



Bericht zum GSV-Forum „Backbone Straße – Gegenwart und Zukunft“

Aktuell wird politisch und medial großes Augenmerk auf die Schiene und den öffentlichen Verkehr gelegt. Das ist durchaus berechtigt, dennoch müssen wir auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität alle Verkehrsträger einbeziehen. Die Straße als nach wie vor wichtigster Verkehrsträger in Österreich mit einer Netzlänge von 126.000 km gerät zunehmend aus dem Fokus, obwohl auf dieser sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr unumstritten der größte Teil des Verkehrs abgewickelt wird. Zusätzlich dient die Straße als Zubringer zu anderen Verkehrsträgern und ist damit ein wesentlicher Teil des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, zu Fuß gehen, Radfahren). Diese Entwicklung nahm die GSV zum Anlass, das ECONOMICA Institut in Wien mit einer Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des österreichischen Straßennetzes zu beauftragen. Die Ergebnisse wurden Anfang Oktober 2022 im Rahmen eines GSV-Forums „Backbone Straße – Gegenwart und Zukunft“ präsentiert und anschließend mit Politik und Experten diskutiert.

GSV Studie: Investitionen in die Straßenerhaltung sind rückläufig

Christian Helmenstein, Studienautor und Leiter des ECONOMICA Instituts erläutert die wesentlichen Ergebnisse: „Die Straße ist der bedeutendste Verkehrsträger in Österreich und ein zentraler Produktionsfaktor für arbeitsteiliges Wirtschaften, eine wesentliche Quelle unseres Wohlstandes. Umso bemerkenswerter ist die Tatsache, dass heute inflationsbereinigt weniger Investitionen in die Straßeninfrastruktur getätigt werden als in den 70er und 80er Jahren, obwohl wir heute eine weitaus einkommensstärkere und leistungsfähigere Gesellschaft sind und wir aufgrund extrem niedriger Realzinsen deutlich mehr investieren könnten, ohne andere Investitionen zu verdrängen. Wir produzieren immer mehr Bruttoinlandsprodukt mit immer weniger Investitionen in die Straßeninfrastruktur, die Schere geht immer weiter auf. In der Folge kann dies eine sicherheitsrelevante Verschlechterung der Fahrbahnverhältnisse oder vermeidbare Stauhäufungen bedeuten, gesperrte Brücken – wie in Deutschland – dürfen in Österreich nicht Realität werden.“

Helmenstein und sein Team haben dazu den sogenannten Straßenkapitalstock berechnet, welcher sich zwischen 2010 und 2020 um 11,4% verringert hat. Der Kapitalstock bezeichnet den Bestand an Sachkapital in einer Volkswirtschaft wie Fabrik- und Bürogebäude, Ausrüstungen und Verkehrs- sowie Dateninfrastruktur. Wenn wir in den nächsten zehn Jahren die Investitionen in unser Straßennetz nicht erhöhen, sind durch Produktivitätsverluste bis zu 23.000 Arbeitsplätze gefährdet.

Das ECONOMICA-Modell zeigt auch, dass der produktive Teil des Straßenkapitalstocks (Fahrbahnen und Brückenbauwerke, ohne Lärmschutzwände etc.), also unser vorhandenes Straßennetz, gesamthaft betrachtet relativ nah am Optimum liegt. Allerdings besteht bei einigen Engpässen durchaus noch Handlungsbedarf. Zunehmend stärker muss daher neben der (auch digitalen) Ertüchtigung des Straßennetzes zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verringerung von Stauzeiten sowie der Verkleinerung des ökologischen Fußabdruckes sein bestmöglicher Erhalt im Fokus stehen, um der weiteren Erosion des Straßenkapitalstocks Einhalt zu gebieten. Helmenstein: „Der über die Zeit sinkende Kapitalstock belegt, dass wir derzeit auf Kosten zukünftiger Nutzerinnen und Nutzer leben. Für die Aufrechterhaltung des positiven Produktivitätsbeitrags der Straße sind die Investitionen auszuweiten.“

GSV fordert 200 Mio Euro zusätzliche Investitionen für das österreichische Landesstraßennetz

Die Investitionen in den Straßenerhalt, wenn man nur den produktiven Teil der Straßen betrachtet, liegen laut Studie (Stand 2019) bei ca. 570 Mio Euro (ASFINAG 350 Mio Euro, Landesstraßen 220 Mio

Euro). Erforderlich wären aus Sicht der GSV insgesamt 800 Mio Euro pro Jahr, um das Straßennetz in einem akzeptablen Zustand zu erhalten. Dieser Mehraufwand wäre gut investiert: Denn je später eine Sanierungsmaßnahme erfolgt, desto progressiver verläuft die Zustandsverschlechterung und desto teurer kommt dann die Sanierung.

Oberösterreich: notwendige Umfahrungen und Erweiterungen ruhend gestellt

Der Einladung an alle Bundesländer zur Diskussion der Studienergebnisse ist erfreulicherweise das Land Oberösterreich gefolgt. **Verkehrslandesrat Günther Steinkellner** ist sowohl der öffentliche Verkehr als auch das Straßennetz ein wichtiges Anliegen: „Wir werden Straßen brauchen, unabhängig davon, mit welchen Verkehrsmitteln wir unterwegs sind. Aus oberösterreichischer Sicht sind wir beim Bestand an Straßen leider nicht nahe am Optimum. Wir haben ein Bottleneck und zwar eine Nord-Süd-Autobahn, die mitten durch Linz geht und nicht mehr erweiterbar ist. Abhilfe schaffen würde die Ostumfahrung, die leider gestoppt ist. Auch notwendige Erweiterungen von zweistreifigen auf dreistreifige Autobahnen wie im Bereich Attersee und Sattledt sind ruhend gestellt.“

Die Problematik der Straßenerhaltung ist Steinkellner bewusst. Doch es bleibe oft keine Alternative: „In Oberösterreich haben wir 6.000 km Landesstraßen, 11.000 km Güterwege und 15.000km Gemeindestraßen. Wenn ich viele Problemstellen im Landesstraßennetz habe, muss ich in die Fläche gehen und kann nicht mehr ordentlich sanieren. In weiterer Folge bedeutet das eine reine Oberflächenabdichtung, die 10-15 Jahre hält und nicht 30 oder 40 Jahre. Herausfordernd ist auch der Baukostenindex, der in etwas mehr als einem Jahr um 25% gestiegen ist, was Kalkulationen für Folgejahre herausfordernd macht – es stellt sich die Frage, was dann überhaupt noch realisierbar sein wird.“

Deckungsbetrag für Straßenerhaltung aus politischen Verhandlungen herausnehmen

Wissenschaftlich könnte man laut Steinkellner relativ einfach einen Erhaltungszustand von Landes- und Gemeindestraßen feststellen, um Mindestausgaben festzulegen. Jedoch fehle auch am untergeordneten Netz „hinten und vorne“ das Geld.“ Steinkellner: „In Wahrheit müsste ich einen Deckungsbetrag für die Erhaltung aufstellen, der aus den politischen Verhandlungen herausgenommen wird.“

Wie bedeutend ist die Straße für unterschiedliche Nutzer?

In **Inputreferaten** kommen Vertreter von Blaulichtorganisationen, der Tourismuswirtschaft und der Industrie zu Wort:

Manfred Katzenschlager, Geschäftsführer der Bundessparte Tourismus und Freizeitwirtschaft in der Wirtschaftskammer Österreich, bringt es gleich auf den Punkt: „Drei von vier Gästen in Österreich reisen mit dem eigenen Pkw an. Wenn wir noch Motorräder, organisierte Reisebusse, Linienbusse und Wohnmobile dazuzählen, sind wir bei 80%, die die Straße nutzen. Zählt man die erste und letzte Meile dazu, sind wir eigentlich bei 100% Notwendigkeit der Straße für den Tourismus. Ungeachtet dessen bemühen wir uns selbstverständlich im Sinne der Mobilitätswende um eine klimaschonende An- und Abreise der nationalen und internationalen Gäste. Zielorte außerhalb der Hauptachsen sind jedoch generell schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.“

Letztendlich gehe es nicht nur um die Gäste, sondern auch um die Mitarbeiter, die zur An- und Abreise zum Arbeitsplatz vor allem zu Tagesrandzeiten auf das Auto angewiesen sind. Auch die Versorgung der Tourismusbetriebe mit Waren wäre ohne die Straße undenkbar.

Für **Michael Opriesnig, Generalsekretär des Rotes Kreuzes** ist die Straße ebenfalls unerlässlich: „Wir sind eine Organisation, die jeden der 126.000 km des österreichischen Straßennetzes benützt. Deshalb

kann ich alles bisher Gehörte nur unterstützen. Die Straße ist nicht nur ein Infrastrukturrückgrat, sondern für uns und unsere Patienten essentiell. Wir haben allein im Rettungsdienst 2.200 Fahrzeuge österreichweit im Dienst und wir fahren 10.000 mal am Tag einen Einsatz. Knapp 105 Mio. km legen wir pro Jahr zurück. Auch für andere Bereiche des Roten Kreuzes wie die Hauskrankenpflege ist die Straße essentiell. Das fast optimale Ausstattungsniveau der Straßen in Österreich kann ich bestätigen, ich bin schließlich viel in der Welt unterwegs. Die Situation in Österreich ist vergleichsweise noch immer eine gute, die gilt es jedenfalls beizubehalten.“

„Für die Industrie ist die Mobilität und die zugehörige Infrastruktur ein zentrales Thema, insbesondere die Straße, die die Hauptlast trägt“, betont **Monika Schuh, Geschäftsführerin des Infrastruktur-Ausschusses in der Industriellenvereinigung (IV)**. Auch die Bevölkerung erachtet Investitionen in die Infrastruktur als wesentlich, wie eine kürzlich veröffentlichte repräsentative Umfrage anlässlich des IV-Infrastrukturtages zeigt. Schuh zu den Ergebnissen: „Vier von fünf Befragten bzw. 80% messen der Infrastruktur für die Aufrechterhaltung des Alltages in der Gesellschaft einen hohen bis sehr hohen Stellenwert bei. Über 85% stufen Maßnahmen zum Ausbau bzw. zur Verbesserung der Infrastruktur als wichtig bis sehr wichtig ein. Der wesentliche Hemmschuh aus Sicht der Befragten sind langwierige Verfahren, 80% wünschen sich deutlich schnellere Genehmigungsverfahren, für die sich auch die IV einsetzt. Über 60% orten Verzögerungen durch kleine aber sehr laute Gruppen, die versuchen, Infrastrukturprojekte gezielt zu verschleppen.“

Insgesamt brauche es verlässliche Planungs- und Investitionsbedingungen für alle Verkehrsträger. Ein multimodales Verkehrssystem berge das größte Potential für weitere Effizienzsteigerungen. Schuh dazu: „Leider können derartige Potentiale nur zögerlich gehoben werden, weil Infrastruktur- und Verkehrspolitik zunehmend von Ideologien bestimmt werden, was wirksame Lösungsansätze erschwert. Eindrucksvolles Beispiel ist der Lobautunnel, dessen Baustopp mit einem volkswirtschaftlichen Schaden von mehr als 12,7 Mrd. Euro beziffert wird und 27.500 potentielle neue Arbeitsplätze vernichtet. Das untermauert die Aussagen der GSV-Studie. Nicht Verhindern, Verzögern und Verzicht lösen die Probleme unserer Zeit, sondern neue Technologien, Innovationen und internationale Wettbewerbsfähigkeit.“

Investitionen in die Straße: kein Einnahmen- sondern ein Ausgabenproblem

In der anschließenden **Podiumsdiskussion** kommen weitere Stakeholder zu Wort:

Jürgen Bauer, Vorstand bei Gebrüder Weiss, betont die Bedeutung der Straße für die Logistik: „Vom 1. Jänner bis 30. September 2022 haben wir 83% aller Güter auf der Straße transportiert und 17% auf der Schiene. Eine Trendwende ist nicht in Sicht: Aufgrund immer weniger lokaler Lager braucht es leistungsfähige Systeme, die 48h-Transporte innerhalb Europas möglich machen. Das kann momentan nur die Straße leisten, dafür braucht es einiges an Flexibilität. Der größte Konkurrent des Schienengüterverkehrs ist auch nicht die Straße, sondern der Schienenpersonenverkehr, weil die interessanten Trassen dem Personenverkehr gehören. Ohne Infrastrukturinvestitionen, die längst hätten getätigt werden müssen, sieht es schlecht mit der Verlagerung auf die Schiene aus.“

Alfred Loidl, Vorstand der Österreichischen Postbus AG, hält fest: „Ohne Bus gibt es keine Mobilitätswende, man kann auf der Schiene nicht ganz Österreich erschließen. Wir sind zu 100% auf die Straße angewiesen“, und untermauert diese Aussage mit Zahlen: Der öffentliche Busverkehr in Österreich transportiert 660 Mio. Fahrgäste pro Jahr, die Bahn 316 Mio. Fahrgäste. 5.500 Busse und 9.000 Beschäftigte legen 270 Mio. km im Jahr zurück. Loidl: „Der Busverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Es ist an der Zeit, neben der Bahn auch wieder in den Bus zu investieren, auch um den ländlichen Raum mit mehr öffentlichem Verkehr zu erschließen. Der bedarfsgesteuerte Mikro-ÖV, den wir aktuell in 51 Gemeinden übernommen haben, wird in 60-70%

für Fahrten zum nächsten höherrangigen öffentlichen Verkehrsknoten verwendet. Dafür braucht es ein entsprechend ausgebautes Straßennetz.“

Martin Grasslober, Leiter Verkehrswirtschaft beim **ÖAMTC**, sieht ein Ausgaben- und kein Einnahmenproblem am Straßennetz: „Mit der motorbezogenen Versicherungssteuer in Höhe von derzeit 2,7 Mrd. Euro pro Jahr und NoVA-Einnahmen in Höhe von 400 Mio. Euro wären die derzeitigen Ausgaben für die Landes- und Gemeindestraßen eigentlich abgedeckt, dazu kommt noch die Mineralölsteuer von rund 4 Mrd. Euro. Es scheitert an der Zuweisung ausreichender Mittel. Einzig die ASFINAG ist durch Mauteinnahmen derzeit gut finanziert.“ Künftig werde sich die Lage durch Steuerboni für E-Fahrzeuge weiter verschärfen, wodurch Konzepte wie Road Pricing Aufwind gewinnen könnten. Hier gelte es all die Pkw im Auge zu behalten, die derzeit zu 75% das österreichische Straßennetz benützen – Stichworte Akzeptanz und Leistbarkeit.

Steinkellner ist bei dem Thema skeptisch: „Road Pricing würde in den Flächenbundesländern einen Standortnachteil in der Peripherie bedeuten. Denn welches Unternehmen investiert dann noch in Standorte fernab der Autobahn, wenn zusätzliche Logistikkosten zu bezahlen sind?“

„Eine vernünftige Straßeninfrastruktur mit sauberen Straßenmarkierungen und digitalen Verkehrszeichen hilft auch dem automatisierten Fahren“, wie **Jost Bernasch, CEO von Virtual Vehicle** hervorhebt. Verkehrsmanagement und automatisiertes Fahren können dazu beitragen, die Kapazitäten auf der Straße und auf der Schiene rascher zu erhöhen, auch um den Fahrermangel zu entschärfen: europaweit fehlen 150.000 Lkw-Fahrer. Bernasch: „Wir beschäftigen uns mit der Digitalisierung des Transportweges sowohl auf der Bahn als auch auf der Straße. Auf der Bahn muss trotz gewerkschaftlicher Bedenken das automatisierte Fahren entschlossen angegangen werden. Auf der Straße wäre die Nutzbarmachung entsprechender Daten wie von Kameras auf Autobahnen eine wesentliche Maßnahme, um beim Thema Verkehrsmanagement voranzukommen.“

Zusammengefasst sind sich alle Experten einig, dass ein gut erhaltenes Straßennetz für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort selbstverständlich sein sollte. Es bleibt zu hoffen, dass auch die Politik erkennt, dass eine Werterhaltung dieses Assets und die damit verbundenen notwendigen Investitionen unumgänglich sind.

8.11.2022, Bernhard Weiner, GSV