



## **Bericht GSV-Forum „Die Zukunft großer Infrastrukturprojekte – Bewegung oder Stillstand?“**

Gerade in konjunkturell schwierigen Zeiten wäre es wichtig, den Standort Österreich zu stärken. Dabei spielen große Infrastrukturprojekte, insbesondere auf dem Mobilitäts- und Energiesektor, eine entscheidende Rolle. Diese lassen sich jedoch immer schwerer umsetzen: Lange Genehmigungsverfahren und mangelnde Planungssicherheit werden von Projektwerbern wie ÖBB, ASFINAG oder Verbund als die größten Herausforderungen benannt. In einem hochkarätig besetzten GSV-Forum Mitte Februar 2026, freundlicherweise unterstützt durch ÖBB-Infrastruktur und Verbund Hydro Power, wurde diskutiert, an welchen Hebeln angesetzt werden muss, um Verfahren trotz umfassender Bürgerbeteiligung rascher und effizienter durchführen zu können.

**Monika Köppl-Turyna, Direktorin EcoAustria**, beleuchtet eingangs Großprojekte aus wirtschaftlicher Sicht: Infrastruktur ist essentiell für einen attraktiven Wirtschaftsstandort, sowohl physische Infrastruktur als auch digitale wie Breitband oder Datenzentren. Erste wirtschaftliche Impulse entstehen bereits bei der Errichtung von Infrastrukturen, allerdings sei das laut Köppl-Turyna nicht der Hauptwert: „Von hoher Bedeutung ist die Zeitersparnis beim Transport von Gütern und Menschen, wodurch mehr produktive Arbeitsstunden geleistet werden können. So entstehen beispielsweise durch Staus auf Straßen enorm hohe Opportunitätskosten, in Österreich summieren sich diese auf mehrere hundert Millionen Euro pro Jahr. Diese Zeit kann nicht produktiv eingesetzt werden.“ Besonders deutlich wurde das bei der vierjährig gesperrten Talbrücke Rahmede auf der A45 bei Lüdenscheid in Deutschland. Diese Sperrung hat fast zwei Milliarden Euro an Wertschöpfungsverlust verursacht. Auch die 92-tägige Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke (A1) für den Schwerlastverkehr hat 110 Millionen Euro Kosten für die deutsche Wirtschaft verursacht.

EcoAustria hat in Kooperation mit dem WIFO unter anderem auch die S1 untersucht. Köppl-Turyna: „Wir haben berechnet, dass die Bauphase alleine etwa 1,4 Milliarden Euro und die Betriebsphase später fast doppelt so viel Wertschöpfung generieren würde. Wenn es um eine wichtige Straßenverbindung geht, hat diese nicht nur lokale Effekte, sondern strahlt österreichweit aus. Wobei Wien, Niederösterreich und Burgenland am stärksten durch gewonnene Zeit profitieren.“ 2011 wurde auch eine Berechnung für die baltisch-adriatische Achse durchgeführt, nach der in Österreich in der Betriebsphase etwa 5 Milliarden Euro generiert werden, wenn diese Strecke wirklich vollendet wird. Europaweit sogar 11 Milliarden Euro.

Auch die digitale Infrastruktur wird entscheidend: „Wir haben in einer Studie festgestellt, dass die Breitbandnutzung, wenn sie um ein Prozent steigt, mit einem BIP-Wachstum von bis zu 0,1 Prozent korreliert. Das wäre ein Fünftel dessen, was wir 2026 haben. Zweiter wichtiger Punkt sind die Datenzentren. Wenn wir uns in Europa nicht komplett den Giganten aus China und Amerika ausliefern wollen, müssen wir über eigene Infrastruktur in diesem Bereich nachdenken, der Markt ist alleine im Jahr 2024 um 20% gestiegen und wächst weiterhin massiv. Datenzentren sind ein wesentlicher Treiber der digitalen Wettbewerbsfähigkeit. Wenn Österreich an die fortschrittlicheren Länder anschließen würde, könnten wir laut einer Studie aus dem Jahr 2023 das BIP pro Kopf um 3,5 Prozent langfristig steigern.“

Auch Berichte der Agentur der europäischen Regulierungsbehörden für Energie (ACER) zeigen den Handlungsbedarf bei Infrastrukturverfahren auf: Projekte im Übertragungsnetz benötigen im Schnitt mehr als 10 Jahre bis zur Fertigstellung. Inklusiv Vorüberlegungen und Planungsphasen kann sich der Zeitraum auf nahezu 14 Jahre summieren. Die Genehmigungsphase ist ein zentraler Engpass und dauert europaweit durchschnittlich 5,6 Jahre. China zeigt wie es deutlich schneller gehen kann, dort

wird die Planung, die Genehmigung und die Finanzierung normalerweise zentral koordiniert, das liegt an der Natur des politischen Systems dort. Eine One Stop Shop Lösung für Genehmigung und Planung wäre auch in Europa sehr sinnvoll. Weiters wäre auch eine Koordination zwischen unterschiedlichen Stellen und die Möglichkeit, bei besonderen Projekten auch auf Schnellverfahren zu greifen, hilfreich.

### **Nicht nur der Ausbau, auch die Modernisierung bestehender Strecken ist herausfordernd**

**Judith Engel, Vorständin ÖBB-Infrastruktur**, betont, dass der Ausbau der Infrastruktur ein wesentlicher Baustein ist, um die Kapazität auf der Schiene bis 2040 verdoppeln zu können: „Wir haben in Österreich ein System, welches für Stabilität im Schieneninfrastrukturausbau sorgt: Die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele werden übersetzt in ein Zielnetz und das wiederum in einen Rahmenplan. Das Investitionsvolumen beträgt derzeit etwas mehr als 3 Milliarden Euro pro Jahr, damit sind wir größter Bauauftraggeber in Österreich. Viele langfristige Ausbauprojekte, die unseren Bestand stärken, bedeuten, dass die Bauphasen bestandsnahe stattfinden, ein Faktor, der unsere Projekte zunehmend schwieriger, und nicht selten auch in die Länge zieht. Denn wir bauen und betreiben quasi am selben Fleck.“

Engel stellt zwei Projekte exemplarisch näher vor:

- Mit dem **Semmering Basistunnel** wurde 2006 begonnen und dieser wird voraussichtlich im Dezember 2029 eröffnet. Das Behördenverfahren erstreckte sich von 2008 bis 2017, teilweise parallel zu schon laufenden Bauphasen. Die mehrfache Verschiebung der Inbetriebnahme beim Semmering Basistunnel sei laut Engel zu einem guten Teil auch dem Berg geschuldet.
- **Attraktivierung Verbindungsbahn von Wien-Hütteldorf nach Wien-Meidling**: Diese Strecke, die seit vielen Jahrzehnten zweigleisig im Betrieb ist, soll vereinfacht gesagt modernisiert und von Eisenbahnkreuzungen befreit werden. Das Behördenverfahren hat von August 2020 bis Jänner 2026 gedauert. Mittlerweile existiert ein rechtskräftiger UVP-Bescheid, jedoch können weiterhin Rechtsmittel ergriffen werden. Engel: „Für eine Strecke, die fünf Kilometer lang ist und bereits seit Jahrzehnten zweigleisig befahren wird, ist ein so langes und unvorhersehbares Behördenverfahren ein Negativ-Rekord. Planbarkeit ist für Infrastrukturprojekte ein ganz wichtiger Faktor. Nicht nur auf der Kostenseite zeigt sich das, auch auf der Seite der Bauphasenplanung.“

### **Wir müssen trotz Wahrung aller Rechte schneller auf den Punkt kommen**

**Marko Jandrisits, Leiter Konzernstrategie ASFINAG**, betont, dass die ASFINAG ca. 2 Milliarden Euro pro Jahr in das Autobahn- und Stellstraßennetz investiert. Wann wird die ASFINAG tätig? Wenn es Stauerscheinungen bzw. Probleme in der Verfügbarkeit am Bestandsnetz gibt. Auch Jandrisits bringt zwei Beispiele:

- **Eine Fahrstreifenerweiterung auf der A22 im Bereich Stockerau**: Bei dieser war nicht eindeutig, ob es eine UVP brauche. Von der Einreichung bis zur Bescheiderstellung hat es 53 Monate gedauert. Von der Bescheiderstellung bis zum Zeitpunkt, wo alles über die Höchstgerichte durchjudiziert war, 47 Monate. Zusammengerechnet ergibt das neun Jahre, um schließlich zu wissen, wie in diesem Bauprojekt vorzugehen ist. In diesem Fall brauchte es keine UVP und der Bau kann starten. Jedoch mussten aufgrund dieser langen Zeitspanne Instandsetzungsmaßnahmen vorgezogen werden, womit in den nächsten sechs Jahren dort keine Fahrstreifenerweiterung vorgenommen werden wird.
- **Als zweites Beispiel nennt Jandrisits die S1**: Die UVP-Einreichung startete im Jahr 2009. 44 Monate vergingen von der Einreichung bis zur Verhandlung, 28 Monate von der Verhandlung bis zum Bescheid, 36 Monate beim Bundesverwaltungsgericht und allen Instanzen. Der erste Abschnitt von

Süßenbrunn bis Groß-Enzersdorf ist nach zehn Jahren genehmigt. Der zweite Abschnitt, der Tunnelabschnitt, ist noch nicht genehmigt. Jandrisits: „Wir haben es auch auf Aufforderung des Parlaments noch einmal angeschaut: es macht Sinn, die Straße zu bauen. 2,8 Milliarden Euro Investitionskosten stehen volkswirtschaftlichen Effekten von 4 Milliarden Euro gegenüber. Wir beginnen mit dem Bau des ersten Abschnitts und wenn alle Genehmigungen vorliegen, mit dem Tunnelabschnitt, das wird aber nicht vor 2032 sein. Wir müssen uns überlegen, wie wir in Österreich mit derartig langen Laufzeiten umgehen, ob wir uns das leisten wollen oder ob eine Konzentration der Verfahren möglich ist, indem man zwar alle miteinbindet, aber versucht, schneller zum Punkt zu kommen.“

### **Energiewende wird ohne Verfahrensverkürzung schwierig**

**Michael Amerer, Geschäftsführer VERBUND HYDRO POWER**, betont, dass der Verbund als Österreichs größter Stromproduzent alleine 1,4 Milliarden Euro in die Wasserkraft und weitere Summen in die Energiewende investieren will: „Dafür bedarf es effizienter Verfahren, um dieses Mammutprojekt der Energiewende auch zu stemmen. Das ist nicht so einfach, muss man ganz offen sagen. Deshalb ist es ein Gebot der Stunde, Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Bei einem typischen Laufkraftwerk mittlerer Größe dauert die Realisierung rund 95 Monate, also über sieben Jahre. In den 1940er Jahren waren es noch um die 30 Monate. Also ein Drittel von dem, was jetzt ein Genehmigungsverfahren in Anspruch nimmt.“

Amerer sieht viele kleine Stellschrauben, an denen zu drehen wäre:

- Ein gemeinsames Mindset von Projektwerbern, Sachverständigen, Behörden müsse zum Wohle der Allgemeinheit erreicht werden.
- Nutzung von Handlungsspielräumen bestehender Gesetze.
- Landesbehörden, die österreichweit Gesetze unterschiedlich auslegen.
- Abdeckung nicht prioritärer Fachbereiche. Wenn man hier eine Bündelung zustande brächte, würde das bereits eine Vereinfachung bedeuten.
- Zeitnahe Vollständigkeitsprüfungen
- Zwingende Einhaltung von behördeninternen Fristen für Sachverständige
- Ausreichende personelle Ausstattung und professionelle Projektmanagement-Unterstützung in den Behörden. Zum Beispiel Schaffung von Verfahrenskoorinatoren.
- Frühere und professionelle Einbildung von Umweltorganisationen.
- Erweiterung von Handlungsspielräumen durch durchdachte und aufeinander abgestimmte Gesetzesnovellen.

In der anschließenden von GSV-Generalsekretär Mario Rohrer moderierten **Podiumsdiskussion** werden weitere Aspekte genannt.

**Josef Decker, Straßenbaudirektor Land NÖ**, sieht es als Gebot der Stunde, dass Projekte wieder kostengünstiger werden müssen: „Kostengünstiger heißt, der Ausgleich zwischen Ökologie und dem, was Ökonomie bedeutet, ist ganz wesentlich. Bei einer normalen Ortsumfahrung sind die Lärmschutzkosten inzwischen schon höher als alle Brückenbaukosten zusammen. Wir müssen die Verfahrensdauer von aktuell 12 Jahren wieder auf ein bis drei Jahre verkürzen, wie wir das vor 15 bis 20 Jahren bereits hatten. Problem heute: Die Einspruchsmöglichkeiten sind vielfältig, die Projektverzögerungen hoch. Und dann kommt oft der Vorwurf, ist dieses Straßenbau-Projekt noch auf der Höhe der Zeit? Natürlich wurde das Projekt zu Beginn auf der Höhe der Zeit eingereicht. Mein Fazit: Wir müssen deutlich rascher werden, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.“

**Engel** will ebenfalls Verfahren verkürzen, planbarer machen und die verschiedenen Verfahrensebenen bestmöglich zusammenführen, um ein und dieselbe Fachfrage nicht mehrfach hintereinander und im

ungünstigsten Fall in Nuancen anders zu behandeln. Hilfreich wäre auch, möglichst viele potentielle Parteien in derartige Verfahren effizient und bestmöglich einzubinden.

**Jandrisits** stimmt Decker völlig zu: „Dass wir in Genehmigungsverfahren so viel Zeit verlieren, hat sich in den letzten 20 Jahren eingeschlichen. Es gibt seit Jahren Verbesserungsvorschläge von ÖBB, ASFINAG und APG an die Politik. Für uns ist eine Vollkonzentration wesentlich. Das heißt, dass wir nicht mehrere Ansprechpartner haben. Bei der S1 war es tatsächlich so, dass wir beim Bund, beim Landeshauptmann und bei vier BHs einreichen mussten.“

### **Alternative Vertragsmodelle führen zu mehr Kooperation**

**Daniel Deutschmann, Partner Heid & Partner RA**, ist überzeugt, dass insbesondere im politischen Bereich anzusetzen wäre und hier entsprechende Gesetzesänderungen vorgenommen werden müssen, um Infrastrukturprojekte schneller voranzubringen. Deutschmann sieht weiteres Optimierungspotential durch alternative Vertragsmodelle, die 2017 auch in Österreich Einzug gehalten haben: „Im Fokus steht, dass die Beteiligten miteinander kooperieren und Projekte optimieren. Das erste Projekt, welches sehr gut funktioniert hat, war das Gemeinschaftskraftwerk Inn der TIWAG. Durch das alternative Modell konnte man den Verzug, den man ursprünglich generiert hat, sehr gut aufholen, insbesondere dadurch, dass eine entsprechende Kooperation mit dem Auftraggeber stattgefunden hat und alle Beteiligten zusammengearbeitet haben, um für die Tunnel-Vortriebsmaschinen, die stecken geblieben sind, Lösungen zu entwickeln. Es konnten dadurch im Vergleich zum Stillstand 50 bis 100 Millionen Euro eingespart werden. Gerade im Falle von Hochrisikoprojekten, wenn entsprechende Themen während des Baus auftreten, die man davor nicht kannte, ist dieses Modell ideal. Aktuell befinden sich in Österreich rund 15 Projekte in der Umsetzung mit sehr guten Ergebnissen und ich bin zuversichtlich, dass es noch mehr werden.“

**Amerer** ergänzt, dass Behörden, die schon einmal ein Großprojekt abgewickelt haben, eine ganz andere Vorgangsweise bzw. Zugang zu den Projekten haben, als wenn Behörden erstmals mit Großprojekten konfrontiert werden. Wesentlich sei auch, ob die Bevölkerung mit einem Projekt neu konfrontiert wird oder bereits ein Projekt hinter sich gebracht hat. Als best practice Beispiel nennt Amerer Kaprun, wo es hinsichtlich Kraftwerksbau bis 2035 nicht ruhig werden wird: „Trotzdem gibt es dort keinen Widerstand, weil die Gemeinde weiß, dass sie auch Einnahmen lukrieren wird, es Arbeitsplätze bringt und die Bevölkerung weiß, wie wir Kraftwerke bauen. Da ist das Vertrauen vorhanden.“

**Engel** ergänzt, dass je besser es gelingt zu erklären, warum welche Maßnahme notwendig ist, welchen Zweck sie verfolgt, desto mehr Verständnis gäbe es.

**Decker** kann sich vorstellen, auch die Schwellenwerte bei UVP-Verfahren und im Bundesvergabegesetz zeitlich befristet anzuheben, um eine Beschleunigung zu bewirken. Deutschmann antwortet, dass zumindest die Schwellen im unterschweligen Bereich mit der Novelle 2026 des Bundesvergabegesetzes angehoben werden: „Bei der Direktvergabe, bei bestimmten Verfahrensarten, den nicht offenen Verfahren ohne Bekanntmachung, werden öffentliche Auftraggeber bis zu einem höheren Schwellenwert Aufträge erleichtert vergeben können. Die schlechte Nachricht ist, dass bestimmte Regelungen, besonders auch die Schwellenwerte, die die Grenze zum Oberschwellenbereich bilden, von der EU vorgegeben sind. Da haben wir nur einen begrenzten Spielraum, wenn sich nicht auf höherer Ebene etwas ändert.“

**Jandrisits** fasst nochmals wesentliche Maßnahmen aus seiner Sicht zusammen:

- Festhaltung im UVP-Regime, dass Ersatzbauten nicht UVP-pflichtig sind
- Vollkonzentration, das heißt eine Behörde, die sich um alles kümmert

- Prüfung der Projekttiefe. Was ist wirklich erheblich für ein spezifisches Bauprojekt?
- Es braucht mehr Sachverständige, die mit den Themen vertraut sind.

**Engel** ergänzt mit einer entscheidenden Fragestellung: Was ist denn überhaupt bei wem, wie und wann einzureichen? Wer ist die zuständige Behörde?

**Decker** wünscht sich, dass bereits erstinstanzliche UVP-Bescheide den Bau ermöglichen und nicht einzelne partikuläre Interessen diesen noch verhindern können. „Es kann sein, dass im Lauf des Beschwerdeverfahrens noch Ergänzungen zu machen sind. Aber wenn ich den Bescheid in Händen halte, muss ich das Objekt errichten können, das ist schließlich geprüft worden.“

Aus dem **Publikum** kommt der Hinweis, dass es mehr gestaltende Juristen bräuchte, um das Goldplating, welches zum Teil hausgemacht sei, auf das zu reduzieren, was wirklich notwendig ist. Und: Dass die Erfahrung gezeigt habe, dass Projekte durch die langen Genehmigungsverfahren nicht unbedingt besser geworden seien. Letztendlich sei nahezu jedes große Projekt mit gewissen Auflagen genehmigt worden. Ein Grund mehr, das aktuelle träge System in Frage zu stellen.

**Rohracher** hält zusammenfassend fest, dass die Diskussion sehr klar die Schwachstellen der derzeitigen Umsetzungspraxis großer Infrastrukturprojekte aufgezeigt hat und gleichzeitig eine Reihe von konstruktiven Lösungsansätzen als Handlungsmaximen für Politik und Verwaltung vorgestellt hat.

Bernhard Weiner, GSV, 14.4.2026