis F. Unter der

Klasse A versteht man eine freie (staufreie, ungehinderte) Fahrt. Die Klasse F steht für starke Behinderungen, sprich Stau. Bei der Projektierung und der Auslegung eines Netzes stehen zwei verschiedene Interessen gegenüber. Einerseits die Interessen der Netzbetreiber, die einen möglichst hohen Durchsatz durch das Netz anstreben. Im Gegensatz dazu die Netznutzer, die ein möglichst hohes Level of Service bevorzugen.

2.1.2.3 Mobilitätskosten

Bei den Mobilitätskosten unterscheidet man im Wesentlichen laufende und variable Kosten. Zu den laufenden bzw. fahrleistungsunabhängigen Kosten gehören z.B. Versicherungen, jährliche Abschreibungen, Wertverlust, Vignette, etc. Zu den fahrleistungsabhängigen bzw. variablen Kosten werden Treibstoffkosten, Abnutzungen, Mautgebühren, Unfallkosten, etc. gezahlt.

2.1.2.4 Netzgestaltung

Die Netzgestaltung hat einen hohen Einfluss auf die Erreichbarkeit von Standorten, als auch auf dessen Entwicklung [vgl. BÖKEMANN 1999]. So führt zum Beispiel eine Erhöhung des Vermaschungsgrades des Netzes zu geringeren Wegekosten für die Nutzer. Vor allem die öffentlichen Institutionen sind gefordert, bei der Erstellung von regionalen Flächenwidmungsplänen, regionale Verkehrskonzepte, etc. vorausschauende Verkehrspolitik zu betreiben.