

Der Zustand der 13 600 km Staatsstraßen mit über 4 500 Brücken verschlechtert sich immer mehr. Verspätete Erhaltungsmaßnahmen werden überproportional teuer. Die für Staatsstraßen verfügbaren Mittel sollten vorrangig so eingesetzt werden, dass rechtzeitig eine Bestandserhaltung gesichert ist.

Der ORH hat zuletzt im Jahresbericht 2001 (TNr. 24)² auf die unzureichenden Maßnahmen zur Erhaltung der Staatsstraßen hingewiesen. Daraufhin hat der Landtag die Staatsregierung wiederum ersucht,³ „bei den Staatsstraßen mittelfristig das Defizit in der Bestandserhaltung abzubauen und dafür vorrangig Haushaltsmittel vorzuhalten“. Aktuelle Prüfungserkenntnisse zeigen, dass die Erhaltung der Staatsstraßen und Brücken nach wie vor vernachlässigt wird. Dies führt zu immer höheren finanziellen Belastungen in der Zukunft.

22.1 Ausgaben

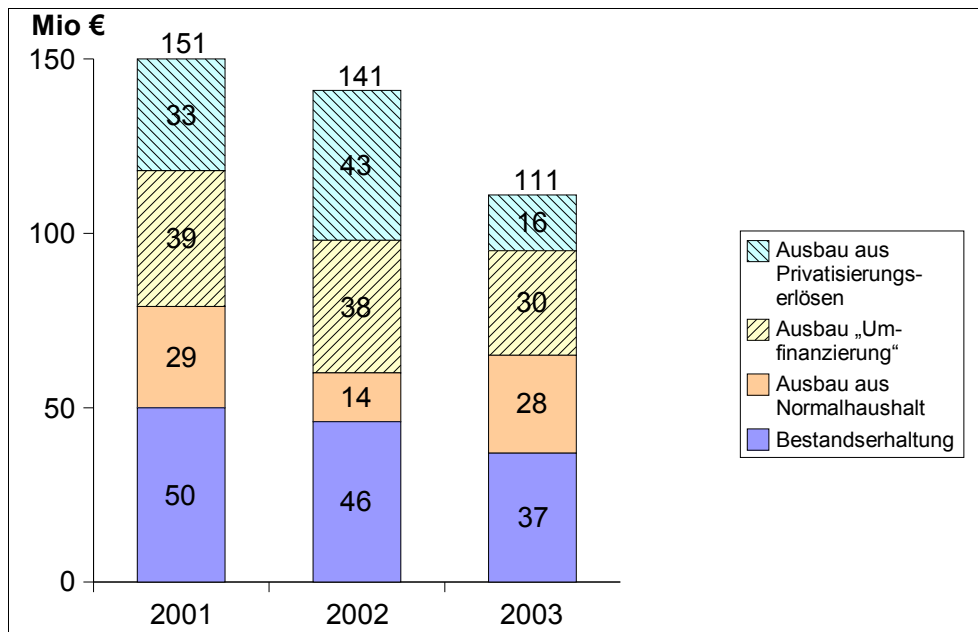
Für den Ausbau sowie die Bestandserhaltung (Instandsetzung und Erneuerung) der Staatsstraßen wurden die verfügbaren Haushaltsmittel in den Jahren 2001 bis 2003 wie folgt verwendet:

2) vgl. auch TNr. 20 der ORH-Berichte 1995 und 1998

3) Nr. 2 Buchstabe h des Landtagsbeschlusses vom 19. März 2002 (LT-Drucksache 14/9009)

Ausgaben für Ausbau und Bestandserhaltung

Schaubild



Das Schaubild zeigt, dass nur jeweils ein Drittel der Haushaltsmittel für die Bestandserhaltung der Staatsstraßen verwendet wurde.

22.2 Finanzbedarf

Die Staatsstraßen sind Bestandteil des Grundstockvermögens. Bei einer Länge von 13 600 km und einem mittleren Wert von 0,8 Mio €/km errechnet sich ein Anlagevermögen (Wiederbeschaffungswert) von 11 Mrd €.

Der jährliche Finanzbedarf für eine ordnungsgemäße Erhaltung der Staatsstraßen wird nach wissenschaftlichen Untersuchungen entweder mit mindestens 1 % des Anlagevermögens (110 Mio €) oder mit 1,25 € je m² Straßenfläche⁴ (107 Mio €) angesetzt. Zieht man hiervon die Instandhaltungsmaßnahmen⁵ der Straßenmeistereien (20 bis 25 Mio €) ab, besteht für die kontinuierliche Erhaltung dieses Anlagevermögens ein Finanzbedarf von etwa 85 Mio €/Jahr.

4) Bei einer mittleren Fahrbahnbreite von 6,30 m ergeben sich 85,7 Mio m².

5) z.B. Schlaglöcher verfüllen, Risse vergießen, Flickarbeiten oder kleinere Oberflächenbehandlungen, deren Kosten in einer anderen Haushaltsstelle gebucht werden

22.3 Durchgeführte Erhaltungsmaßnahmen

Die Straßen werden vor allem durch den Schwerverkehr beansprucht (die Beanspruchung durch eine 10 t-Achslast eines Lkw entspricht etwa der von 160 000 Pkw-Achslasten zu 0,5 t). Wird bei steigenden Verkehrsbelastungen oder auch nur wegen der nachlassenden Tragfähigkeit der tiefer liegenden Schichten der Straßenaufbau nicht rechtzeitig verstärkt, so wird er rasch und dauerhaft geschädigt.

Daneben müssen ausgemagerte und rissige Fahrbahndecken rechtzeitig so versiegelt werden, dass kein Wasser in die darunter liegenden Schichten dringt und diese - insbesondere in den Frost-Tau-Perioden - immer stärker schädigt.

Nach Angaben der Obersten Baubehörde wurden von 1994 bis 2003 folgende Deckenverbesserungen durchgeführt:

- Straßenausbau und -erneuerung	960 km
- Deckenbau	1 820 km
- Oberflächenbehandlung	<u>1 010 km</u>
	3 790 km

Eine Fahrbahndecke ist im Durchschnitt wenigstens alle 15 bis 20 Jahre in geeigneter Weise zu verbessern (Ausbau, Deckenverstärkung, Deckenerneuerung, Dünn-schichtbelag oder auch nur eine einfache Oberflächenbehandlung). Somit müssten bei 13 600 km Staatsstraßen jährlich etwa 700 bis 900 km in Stand gesetzt oder erneuert werden. Bei weiterhin jährlich nur 380 km Instandsetzung müsste eine Straßendecke durchschnittlich fast 36 Jahre halten.

22.4 Zustandserfassung der Staatsstraßen

Der Zustand der Staatsstraßen wird - ebenso wie der der Bundesstraßen - messtechnisch erfasst und nach verschiedenen Kriterien ausgewertet. Der sog. Gebrauchswert dient in erster Linie zur Beurteilung einer verkehrssicheren Oberfläche, der Substanzwert gibt Anhalte zur Bewertung des Straßenaufbaus.

Der Vergleich der ersten Messungen (1996 bis 1998) mit den Zweitmessungen (2002/2003) auf den Staatsstraßen zeigt, dass sich der Substanzwert innerhalb dieses Zeitraums landesweit um über 7 % verschlechtert hat, weil jährlich Erhaltungsmittel von lediglich 0,5 % anstelle von 1 % des Anlagevermögens (vgl. TNr. 22.2) eingesetzt wurden.

Über die Hälfte der Staatsstraßen hat den sog. Warnwert⁶ und ein Viertel sogar den sog. Schwellenwert⁷ überschritten. Wegen des unterschiedlich hohen Mitteleinsatzes weichen die Werte bei den 23 Bauämtern jetzt noch stärker voneinander ab.

22.5 Erhaltensbedarf für Brücken

Das Staatsstraßennetz umfasst über 4 500 Brücken. Die Hälfte⁸ davon ist älter als 30 Jahre und ein Viertel zwischen 20 und 30 Jahre alt. Regelmäßige Brückenprüfungen ergeben die notwendigen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Erhaltung.

Die Zahl der Brücken nimmt zu, die nur noch eingeschränkt befahren werden können. Mit zunehmendem Alter steigt der Erhaltungsaufwand bis hin zur teilweisen oder völligen Erneuerung. Nicht behobene Anfangsschäden verstärken sich schnell und verteuern überproportional die dann nötigen Reparaturen. Dies führt neben dann unnötig hohen Erhaltungskosten zu Umwegfahrten des Schwerverkehrs und damit zu erhöhten Belastungen der Volkswirtschaft und der Umwelt.

22.6 Bewertung

Der Vorrang des Ausbaus führt zu einer nicht länger vertretbaren Vernachlässigung des bestehenden Netzes. Versäumte rechtzeitige Erhaltungsmaßnahmen kommen den Staat in künftigen Jahren teuer zu stehen. Aufgrund der Prüfungsfeststellungen und des sich immer weiter verschlechternden Zustands der Staatsstraßen hält es der ORH für dringend geboten, die Prioritäten neu festzulegen. Um im Haushaltsvollzug die Bestandserhaltung der bestehenden Straßen zu gewährleisten, sollten die notwendigen Mittel künftig zweckgebunden bereitgestellt werden. Eine vergleichbare Regelung besteht im Hochbau bereits seit Jahren.

Geändert werden sollte auch die Verteilung der Erhaltungsmittel auf die Straßenbauämter. Ziel sollte es sein, den Zustand der Staatsstraßen bei den vergleichsweise „besseren“ Ämtern zunächst zu halten und die übrigen Ämter durch entsprechende Gewichtung mittelfristig an diesen Zustand heranzuführen. Da im Übrigen der Erhaltensbedarf für Brücken selten parallel zu dem des Straßennetzes entsteht, wäre für die Erhaltung zumindest größerer Brücken eine gesonderte Behandlung zweckmäßig.

6) Oberhalb des Warnwerts sind die Ursachen zu analysieren und ggf. Maßnahmen zu planen.

7) Oberhalb des Schwellenwerts sind i.d.R. bauliche oder verkehrsbeschränkende Maßnahmen einzuleiten.

8) Bezogen auf die Brückenfläche ergeben sich etwa 44 %.

22.7 Stellungnahme der Verwaltung

Die Oberste Baubehörde weist darauf hin, dass ein Großteil der in den Jahren 2001 bis 2003 verfügbaren Mittel nicht für die Bestandserhaltung eingesetzt werden konnte. Von den 403 Mio € waren für den Neu- und Ausbau zweckgebunden:

- 92 Mio € aus Privatisierungserlösen,
- 107 Mio € aus der sog. Umfinanzierung (s. auch TNr. 15.3),
- 20 Mio € aus EU-Zuschüssen,
- 25 Mio € aus Beteiligtenleistungen.

Von den verbleibenden 159 Mio € seien immerhin 133 Mio € in die Erhaltung investiert worden. Vor allem 2003 hätten aber laufende Baumaßnahmen unwirtschaftlich gestreckt oder sogar eingestellt werden müssen, wenn der starke Mittelrückgang allein beim Ausbau aufgefangen worden wäre.

Zum Mittelbedarf wird geltend gemacht, dass neben den 85 Mio € für die laufende Erhaltung in den nächsten Jahren jeweils noch 45 Mio € zusätzlich erforderlich wären, um den inzwischen entstandenen Nachholbedarf zu decken. Neben diesen 130 Mio € würden weitere 130 Mio € für Maßnahmen des Ausbauplans (100 Mio €) und für kleinere Maßnahmen (30 Mio €) benötigt.

Wenn aber tatsächlich weit weniger Geld verfügbar ist, könne das Problem fehlender Haushaltsmittel nicht dadurch gelöst werden, dass die Mittel für die Bestandserhaltung zweckgebunden veranschlagt werden. Auch müsse die Möglichkeit erhalten bleiben, einen Mehrbedarf z.B. im Betriebsdienst (insbesondere im Winterdienst) durch Umschichtung zu decken. Ebenso sei eine gesonderte Mittelverteilung für die Erhaltung der Brücken in Anbetracht der zur Zeit nur beschränkt verfügbaren Mittel nicht zielführend.

Unabhängig davon werde aber das Ziel einer Prioritätensetzung zugunsten der Bestandserhaltung weiterverfolgt.

22.8 Schlussbemerkung des ORH

Die aufwendigen Zustandserfassungen dienen dem Ziel, das Staatsstraßennetz in möglichst wirtschaftlicher Weise zu erhalten. Werden die dafür notwendigen Mittel aber teilweise anderweitig eingesetzt, so führt dies zwangsläufig dazu, dass die Schäden dann überproportional zunehmen. Der hierdurch entstehende zusätzliche Finanzbedarf wäre vermeidbar. Diese Entwicklung zulasten der Zukunft kann nur gestoppt werden, wenn die Straßenbaumittel so eingesetzt werden, dass die Substanz erhalten bleibt.