

I N F O R M A T I O N

zur Pressekonferenz

mit

Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner

Dipl.-Ing. Christian Dick
Leiter der Abteilung Straßenneubau und -erhaltung

zum Thema

**„OÖ bringt Leistung auf der Straße
Bilanz und Ausblick des Infrastrukturressorts im
Bereich Straßenneubau und –erhaltung“**

18.Mai 2021

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-11412
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Zusammenfassung - Zahlen, Daten, Fakten:

Rund 27.000 Kilometer umfasst das gesamtheitliche Straßennetz in Oberösterreich und beansprucht somit circa drei Prozent der Gesamtfläche. Etwa **6.000 Kilometer** davon sind Landesstraßen. Damit entspricht die Länge des OÖ Landesstraßennetzes etwa der Distanz zwischen Linz und der indischen Metropole Mumbai. Diese 6.000 Kilometer müssen gewartet, instandgesetzt und modernisiert werden, um die Ansprüche einer sicheren Mobilität gewährleisten zu können.

Deshalb wird jährlich in die Straßeninfrastruktur investiert. Von 2016 bis 2020 wurden insgesamt rund **609 Millionen Euro** in den Straßenneubau und die Erhaltung der Landesstraßen investiert. Mit dem 2020 erarbeiteten Oberösterreich-Plan für die Mobilitätsinfrastruktur wurden für die nächsten Jahre zusätzliche 219 Mio. Euro für Straßen-, Tunnel- und Brückenprojekte gesichert. Um einen wichtigen wirtschaftlichen Impuls zu geben und die Folgewirkungen durch die Corona-Pandemie abfedern zu können, wurden für das heurige Jahr kurzfristig 10 Mio. Euro für zusätzliche, lokale Sanierungsprogramme bereitgestellt. Diese Mittel sind gut investiert, denn rund **80 Prozent** der Bauaufträge vergibt die Straßenverwaltung an oberösterreichische Unternehmen. Etwa 19 Prozent gehen an Firmen im restlichen Österreich. Weniger als ein Prozent an ausländische Unternehmen.

Ausbau und Instandhaltung unserer Infrastruktur – eine Leistungsbilanz:

Die Landesstraßenverwaltung des Landes Oberösterreich ist für ein Straßennetz von ca. 6.000 km zuständig. Zu den vorrangigen Aufgaben gehört die Erhaltung der bestehenden Substanz sowie der Aus- & Neubau der Straßen. Die Auswahl, welche Straßenabschnitte auf Grund ihres unzureichenden Zustandes im betreffenden Jahr saniert werden, erfolgt unterstützend durch ein objektives Begutachtungs- & Entscheidungsverfahren, dem sogenannten *Pavement Management System*. Die Bilanz der Straßenerhaltung ist sehenswert. In den Jahren **2016 bis 2020** wurden insgesamt ca. **810 km** im OÖ. Landesstraßennetz durch verschiedene Maßnahmen **instandgesetzt**.

Gegenüber den Erhaltungsmaßnahmen, die – wie der Name schon sagt – dazu dienen, den Zustand und damit den Wert der Straßen zu erhalten, stehen die Straßenneubaulose. Durch Straßenneubau und -ausbau wird neuer Wert geschaffen. Dieser geschaffene Wert ist unter anderem klar durch Zahlen zu beziffern und im Landesvermögen verbucht. Viel greifbarer und für das alltägliche Leben spürbarer, sind aber die großen Verbesserungen, die ein Straßenneubau und -ausbau meist mit sich bringt. So beinhalten Verbesserungen des Verkehrsflusses, geringere Warte- & Stauzeiten, sowie Verkehrsentlastungen von Ortskernen durch Umfahrungen auch ökologische Vorteile, die mit einem leistungsfähigen Straßennetz einhergehen.

Um das OÖ. Landesstraßennetz für die Zukunft leistungsfähig zu halten, wurden in den Jahren **2016 bis 2020** insgesamt rund **180 Straßenkilometer ausgebaut und neu errichtet**.

Der Straßenbau als wichtiger Impulsgeber für Wirtschaft und Industrie

Eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine funktionierende Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Die arbeitsteilige Wirtschaft ist zwangsläufig auf die Mobilität von Menschen (Berufstätige, Auszubildende, Studierende, Kunden, Reisende) und Gütern (Rohstoffe, Zwischen- und Fertigprodukte) angewiesen. Ein gut funktionierendes Mobilitätssystem ist für die Wirtschaft, für den Wohlstand und dessen Fortschritt somit eine unverzichtbare Voraussetzung. Ziel ist es daher, dafür zu sorgen, dass das Wegenetz den Anforderungen entsprechend instandgehalten, modernisiert und ausgebaut wird. Insgesamt wurden von der OÖ. Landestraßenverwaltung zwischen 2016 und 2020 **rund 1.000 Kilometer** an Straßen erhalten, instandgesetzt, aus- oder neu gebaut.

„Maßnahmen im Straßenbau beleben die heimische Konjunktur in doppelter Hinsicht. Im langjährigen Schnitt gehen rund 80 Prozent aller Aufträge der OÖ. Landestraßenverwaltung an oberösterreichische Unternehmen. Etwa 19 Prozent der Beauftragungen gehen an österreichische Firmen und weniger als ein Prozent der Aufträge werden an ausländische Unternehmen vergeben. Darüber hinaus profitieren

gerade die heimischen Betriebe von einer gut ausgebauten und auch gut instandgehaltenen Straßeninfrastruktur. Um den Folgewirkungen der Pandemie bestmöglich entgegen zu wirken, werden wir die Ärmel hinaufkrepeln und solange arbeiten, bis jeder wieder Arbeit hat", so Steinkellners Botschaft den Straßenbau als wichtigen Impulsgeber für die Wirtschaft im Land und in den Regionen zu verstehen.

Investitionen Straßenneubau und -erhaltung

Die aufgewendete **Gesamtinvestitionssumme** der Landesstraßenverwaltung für den Neubau und die Erhaltung von Landesstraßen in den **Jahren 2016 bis 2020** beträgt rund **609 Mio. Euro**. Davon entfallen rund 204 Mio. Euro auf den Neubau von Straßen, rund 394 Mio. Euro auf die Erhaltung des OÖ. Landesstraßennetzes und rund 11 Mio. als Aufwendungen für Katastrophenschäden.

„Ein international wettbewerbsfähiger Standort muss ständig weiterentwickelt werden. Bessere Infrastruktur sorgt für Wachstumsimpulse der heimischen Wirtschaft und so können zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. In Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind die Investitionen in die Infrastruktur ein wichtiger Turbo den unser Land benötigt“, so Infrastruktur-Landesrat Günther Steinkellner.

Transparentes Straßenerhaltungsmanagement und objektive Bewertungsverfahren

Pavement Management System (PMS)

Mobilität setzt eine leistungsfähige und verkehrssichere Straßeninfrastruktur voraus. Damit diese bereitgestellt werden kann, setzt das Land Oberösterreich ein netzweites Erhaltungsmanagement (Pavement Management System) ein.

Ein entscheidender Faktor ist dabei der Straßenzustand. Verkehr und klimatische Einflüsse beanspruchen unsere Straßen unterschiedlich stark, weswegen sich der Zustand des Straßennetzes nicht gleichmäßig entwickelt. Zur Erhebung der Straßeninfrastrukturdaten kommt in Oberösterreich das Hochleistungsmessfahrzeug RoadSTAR vom Austrian Institute of Technology (AIT) zum Einsatz. Ausgestattet mit modernster Sensorik und Kameratechnik werden die wichtigsten Oberflächeneigenschaften in höchster Qualität und Genauigkeit erfasst.



Abbildung 1: RoadSTAR

Quelle: AIT Austrian Institute of Technology GmbH

Von 2016 bis 2020 ist es gelungen den Straßenzustand des kompletten Landesstraßennetzes (rund 6.000 km) hochpräzise vollständig zu erheben. Bei einer Messgeschwindigkeit von 60 km/h werden sechs relevante Parameter für die Zustandsbewertung erhoben. Diese Daten beschreiben den Straßenzustand insbesondere hinsichtlich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort. Beides sind spürbare Merkmale für die Verkehrsteilnehmerinnen und geben Auskunft über die Benutzbarkeit der Straßen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die sicherheitsrelevanten Eigenschaften. Daher findet direkt im Anschluss an die Befahrung eine Untersuchung der Abschnitte im Hinblick darauf statt. Diese werden prioritär behandelt und umgehend Verbesserungsmaßnahmen vorgenommen.

Im sogenannten Pavement Management System (PMS) – welches das Land Oberösterreich bereits seit dem Jahr 2005 einsetzt – werden neben den Zustandsdaten auch noch weitere Daten (Aufbau-, Verkehrsdaten...) verarbeitet, analysiert und ermittelt, damit am Ende alle relevanten Informationen über die

Straßeninfrastruktur zur Verfügung stehen. So kann damit der aktuelle Zustand anschaulich (im Schulnotensystem) dargestellt werden, Aussagen über die Entwicklung des Straßenzustandes (Zustandsprognose) und damit auch über die Entwicklung des Erhaltungsbedarfs getroffen und Erhaltungsstrategien erstellt werden, die als Entscheidungsgrundlage für den Einsatz der Budgetmittel dienen. Dadurch wird sichergestellt, dass die Budgetmittel anhand objektiver Grundlagen wirtschaftlich effektiv und nachvollziehbar eingesetzt werden. „Nicht Demjenigen, der am lautesten schreit, sondern jenem, der am dringendsten Unterstützung benötigt, wird geholfen“, so Steinkellner.

Pavement Management Systeme sind mittlerweile weltweit im Einsatz. Auch in Österreich ist der Einsatz eines PMS in den Bundesländern sowie bei der ASFINAG nicht mehr wegzudenken. Eine Besonderheit stellt allerdings die hervorragende Zusammenarbeit mit den anderen Bundesländern bzw. der ASFINAG dar. Dies ermöglicht eine stetige Weiterentwicklung in Hinblick auf die Zustandserfassung, Datenerhebung und –haltung, was wiederum für noch genauere Analyseergebnisse sorgt.

Objektive Verfahren sorgen für Transparenz und Fairness

Von der Abteilung Straßenneubau und –erhaltung wurde bereits 2016 ein objektives Bewertungssystem zur Prioritätenreihung von Landesstraßen-Umfahrungsprojekten entwickelt. „Es ist mir ein wichtiges Anliegen, dass die Entscheidungen zur Verwirklichung wichtiger Infrastrukturprojekte objektiv und nachvollziehbar getroffen werden. Mit der entwickelten Systematik werden einheitliche Bewertungskriterien herangezogen und für jedes Projekt quantitative und qualitative Parameter analysiert“, so Günther Steinkellner. Die wesentlichen Kriterien sind hierbei die erzielbare Entlastung für die Bevölkerung, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Verbindungsfunktion und die Verkehrsqualität für durchfahrende Verkehrsteilnehmer/innen sowie eine Kosten/Nutzen-Abwägung. Zusätzliche regional differenzierte Argumente zur Entscheidungsfindung werden natürlich ebenso berücksichtigt und entsprechend gewertet. Die aufliegenden Projekte werden danach in drei grundsätzliche Kategorien eingestuft. Derartige Bewertungsmodelle stellen gegenüber dem Steuerzahler sicher, dass die wirksamsten und sinnvollsten Projekte prioritär umgesetzt werden.

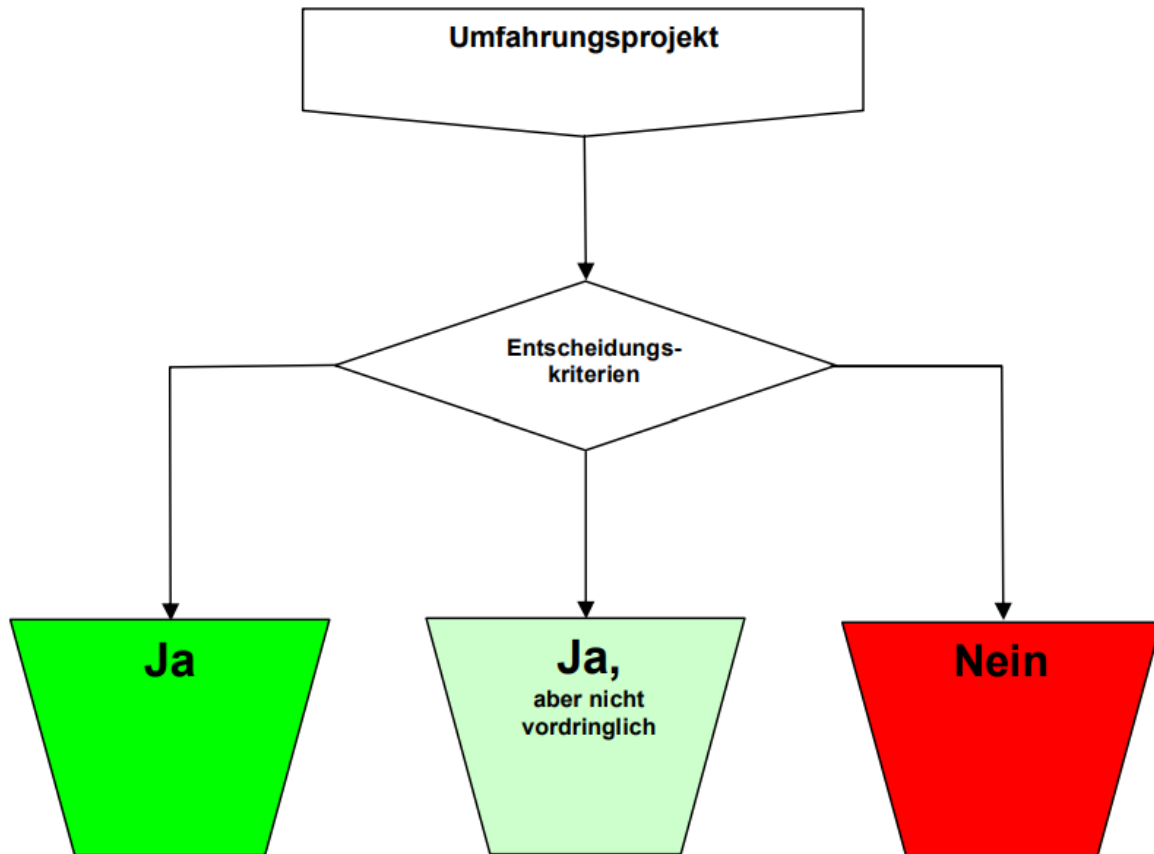


Abbildung 2: Prioritätenreihung von Landesstraßen – Umfahrungsprojekten Quelle: Land OÖ

Seit 2018 kommt auch nach ähnlicher Systematik eine Entscheidungsgrundlage im Planungsprozess von Kreisverkehrsanlagen zum Einsatz. Die dafür als Basis erforderlichen Kriterien orientieren sich an den Grundsätzen der wirkungsorientierten Landesverwaltung. Wirkungsziele wie Wirtschaftlichkeit, Wirksamkeit, Schutz der Landesstraße, oder Verkehrssicherheit stehen im Vordergrund.

Ausblick

„Solange das Beamen noch nicht erfunden ist, werden Menschen, Mikro- und Makrosysteme durch das Verbindungselement ‚Straße‘ miteinander vernetzt. Diese wichtigen Lebensadern werden auch zukünftig eine wesentliche Rolle einnehmen. Egal ob die Menschen mit Wasserstoff-, Batterie-, oder E-Fuel-Technologie unterwegs sind“, so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner. Straßen waren schon im alten Rom wichtig für Handel, Kultur und Wohlstand und werden es auch in Zukunft sein. Die Zukunft der Mobilität ist einer der absoluten Megatrends in unserer Gesellschaft. Bei allen Diskussionen um Antriebstechnologien der Zukunft, darf dabei

nicht außer Acht gelassen werden, dass das Verbindungselement ‚Straße‘ unabhängig davon, einen großen Stellenwert einnehmen wird.

„Das Vorurteil, dass die Landesstraßenverwaltung rücksichtslos die Landschaft asphaltiert, ist längst überholt und nicht mehr zeitgemäß. Viel zu umfangreich sind die verschiedensten Materienrechte, welche im Rahmen von Bautätigkeiten zu beachten sind. Im Rahmen der Projektplanung und Umsetzung des Projekts B38 Umfahrung Peilstein zeigt sich einmal mehr, dass die Bereiche Lebensqualität, Entlastungswirkung für Bürgerinnen und Bürger, Sicherheit, Ökologie und Naturschutz optimal aufeinander abgestimmt werden und zu einer Symbiose verschmelzen“, so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

Investitionen in den Straßenbau werden also auch in Zukunft einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert einnehmen müssen. Der Verzicht auf zusätzliche Mobilitätsinfrastrukturinvestitionen wäre ganz im Gegenteil ein drastischer Fehler. Zwischen Infrastruktur- und Sozialpolitik besteht nur ein kurzfristiger Konflikt. Langfristig gehen sie Hand in Hand – die Mobilitätsinfrastrukturinvestitionen von heute sind sogar eine unverzichtbare Voraussetzung für die Sozialleistungen von morgen. Infrastrukturinvestitionen steigern die Wettbewerbsfähigkeit von Firmen. Sie verbessern damit die Rahmenbedingungen für Wachstum und Beschäftigung, was die Steuerbasis verbreitert und für Staatseinnahmen sorgt. Deshalb ist eine nachhaltige Finanzierung des Sozialstaates nur mit und nicht ohne eine starke Infrastruktur möglich.

Wichtigste realisierte Projekte 2016 bis 2020 und Ausblick in die Zukunft

Insgesamt rund **1.000 Straßenkilometer** wurden von der OÖ. Landesstraßenverwaltung zwischen 2016 und 2020 erhalten, instandgesetzt, aus- oder neu gebaut. Die Länge der einzelnen Baulose reicht dabei von einigen 100 Metern bis hin zu mehreren Kilometern. Entsprechend hoch ist die Anzahl an umgesetzten Einzelprojekten in diesem Zeitraum. Um den Rahmen nicht zu sprengen, finden Sie in der Beilage pro politischem Bezirk eine Auswahl der größten und wichtigsten (Neu-) Baulose der letzten Jahre, sowie einen kurzen Ausblick der wichtigsten Zukunftsprojekte.