

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner

am

Freitag, 22. März 2019, 10:00 Uhr
OÖ. Presseclub, Saal A, Landstr. 31, Linz

zum Thema

**"Infrastrukturprogramm 2019 – Straßen-, Brücken-,
Tunnelneubau und -erhaltung"**

Weitere Gesprächsteilnehmer/innen:

Dipl.-Ing. Christian Dick	Leiter der Abteilung Straßenneubau und -erhaltung
Dipl.-Ing. Martin Wögerer	Leiter der Abteilung Brücken- und Tunnelbau

Impressum

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

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

Strategische Gesamtverkehrsplanung Oberösterreich

Jeder Österreicher bzw. jede Österreicherin legt durchschnittlich etwa 34 km pro Tag zurück. Diese Statistik alleine unterstreicht, welchen Stellenwert die Mobilität hat und wie wichtig der Erhalt des Landesstraßennetzes in diesem Zusammenhang ist. "Die Mobilität ist für die Bevölkerung und die Wirtschaft eine essentielle Säule und somit Grundvoraussetzung einer jeden modernen Gesellschaft. Neben dem Ausbau unserer Verkehrsnetze und unserer Infrastruktur, liegen die Schwerpunkte auf dem Erhalt und der Sanierung unserer Straßen. Schließlich umfasst unser oberösterreichisches Landesstraßennetz rund 6.000 km, die es in Schuss zu halten gilt", unterstreicht Landesrat für Infrastruktur Günther Steinkellner.

Damit ein funktionierendes Straßennetz zur Verfügung gestellt werden kann, sind kontinuierliche und wiederkehrende Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen unerlässlich. Für den Autofahrer bzw. den jeweiligen Nutzer des Landesstraßennetzes sind Sanierungsarbeiten oft mit Reisezeitverlusten gleichzusetzen, was wiederum zu Ärgernissen führt. Festzuhalten ist aber, dass im Zuge der zahlreichen Sanierungsarbeiten infrastrukturelle Verbesserungen und eine Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erfolgen. Das Management hinter den Kulissen einer Baustelle ist überaus aufwendig. Neben effizienten und transparenten Kostenaufschlüsselungen sowie raschen Umsetzungen, auch bei unvorhersehbaren Witterungen, braucht es eine bestmögliche Gesamtplanung, um die Reisezeitverzögerungen auf ein Minimum zu optimieren. Damit die Sanierungsmaßnahmen einordenbar sind, bedarf es technischer Unterstützung. Unter Zuhilfenahme diverser Systeme wie bspw. dem Pavement Management können Sanierungsmaßnahmen messbar und somit systematisiert in ein Präferenzprogramm aufgenommen werden.

Alle essentiellen Linzer Brückenprojekte in Umsetzung

"Die VOEST-Bypassbrücken, die neue Linzer Eisenbahnbrücke und nun auch der Westring stehen sinnbildlich für den wichtigen infrastrukturellen Ausbau und damit auch für die Verkehrsentlastung der Stadt Linz. Von der Verkehrsentflechtung und

besseren Anbindungen werden zukünftig zahlreiche Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher profitieren. Planerisch sind wir bereits bei der 5. Linzer Donaubrücke angelangt, deren Trasse im ersten Halbjahr 2019 gemeinsam mit der Linzer Osttangente durch die Raumordnung gesichert wird", so Landesrat für Infrastruktur Günther Steinkellner.

VOEST-Bypassbrücken: Die Bauarbeiten wurden am 8. Jänner 2018 plangemäß eingeleitet und liegen weitestgehend im Zeitplan. Voraussichtlich bereits im Mai ist der erste Brückenschluss geschafft. Hier soll die donauaufwärts gebaute Brücke verbunden werden. Ein Abschluss der Errichtung der Bypassbrücken und damit auch die Verkehrsfreigabe erfolgt aus derzeitiger Sicht, Mitte 2020. "Mit der Inbetriebnahme der zukünftigen Bypassbrücken wird eine Entlastung der Verkehrsströme geschaffen. Künftig rollt dann nur noch der Durchzugsverkehr auf der Hauptbrücke. Auf- und Abfahrten in Linz werden über die Bypassbrücken erfolgen. Darüber hinaus wird auf jeder Bypassbrücke ein Geh- und Radweg eingerichtet", verdeutlicht Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner. Die Gesamtkosten des Projekts betragen rund 180 Mio. Euro.

Neue Linzer Eisenbahnbrücke: Seit Mitte Juni 2018 laufen die Hauptarbeiten an der Neuen Linzer Eisenbahnbrücke. Tag für Tag werden die Arbeiten am Neubau für die Linzerinnen und Linzer sicht- und somit greifbarer. Der Tief- und Betonbau liegt derzeit vor dem Bauzeitplan. Die Fertigungsplanung für den Stahlbau hat allerdings ergeben, dass ca. 500 t mehr Stahl als ursprünglich geplant, benötigt werden. Eine genauere, fachlich fundierte und belastbare Bewertung des Zeitplans ist aber derzeit noch schwierig und wäre nicht seriös.

Westring: Mit der A 26 Linzer Autobahn wird eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen der A 7 Mühlkreis Autobahn beim Knoten Hummelhof und der B 127 Rohrbacherstraße (Donau Nord) errichtet. Im Zuge des ersten Bauabschnitts der A 26 wird die Hängebrücke der A 26 mit den Auf- und Abfahrten zur B 127 Rohrbacherstraße und zur B 129 Eferdingerstraße errichtet. Diese

Anschlüsse an das Landesstraßennetz befinden sich vollständig im Tunnel. Ende 2023 wird die neue Brücke für den Verkehr freigegeben und die Nibelungenbrücke mit rund 20.000 Autos pro Tag entlasten. Die Investitionssumme für die Brücke und die zwei Anschlussstellen auf beiden Donauufnern beträgt rund 240 Mio. Euro. Zehn Prozent davon übernimmt das Land Oberösterreich, fünf Prozent die Stadt Linz. Für all jene, welche mehr über das Mammutprojekt Westring erfahren möchten, bietet die ASFINAG-Infoausstellung zur A 26 Linzer Autobahn eine optimale Gelegenheit. Vom Tunnel- und Brückenbau bis hin zu Ökologie und Anrainerschutz in Linz gibt es spannende Einblicke mit vielen Exponaten zum Anfassen. Im Alten Rathaus am Linzer Hauptplatz kann die Ausstellung täglich von 09:00 bis 19:00 Uhr, bei freiem Eintritt, besucht werden.

Systematische Straßenerhaltung – Instrumente zur Objektivierung

PMS – Pavement Management System

Sanierungsmaßnahmen bedeuten die kontinuierliche Instandhaltung der Infrastruktur und somit der Gewährleistung von Anbindungen, wirtschaftlicher Strukturen und einer größtmöglichen Verkehrssicherheit. Dadurch kann es teils zu Beeinträchtigungen und hohen Investitionen kommen. Auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen, wird der Erhaltungsprozess mit höchstmöglicher Objektivität vorgenommen. Um die knapp bemessenen Geldmittel optimal einzusetzen, vertraut die oberösterreichische Landesstraßenverwaltung dem sogenannten Pavement Management System (PMS). Bei diesem PMS handelt es sich um ein mobiles Instrumentarium, das auf der Grundlage von erhobenen Straßendaten (Aufbaudaten, Zustandsdaten, Verkehrsdaten, etc.) für jeden untersuchten Abschnitt eine Erhaltungsstrategie vorschlägt, die unter den gegebenen Budgetbedingungen umgesetzt werden kann. Dieses System findet auf den Landesstraßen der Kategorie B und L in Oberösterreich Anwendung.



Abbildung 1: RoadSTAR auf oberösterreichischen Landesstraßen – Quelle: AIT Austrian Institute of Technology

Bewertungsmodell Umfahrungsprojekte

Von der Abteilung Straßenneubau und –erhaltung wurde bereits 2016 ein objektives Bewertungssystem zur Prioritätenreihung von Landesstraßen-Umfahrungsprojekten entwickelt. "Damit wurde das Ziel, Umfahrungsprojekte nach einheitlichen Kriterien zu bewerten und damit die Entscheidung über deren Umsetzung aufzubereiten, in den Fokus gestellt", so Günther Steinkellner.

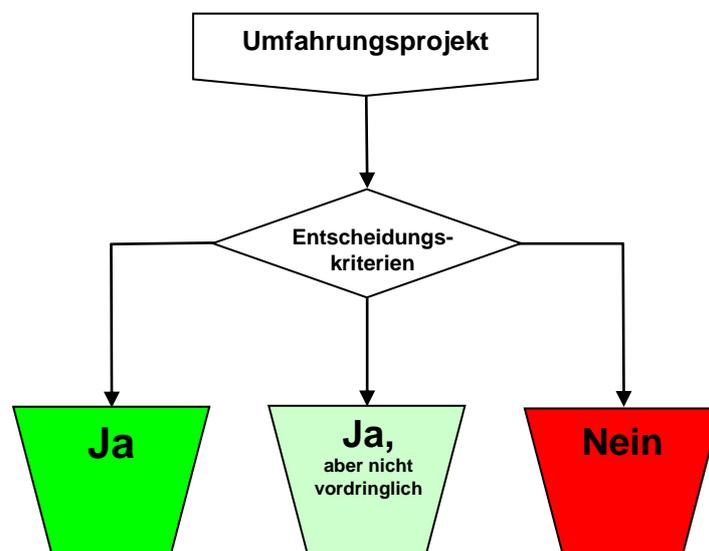


Abbildung 2: Objektivierungsmaßnahme von Landesstraßen-Umfahrungsprojekten – Quelle: Land OÖ

Bewertungsmodell Kreisverkehrsanlagen

Seit kurzem kommt auch eine Entscheidungsgrundlage im Planungsprozess von Kreisverkehrsanlagen zum Einsatz. Die dafür als Basis erforderlichen Kriterien orientieren sich an den Grundsätzen der wirkungsorientierten Landesverwaltung. Folgende Wirkungsziele stehen dabei im Vordergrund.

- Wirkungsziel: Schutz der Landesstraße
- Wirkungsziel: Verkehrssicherheit
- Wirkungsziel: Wirtschaftlichkeit
- Sonstige Argumente

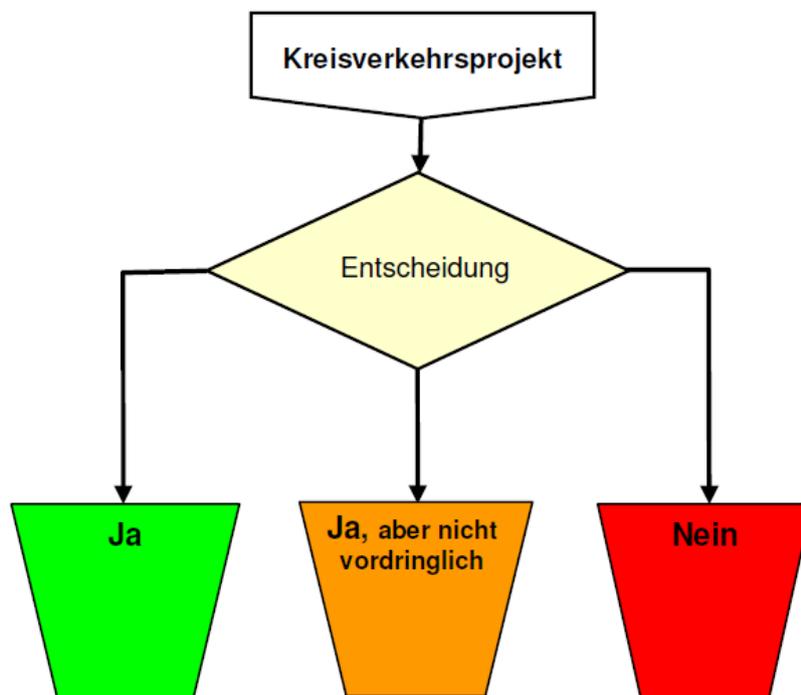


Abbildung 3: Objektivierungsmaßnahme von Kreisverkehrsanlagen – Quelle: Land OÖ

Budgetvolumen Straßenbau 2019:

Durch das vorhandene Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung sowie der Wirtschaft nimmt die Erhaltung der bestehenden Straßen neben dem Bau neuer Straßen einen besonders hohen Stellenwert ein. Für Maßnahmen an Straßen-, Brücken- und

Tunnelbauten stehen im Voranschlag des Jahres 2019 finanzielle Mittel in der Höhe von insgesamt 108 Mio. Euro zur Verfügung. Davon entfallen auf die Erhaltung 62 Mio. Euro und auf den Neubau 46 Mio. Euro.

Je nach Investitionsvolumen (Generalsanierung, Deckensanierung, etc.) und Beanspruchung der Straße kann für Instandsetzungsmaßnahmen eine Lebensdauer zwischen 10 und 25 Jahren erwartet werden. Um diese Lebenserwartungen der Straßen auch erreichen zu können, sind die Baumaßnahmen in einer möglichst hohen Qualität durchzuführen. Zur Sicherstellung einer hohen Qualität des Asphalteinbaues, aber auch der notwendigen Arbeitssicherheit auf den Baustellen, sind Verkehrsbehinderungen bzw. Verkehrssperren unumgänglich.

Die Landesstraßenverwaltung ist bemüht, diese Unannehmlichkeiten so gering wie möglich zu halten, jedoch können sie leider nicht zur Gänze vermieden werden. Deswegen wird um Verständnis der Verkehrsteilnehmer ersucht. Nachfolgend werden in einer zusammenfassenden Aufstellung, die wichtigsten Vorhaben in den Bezirken dargestellt.