



## GSV-Forum „Zu wenig Geld für Landesstraßen: Sparen am falschen Platz?“

Die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) hat in einem GSV-Forum das Thema „Zustand und Sanierungsbedarf österreichischer Landesstraßen“ behandelt. Zu Beginn wurde von Univ. Prof. Johann Litzka eine Studie im Auftrag der österreichischen Landesbaudirektoren vorgestellt, die den baulichen Erhaltungsbedarf für die Landesstraßen Österreichs erhoben hat. Wien wurde wegen seiner besonderen Situation nicht in die österreichweite Studie einbezogen. Insgesamt wurden 21.000 Kilometer in der Studie analysiert, das gesamte B und L Straßennetz umfasst 33.700 Kilometer, davon 10.000 Kilometer im B – Netz, der Rest im L Netz. Die Ergebnisse sind von Bundesland zu Bundesland höchst unterschiedlich, allerdings ist der Erhaltungsrückstand im L Netz laut der Studie wesentlich dramatischer, insbesondere wenn man sich den Substanzwert der Straßen ansieht: „Die Substanz wird sich weiter verschlechtern, wenn nicht mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden.“ sagte Litzka. Dies bestätigten auch die Ergebnisse für das Gesamtnetz: Derzeit gibt es eine Rückstandslänge schlechter und sehr schlechter Straßen von 22%, die mit dem Budget auf heutigen Niveau bis 2020 auf 29% anwachsen wird (Abbildung 1). Nur für eine Aufrechterhaltung des derzeitigen unzufriedenstellenden Zustandes bis 2020 müssten statt durchschnittlich 4.800€ pro Kilometer und Jahr 6.600€ pro Kilometer und Jahr investiert werden. Das würde eine Erhöhung des derzeit vorhandenen Budgets für Sanierungen um 40 % bedeuten bzw. 1.800€ mehr pro Kilometer. Pro Jahr wären demnach österreichweit fast 70 Millionen € an zusätzlichen Mitteln erforderlich, um die aktuelle Rückstandslänge zu halten. Um den Rückstau an sanierungsbedürftigen Straßen bis 2020 auf einen europaweit akzeptierten Zielwert von 20 % zu bringen, wäre gemäß Studie sogar eine Erhöhung der Mittel um 46 % erforderlich.

## ERGEBNIS GESAMTNETZ (1)

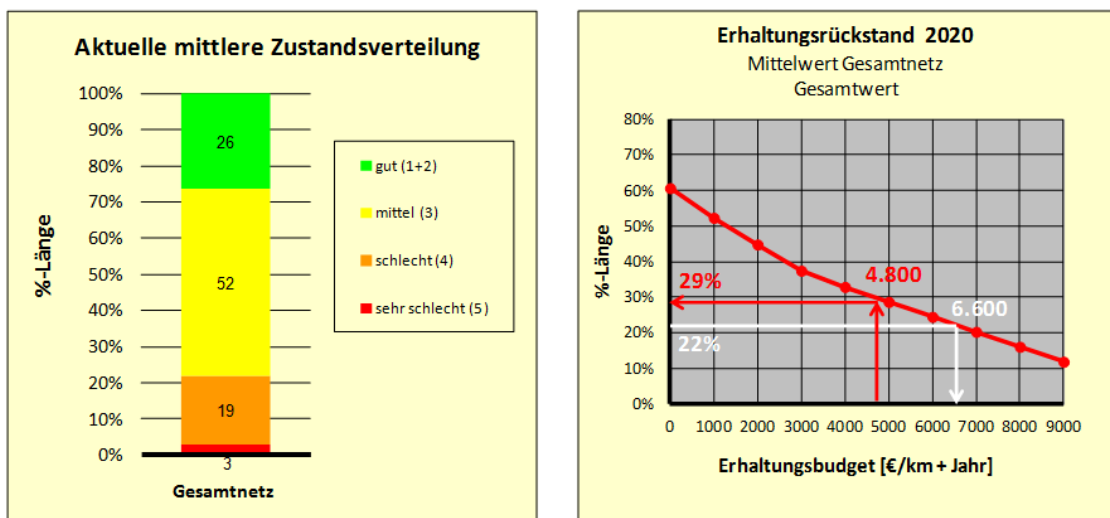


Abbildung 1: Ergebnisse für das österreichische Gesamtnetz (Grafik: PMS consult)

Diese Ergebnisse spiegeln sich auch beim Wert des Oberbaus wieder. Der derzeitige Anlagewert des Oberbaus des gesamten Landesstraßennetzes beträgt aufgrund des strukturellen Zustandes ca. 5,5 Milliarden Euro, das sind ca. 50% des Neuwertes. Der Neuwert des Oberbaus entspricht immerhin 4% des aktuellen BIPs (234 Mrd. €). Das ist ein deutlicher Hinweis auf die notwendige strukturelle Verbesserung des Oberbaus.

Nach der Präsentation gab es eine Podiumsdiskussion mit je einem Vertreter eines Bundeslandes, einer Gemeinde und der Bauwirtschaft, um einen umfassenderen Einblick in die Problematik zu bekommen:

Bürgermeister Rudolf Kickinger sprach als Vertreter der Gemeinden die knappen Gemeindebudgets an, die besonders die Straßen betreffen: „Für die Straßensanierung gibt es in den Gemeinden keine Deckung, maximal Strafeinnahmen können herangezogen werden, diese liegen jedoch im Promillebereich.“ Generell werden die Gemeinden mit immer mehr Aufgaben konfrontiert, die in der Folge auch mehr Kosten verursachen. Dabei ist der Erhalt des Gemeindestraßennetzes in Österreich nicht unwesentlich: In Niederösterreich gibt es beispielsweise 27.000 Kilometer Gemeindestraßen und 23.000 Kilometer geförderte Güterwege.

Dieser Analyse der Gemeinden schloss sich auch Peter Beiglböck, Straßenbaudirektor des Landes NÖ an: „Dem Land geht es nicht besser als den Gemeinden“. Das Budget für den niederösterreichischen Straßendienst beträgt 300 Millionen €. Davon werden 100 Millionen für den Betrieb, 100 Millionen für den Neubau und 100 Millionen für die bauliche Erhaltung aufgewendet. Dabei liegen 40% des gesamten Landesstraßennetzes in Niederösterreich. Das Land Niederösterreich müsste also gemäß Studie 30 Millionen € im Jahr zusätzlich in die Erhaltung investieren. Wenn da noch Brücken und der Hochbau dazugerechnet werden, die in der Studie nicht berücksichtigt wurden, rechnet Beiglböck grob mit 40 bis 50 Millionen €, die allein Niederösterreich pro Jahr zusätzlich benötigen würde. Zusätzliche Schulden sind hier keine Lösung, das Geld müsste woanders eingespart werden. Die Politik müsse für Erhaltungsprojekte begeistert werden. Auch sanierte Straßen könnten durch das Durchschneiden eines Bandes medienwirksam wiedereröffnet werden.



Abbildung 2: Reges Interesse beim GSV Forum in der Industriellenvereinigung

Dabei ist billige Oberflächenkosmetik keine Lösung, sagte Christoph Leithäusl, geschäftsführender Gesellschafter der Leithäusl GmbH: „Aus Geldnot werden ungeeignete Erhaltungsmaßnahmen gesetzt, die nachhaltig den Substanzwert reduzieren. Die Kosten werden umso progressiver, je länger nichts passiert.“

Von den 13.600 Kilometern Landesstraßen in NÖ sind ca. 20% Ortsdurchfahrten, wo die Verantwortung zwischen Land und Gemeinde folgendermaßen aufgeteilt ist: Für die Fahrbahn ist das Land zuständig und für alle Nebenanlagen die Gemeinde. Eine Kostenteilung zwischen Land und Gemeinde erfolgt nur, wenn die Verkehrssicherheit für den Straßenbenutzer nachweislich erhöht wird. Dazu Friedrich Nadler, Geschäftsführer der nast consulting ZT GmbH: „Eine neue Straße soll sowohl den Komfort als auch die Verkehrssicherheit verbessern.“

Als Lösungsmöglichkeit wurden anschließend sogenannte Pavement Management Systeme erwähnt, Litzka: Pavement Management Systeme dienen der systematischen Erhaltungsplanung. Mit deren Hilfe können zum Beispiel Prioritäten besser gesetzt werden und man kann voraussehen wie sich die Straße entwickelt. Allerdings sind Pavement Management Systeme kein Finanzierungsinstrument. Sie können nur aufzeigen was verschiedene Geldmitteleinsätze bewirken.

Tenor einer Wortmeldung von Wolfgang Markovec, geschäftsführender Gesellschafter von Pittel+Brausewetter: Es müssen seitens der Politik fixe zuordenbare Mittel für die Sanierung eingeplant werden.

Kurz wurde in der Diskussion das Thema PPP ausgesprochen: Beiglböck berichtete über seine Erfahrungen beim Bauvorhaben B4 – Umfahrung Maissau. 16 Kilometer wurden hier ausgeschrieben inklusive Abschnitten davor und danach, bei denen auch bauliche Erhaltungsmaßnahmen erforderlich waren. Das PPP Projekt beginnt sinnvollerweise erst nach behördlicher Genehmigung und Grundstückserwerb. Als Nachteil dieser Finanzierungslösung sah Beiglböck den langen Zeitraum der Verfügbarkeitsentgelte. Dieser engt den Spielraum des Budgets in den Folgejahren ziemlich ein. Als Vorteil ist aber die schnellere Umsetzung des Projektes zu sehen sowie die Einsparung der Erhaltungsmaßnahmen durch das Land.

Anschließend kam noch die Haftung zur Sprache. Wer haftet bei schlecht erhaltenen Straßen in welchem Ausmaß? Dazu informierte Beiglböck: „Bei bemauteten Strecken haftet im Schadensfall der Infrastrukturbetreiber bei Fahrlässigkeit, beim normalen Straßennetz erst bei grober Fahrlässigkeit.“

Zusammenfassend hält Generalsekretär Mario Rohrer fest, dass die Veranstaltung den dringenden Handlungsbedarf bestätigt hat. Die GSV wird dem Thema der Infrastrukturfinanzierung in weiteren Veranstaltungen und Aussendungen Rechnung tragen.

Bernhard Weiner