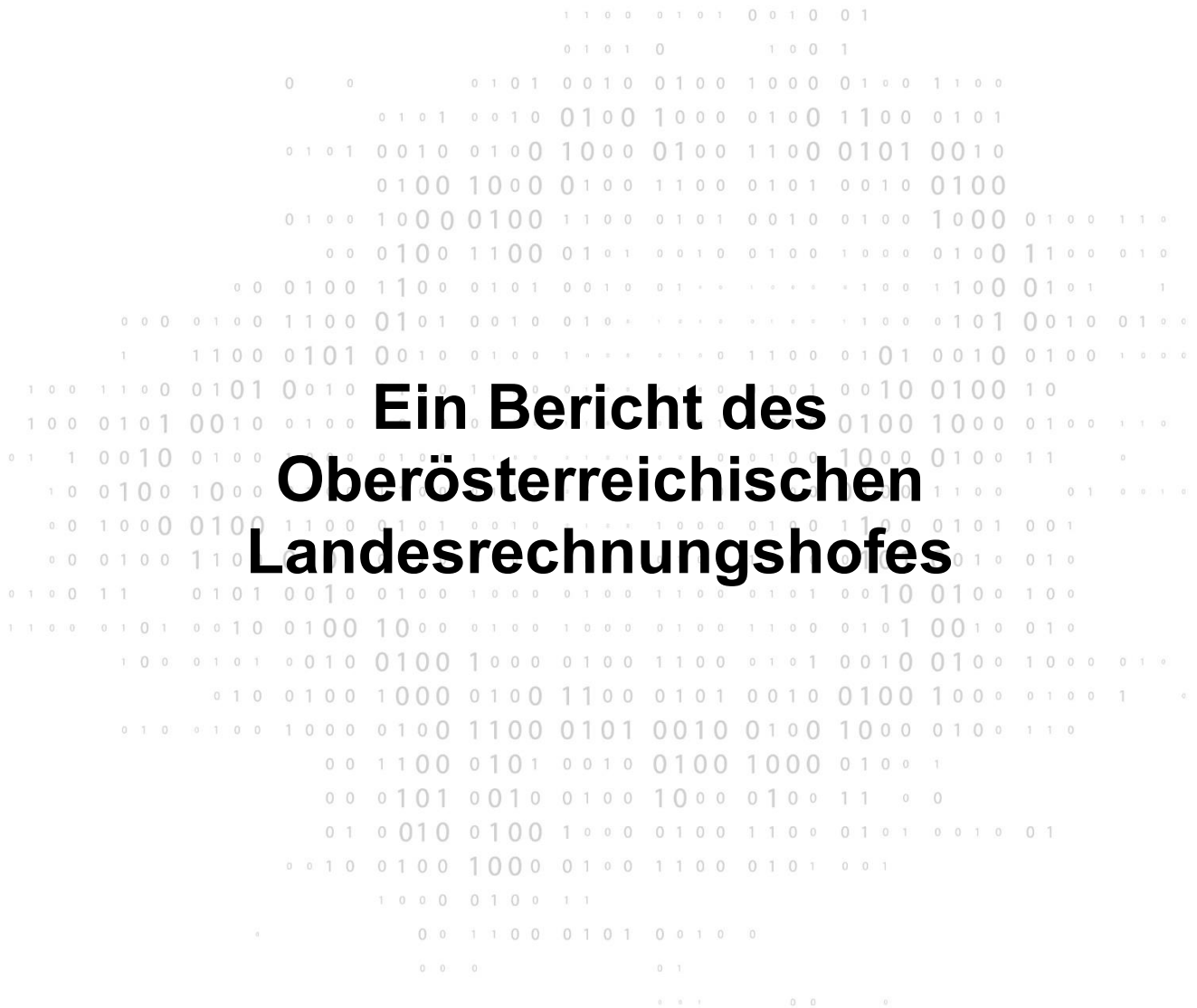


Landesstraßenerhaltung



Ein Bericht des Oberösterreichischen Landesrechnungshofes

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43) 732 7720-11426
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion:

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im April 2026

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Überblick	5
Haushaltsdaten.....	6
Geprüfte Teilabschnitte	6
Budgetierung	7
Vermögensrechnung	9
Mittleinsatz für die bauliche Straßenerhaltung.....	12
Visuelle und messtechnische Zustandserfassung	16
Pavement Management System (PMS).....	17
Erhaltungsziele	18
Zustandsentwicklung und Budgeterfordernisse	20
Zusammenfassung der Empfehlungen.....	26

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	IN-Programme BauNE, Entwicklung Projekt-Jahresbudget- und Rechnungs-Werte (TA 1/61140).....	9
Tabelle 2:	Entwicklung der Buchwerte von Anlagenklassen, die Substanzverbesserungen beinhalten.....	11
Abbildung 1:	Haushaltsgliederung (prüfungsrelevante TA blau hervorgehoben).....	6
Abbildung 2:	Zusammensetzung der aktivierten Kosten, schematische Darstellung	10
Abbildung 3:	TA 1/61140, BauNE-Ausgaben für Substanzverbesserungen.....	12
Abbildung 4:	TA 1/61160, BauNE-Ausgaben für Substanzverbesserungen.....	13
Abbildung 5:	Überblick zu den strategischen Erhaltungszielen.....	18
Abbildung 6:	Landesstraßensubstanz, Rückstandslängenentwicklung (ab 2025 für sechs Budgetszenarien prognostiziert).....	21
Abbildung 7:	Vergleich Budget-Soll-Werte mit Ausgaben für Substanzverbesserungen der Abteilung BauNE (2020 bis 2025).....	22

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR

A

Abschnitt	Nach der VRV 2015 handelt es sich um die 1. und 2. Dekade des (Haushalts-)Ansatzes. Jedem Abschnitt ist ausschließlich ein Aufgabenbereich zugeordnet.
AiB	Anlagen in Bau

B

BauB	Brücken- und Tunnelbau
BauNE	Straßenneubau und -erhaltung
Bewirtschaftende Stelle, Bewirtschafter	Anweisungs-(anordnungs-)berechtigte Stelle laut Haushaltsordnung des Landes OÖ

D

Determinanten	Durch die Determinanten (Ziffern) werden zusammenhängende VA-Stellen und sonstige Hinweise ausgedrückt.
----------------------	---

E

EH	Ergebnishaushalt
Erneuerung	Bauliche Maßnahmen zur Wiederherstellung des Straßenaufbaues, wenn der Oberbau beschädigt ist und eines Austausches bedarf.

F

FH	Finanzierungshaushalt; in dieser Haushaltskomponente werden die Zahlungen (Phase 5) abgebildet.
Finanzielle Ausgleiche, Fin. Ausgl.	Budgetumschichtungen bei Ausgabe-/Aufwands-Voranschlagsstellen; es wird bei einer VA-Stelle das verfügbare Budget erhöht und dafür bei einer anderen VA-Stelle verringert. Die allgemeinen Voraussetzungen werden vom Oö. Landtag mit dem VA-Beschluss festgelegt.

Finanzwirtschaftliche Gliederung (Gebarungsgruppen)	Die finanzwirtschaftliche Gliederung bildet das Land in der 6. Dekade des (Haushalts-)Ansatzes ab. Die Bezifferung richtet sich nach den Angaben in Anlage 2 zur VRV 2015.
FinD	Direktion Finanzen
FRC	Functional Road Class

G

Gebrauchswert	Teilwert des Straßengesamtzustandes zur Beschreibung der Fahrsicherheit und des Fahrkomforts für den betrachteten Straßenabschnitt
Gesamtwert	Zusammenführung des Gebrauchswertes und des Substanzwertes zum Gesamtzustandswert des betrachteten Straßenabschnittes
GIP	Graphen Integrationsplattform
GVöVerk	Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

H

Haushaltsansatz	Nach der VRV 2015 werden die Einnahmen und Ausgaben des Voranschlages nach funktionellen Gesichtspunkten in fünf Dekaden gegliedert. Diese Gliederung entspricht den Aufgaben, die von den Gebietskörperschaften zu besorgen sind. Der (Haushalts-)Ansatz ist verbindlich dreistellig entsprechend dem dekadisch nummerierten Ansatzverzeichnis in Gruppen (1. Dekade), Abschnitte (1. und 2. Dekade) und Unterabschnitte (1. bis 3. Dekade) zu gliedern. Fakultativ kann eine weitere Unterteilung der Unterabschnitte in der 4. und 5. Dekade des Ansatzes (in sogenannte „Teilabschnitte“) erfolgen. Ebenso fakultativ ist die Gliederung in der 6. Dekade des Ansatzes.
------------------------	---

I

Indikation, Indikatoren	Die Indikatoren (Buchstaben) dienen zur Kennzeichnung von einjährigen oder ins Folgejahr übertragbaren VA-Beträgen, besonderen Deckungsfähigkeiten und Bindungen.
--------------------------------	---

IN-Programm	Instandsetzungs-Programm; jährliches Bauprogramm für die Straßenfahrbahn-Instandsetzung
Instandhaltung	Bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche, wie das Verfüllen von Rissen und Schlaglöchern, kleinere Oberflächenbehandlungen, kleinere örtliche Spurrinnenbeseitigungen und andere Profilierungen. Die einzelnen Schäden – das sind Schlaglöcher, Längs- und Querrisse, Setzungen, Abplatzungen, etc. im kleinen Umfang – sind nach deren Auftreten umgehend bzw. sofort zu sanieren. Diese Sanierungsmaßnahmen sind nicht im Voraus plan- bzw. budgetierbar und deren Ausmaß ist lediglich statistisch zu erfassen.
Instandsetzung	Bauliche Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche (Oberflächenbehandlung, Aufbringen von Decken, Verfahren der Wiederverwendung von Asphalt an Ort und Stelle und Spurrinnenbeseitigungen)
Investitionen	Investitionen der Gebietskörperschaft führen zu einem Wertzuwachs in der Vermögensrechnung. Das gesamte, im wirtschaftlichen Eigentum einer Gebietskörperschaft stehende, Vermögen ist in der Vermögensrechnung enthalten. (Quelle: VRV 2015)

J

JDTV	Jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr
-------------	--

K

Kapitaltransferzahlung	Transferzahlung, die für Investitionszwecke (z. B. Baukostenzuschüsse) oder für einen sonstigen Vermögenszuwachs (z. B. Kapitalzufuhren) bestimmt ist
Kfz	Kraftfahrzeuge
Konto	Buchhaltungskonto laut Kontenplan der VRV 2015

L

Landesstraßen B	Überregionale Straßen (ehemalige Bundesstraßen B); sie wurden bis 2002 vom Bund verwaltet. Mit Wirkung vom 1. April 2002 wurden alle Bundesstraßen, die keine Autobahnen oder Schnellstraßen waren, an die Länder übertragen.
Landesstraßen L	Überregionale und regionale Straßen; die Verwaltungskompetenz obliegt seit jeher dem jeweiligen Bundesland.
LTB	Landtagsbeschluss, Beschluss des Oö. Landtags

O

OÖ-Plan, Oberösterreich-Plan	Damit ist ein Konjunkturpaket des Landes OÖ aus dem Jahr 2020 gemeint. Oberösterreich sollte mit einem Bündel an Maßnahmen gestärkt aus der Corona-Krise hervorgehen. Im Zeitraum 2020 bis 2026 plante das Land Investitionen von rd. 1,2 Milliarden Euro in allen Bereichen und Regionen.
---	--

P

Pflichtaufwendungen, Pflichtauszahlungen	Pflichtausgaben, zu deren Leistung die Gebietskörperschaft auf Grund von Gesetzen und Verordnungen dem Grunde und der Höhe nach verpflichtet ist. (Quelle: VRV 2015)
Phase 1	Phasenfeld für den Voranschlagsbetrag (bleibt unverändert, ausgenommen es gibt Nachtragsvoranschläge)
Phase 5	Phasenfeld für das Rechnungs-Ist (RE-Ist; Abstattungen auf Vorschreibungen des laufenden Jahres und auf anfängliche Rückstände). Der Wert RE FH gemäß VRV 2015 entspricht diesem Feld.
PM	Pavement Management

PMS	Pavement Management System; ist ein elektronisches Instrumentarium, das auf der Grundlage von erhobenen Straßendaten bzw. -informationen (Aufbaudaten, Zustandsdaten, Verkehrsdaten, etc.) für jeden untersuchten Straßenabschnitt eine Erhaltungsstrategie vorschlägt, die unter den gegebenen Budgetbedingungen umgesetzt werden kann. Dabei wird eine spezielle Pavement Management Software eingesetzt. Diese errechnet für jeden Straßenabschnitt den Gebrauchs-, Substanz- und Gesamtwert. Außerdem errechnet die Software sogenannte Erhaltungsabschnitte und schlägt Erhaltungsstrategien vor, die Auskunft darüber geben, welche Erhaltungsmaßnahmen zu welchen Kosten und zu welchen Zeitpunkten zu erwarten sind.
PSP-Element	Projektstrukturplan-Element; dieses Buchungs-Element wird von den projektentwickelnden Stellen verwendet und gehört wie das Buchungsfeld „Auftrag“ zur Kostenträger-Rechnung.

R

RA	Rechnungsabschluss
RE	Rechnung(en) bzw. Rechnungsergebnis(se)

S

Straßenoberbau	Bildet den oberen Teil des Straßenaufbaues und besteht aus einer Decke (Deckschicht), gegebenenfalls einer Binderschicht und einer oder mehreren Tragschichten. Er wird direkt auf dem angelegten Unterbau oder auf dem gewachsenen Untergrund aufgebracht.
Substanzwert	Teilwert des Straßengesamtzustandes zur Beschreibung der strukturellen Beschaffenheit der Oberbaukonstruktion des betrachteten Straßenabschnittes.
SVD	Direktion Straßenbau und Verkehr

T

TA	Teilabschnitt(e), erläutert unter „Haushaltsansatz“
-----------	---

U

Ü-Mittel	Übertragungsmittel; vom Oö. Landtag bereitgestellte nicht verbrauchte Ausgabekredite, die in das Folgejahr übertragen werden.
Unterabschnitt	Der Unterabschnitt bildet sich in der 1. bis 3. Dekade des Haushaltsansatzes ab. Laut VRV 2015 ist der Haushaltsansatz bis zu dieser Ebene verpflichtend zu gliedern.

V

VA	Voranschlag, Voranschläge
VA-Stelle	Voranschlagsstelle; die VRV 2015 sieht für die Länder folgende Gliederungsmöglichkeit vor: 1-stelliger Haushalts-hinweis (Einnahmen oder Ausgaben), 6-stelliger (Haushalts-)Ansatz und 4- bzw. 7-stelliges Konto ohne bzw. mit 3-stelliger Untergliederung.
Verpflichtungsmittel	Eine eigene Kategorie von Ü-Mitteln
Verstärkung	Bauliche Maßnahme zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Straßenaufbaues (z. B. Einbau einer oder mehrerer Asphalt-schichten auf einer vorhandenen Befestigung)
VH	Vermögenshaushalt
VRV 2015	Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 2015, Stammfassung BGBl. II Nr. 313/2015 idGF; sie stellt in der Verrechnung ein Drei-Komponenten-System dar, welches einen Ergebnis-, Finanzierungs- und Vermögenshaushalt (EH, FH und VH) beinhaltet.

Z

Zweckgebundene Erträge und Einzahlungen	Es handelt sich um Mittelaufbringungen mit Zweck-widmung, die zu keiner (gesetzlich oder vertraglich basierten) Aufwendungs-/Auszahlungsverpflichtung führen. (Quelle: VRV 2015)
--	--

LANDESSTRASSENERHALTUNG

Geprüfte Stelle:

Direktion Straßenbau und Verkehr (SVD)

Prüfungszeitraum:

25. September 2025 bis 3. Dezember 2025

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 1 des Oö. LRHG 2013 idgF

Prüfungsgegenstand und -ziel:

Ziel der Prüfung war die Beurteilung der Erhaltungsmanagementsysteme, der Erhaltungsziele, der Zustandserfassung, der Entwicklung des Erhaltungszustandes des öö. Landstraßennetzes und inwieweit der Mitteleinsatz bzw. die durchgeführten baulichen Erhaltungsmaßnahmen der letzten Jahre mittel- bis langfristig den Gebrauch und die Substanz der Landesstraßen sicherstellt. Nicht Gegenstand dieser Prüfung waren die Erhaltung der Kunstbauten (z. B. Brücken und Tunnel) sowie die betriebliche Straßeninstandhaltung.

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde der geprüften Stelle gemäß § 6 Abs. 5 LRHG 2013 am 23. Februar 2026 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme übermittelt.

Die Stellungnahme der Direktion Straßenbau und Verkehr vom 31. März 2026 ist dem Bericht des LRH angeschlossen.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle* (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck) sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen, Diagrammen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Alle im Bericht angeführten Internetlinks wurden im Prüfungszeitraum aufgerufen.

KURZFASSUNG

(1) Durchschnittlicher Mitteleinsatz für die bauliche Straßenerhaltung beträgt jährlich rd. 34,3 Mio. Euro

Die Netzlänge der Landesstraßen in Oberösterreich umfasst rd. 6.000 km. Davon sind rd. 1.600 km Landesstraßen B (bis 2002 Bundesstraßen B) und rd. 4.400 km Landesstraßen L. Dieses Netz hat die öö. Landesstraßenverwaltung in seiner Substanz und Gebrauchstauglichkeit zu erhalten. Dazu dient neben der laufenden betrieblichen Instandhaltung die bauliche Straßenerhaltung – konkret Maßnahmen zur Substanzverbesserung am Bestand. Diese Aufgaben werden in der Direktion Straßenbau und Verkehr durch die Abteilung Straßenneubau und -erhaltung mit ihren 31 Straßenmeistereien (zusammengefasst in sechs Straßenbezirken) wahrgenommen. Die bauliche Straßenerhaltung (ohne Brücken und Tunnels) war Gegenstand der Prüfung.

Die Abteilung Straßenneubau und -erhaltung legt jährlich in Maßnahmenprogrammen die vordringlich baulich zu sanierenden Straßenabschnitte fest. Dies erfolgt konkret durch die Straßenmeistereien und Straßenbezirke entsprechend den jeweiligen Straßenzuständen unter Berücksichtigung der Informationen aus dem Pavement Management System. Der Umfang der jährlichen baulichen Straßenerhaltungsmaßnahmen wird von den jeweils verfügbaren Budgets bestimmt. In den Jahren 2020 bis 2025 wurden dafür im Schnitt rd. 34,3 Mio. Euro eingesetzt. (Berichtspunkt 1)

(2) Seit Jahren zu wenig Finanzmittel für die Straßensubstanzerhaltung

Da das Pavement Management System fachlich fundierte Auswertungen zum realen Straßenzustand bereitstellt und so eine wesentlich präzisere Ermittlung des baulich notwendigen Erhaltungsaufwandes ermöglicht, nahm der LRH keine Ableitungen zum straßenbaulichen Substanzerhalt aus der Vermögensrechnung vor. (Berichtspunkt 4)

Für das Jahr 2024 ergab die Analyse im Pavement Management System, dass sich betreffend die Substanz im hochrangigen Netz rd. 36 Prozent in den schlechten bzw. sehr schlechten Zustandsklassen befanden. Im nieder-rangigen Netz waren es rd. 32 Prozent. Die Zielwerte (zehn bzw. 25 Prozent) wurden bei beiden Straßenkategorien nicht erfüllt bzw. im negativen Sinn überschritten – im hochrangigen Straßennetz um 26 Prozentpunkte. Die Analysen der letzten Jahre zeigen außerdem, dass sich die Zustandswerte tendenziell verschlechtern. Die Zustandsentwicklung der letzten Jahre lässt darauf schließen, dass die jährlich budgetierten bzw. eingesetzten Finanzmittel nicht für einen nachhaltigen Substanzerhalt der Landesstraßen ausreichen. (Berichtspunkt 11)

(3) 60 Mio. Euro jährlich zum Erhalt der Landesstraßensubstanz erforderlich

Es wären jährlich rd. 60 Mio. Euro notwendig, um mittelfristig die Landesstraßensubstanz im hoch- und niederrangigen Netz zielorientiert zu erhalten. Die baulichen Straßenerhaltungsausgaben des Landes OÖ unterschreiten seit vielen Jahren den bisher als erforderlich angesehenen Soll-Wert von rd. 50 Mio. Euro (bis 2022 rd. 45 Mio. Euro); die vertieften Analysen im Rahmen der LRH-Prüfung ergeben einen erforderlichen Wert von rd. 60 Mio. Euro.

Um eine dringend notwendige Trendumkehr sicherzustellen und so die Einhaltung der sachlich begründeten Zielwerte für die Straßensubstanz mittelfristig zu gewährleisten, ist über mindestens zehn Jahre ein bauliches Straßenerhaltungsbudget von rd. 60 Mio. Euro jährlich erforderlich (Stand Dezember 2025).

Der LRH empfiehlt zudem, die in der Straßenerhaltung erforderlichen Mittel durch Umschichtungen aus dem Straßenneubau sicherzustellen. Die erforderlichen Mittel-Umschichtungen müssten durch eine zweckmäßige Verschiebung einzelner Projekte bzw. zeitliche Streckung des Landesstraßen-Neubauprogrammes erzielt werden. Diese Empfehlung entspricht auch den LRH-Empfehlungen aus den Jahren 2011, 2015 und 2021. (Berichtspunkt 12 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I)

(4) Professionelles Reporting vorhanden; künftig tatsächliche Ausgaben als Ist-Größe für den Soll-Ist-Vergleich verwenden

Der LRH anerkennt, dass die Abteilung Straßenneubau und -erhaltung über ein professionelles Reporting auf Projekt-Ebene verfügt. Er kritisiert allerdings, dass sie den Soll-Budget-Werten bislang Ist-Budget-Werte gegenüberstellte. Aus methodischen Gründen sollten künftig für den Soll-Ist-Vergleich die tatsächlichen Ausgaben als Ist-Größe anstatt der Budget-Werte herangezogen werden. In die Ist-Größe wären wie bisher die berechneten Erhaltungsäquivalente einzubeziehen.

In diesem Zusammenhang sollten zukünftig die tatsächlichen Ausgaben für die bauliche Straßenerhaltung (Instandsetzung und Erneuerung) jährlich in standardisierter Form festgestellt werden. Dies sollte auf Einzelposten-Basis einfach und schnell möglich sein. (Berichtspunkt 6)

(5) Messkampagnen zweckmäßig organisiert; Verkürzung des Messintervalls um ein Jahr wird angeregt

Die öö. Landesstraßen werden laufend durch den Streckendienst der Straßenmeistereien des jeweiligen Straßenbezirks visuell kontrolliert. Diese Kontrollen und die durchgeführten messtechnischen Zustandserfassungen

der Straßenabschnitte mittels eines Spezialmessfahrzeuges dienen der Überwachung des baulichen Zustandes des Landesstraßennetzes. Gemessene Zustandsgrößen sind dabei z. B. die Griffigkeit, die Spurrinnentiefe, die Längsebenheit und die visuelle Zustandserfassung hinsichtlich Risse und Oberflächenschäden. Auf Basis dieses Wissens werden Erhaltungsstrategien und -maßnahmen erarbeitet.

In den beiden letzten messtechnischen Kampagnen (2016 bis 2020 und 2021 bis 2025) wurde das gesamte Landesstraßennetz in jeweils fünf Jahren befahren. Der LRH hält diese Messkampagnen-Durchführungen für geeignet und grundsätzlich zweckmäßig organisiert. Er regt jedoch an, das Intervall je Messkampagne ab 2026 auf vier Jahre zu verkürzen, dabei die bisherigen vier regionalen Messbereiche im Landesstraßen L-Netz beizubehalten und in der jeweiligen Messregion die Landesstraßen B in die jährliche Befahrung zu integrieren. Dadurch würden bei etwas höheren Kosten die Aktualität der Messdaten steigen und die Verzerrungen in den softwaregestützten Auswertungen der Straßenzustände in Relation zu den tatsächlich gemessenen Zuständen sinken. Eine Möglichkeit wäre auch, das bestehende Fünfjahresintervall beizubehalten und in neu definierten jährlichen Messregionen alle Landesstraßen B und L zu befahren. Außerdem hält es der LRH für gerechtfertigt, bei der Vergabe der nächsten Messkampagne im Jahr 2026 eine angemessene Erhöhung des bisherigen Rabattes zu verhandeln. (Berichtspunkte 7 und 8)

(6) Pavement Management System weiterhin am aktuellen Stand halten

Das Land OÖ setzt seit 2005 ein Pavement Management System zur Messung des Straßenzustandes ein und entwickelt es laufend weiter. Das System schlägt auf der Grundlage von erhobenen bzw. mittels Messfahrzeug gemessenen Daten sowie Informationen (z. B. Straßenaufbaudaten, Zustandsdaten, Verkehrsdaten) für jeden untersuchten Oberbauabschnitt eine Erhaltungsstrategie vor. Der LRH bewertet den Einsatz des Pavement Management Systems zur Unterstützung bei der strategischen Ausrichtung der Landesstraßenerhaltung und der konkreten Planung von Erhaltungsmaßnahmen positiv. Wichtig ist, auch weiterhin darauf zu achten, das Pavement Management System softwaretechnisch sowie mit den erforderlichen Daten und Informationen am aktuellen Stand zu halten bzw. gegebenenfalls zweckmäßig weiterzuentwickeln. (Berichtspunkt 9)

(7) Strategische Erhaltungsziele zweckmäßig festgelegt

Der LRH bewertet die aktuell geltenden Erhaltungsziele bzw. Zielvorgaben („Strategische Ziele für das Oö. Landesstraßennetz 2022 bis 2027“) als geeignet, die mehrjährige Entwicklung des Zustandes des Landesstraßennetzes zu messen, die relevanten Erhaltungsdefizite in den Fokus zu rücken

und daraus strategische Schlüsse für sachlich begründbare Erhaltungs-
erfordernisse abzuleiten. (Berichtspunkt 10)

- (8) Die Empfehlungen des LRH an die geprüfte Stelle sind unter Berichtspunkt 13 zusammengefasst.**

- (9) Im Sinne des § 9 Abs. 2 Oö. LRHG 2013 empfiehlt der LRH dem Kontrollausschuss betreffend folgende Beanstandung und folgendem Verbesserungsvorschlag eine einmalige Folgeprüfung zu beschließen:**
 - I. Das Land OÖ sollte im Sinne einer nachhaltigen Erhaltung der Landesstraßen über mindestens zehn Jahre ein bauliches Straßenerhaltungsbudget von rd. 60 Mio. Euro jährlich vorsehen (Stand Dezember 2025, in den Folgejahren zuzüglich Wertsicherung gemäß „Baukostenindex für den Straßenbau“ der Statistik Austria). Die erforderlichen Mittel sollten durch Umschichtungen aus dem Straßenneubau sichergestellt werden. Dabei könnten zweckmäßige Verschiebungen einzelner Neubau-Projekte bzw. die zeitliche Streckung des Landesstraßen-Neubauprogrammes unterstützend wirken. (Berichtspunkt 12; Umsetzung ab sofort, Folgeprüfung in fünf Jahren)**

ÜBERBLICK

1.1.

Die Netzlänge der Landesstraßen in Oberösterreich beträgt rd. 6.000 km. Davon sind rd. 1.600 km Landesstraßen B (bis 2002 Bundesstraßen B) und rd. 4.400 km Landesstraßen L. Dieses Netz hat die oö. Landesstraßenverwaltung in seiner Substanz und Gebrauchstauglichkeit zu erhalten. Dazu dienen neben der laufenden betrieblichen Instandhaltung die bauliche Landesstraßenerhaltung, konkret Maßnahmen zur Substanzverbesserung am Bestand¹. Diese waren Gegenstand der Prüfung. Die Aufgaben werden in der Direktion Straßenbau und Verkehr (SVD) durch die Abteilung Straßenneubau und -erhaltung (BauNE) mit ihren 31 Straßenmeistereien – zusammengefasst in sechs Straßenbezirken mit jeweils vier bis sechs Straßenmeistereien – wahrgenommen. Grundsätzlich nicht Gegenstand dieser Prüfung war neben der betrieblichen Instandhaltung auch die Erhaltung von Brücken, Tunnels, Galerien, Mauern und sonstigen Kunstbauten im Landesstraßennetz. Zuständig dafür ist in der SVD die Abteilung Brücken- und Tunnelbau (BauB).

Zur baulichen Erhaltung zählen insbesondere Maßnahmen zur Instandsetzung, Verstärkung und Erneuerung von Straßenabschnitten. Bei Neu-, Aus- bzw. Umbauten am Bestand sind zumeist auch Anteile der Erhaltung gegeben, wobei diese in Relation zum Neubauanteil je nach Art des Vorhabens sehr unterschiedlich groß sein können (Kapitel „Mittleinsatz für bauliche Straßenerhaltung“). In den mehrjährigen bzw. darauf aufbauenden jährlichen Maßnahmenprogrammen der Abteilung BauNE werden die vordringlich zu sanierenden Straßenabschnitte aufgelistet und die konkreten baulichen Maßnahmen festgelegt. Dies erfolgt durch die Straßenmeistereien und Straßenbezirksorganisationen entsprechend den jeweiligen Straßenzuständen unter Berücksichtigung der Informationen aus dem Pavement Management System (PMS). Das PMS liefert auf Basis von erhobenen Straßendaten (z. B. zur Fahrsicherheit, zur Oberflächenbeschaffenheit, zum Aufbau und zur Altersstruktur) Informationen zum Zustand der Straßenabschnitte und zur Erhaltungsstrategie (Kapitel „Pavement Management System“). Weiters fließen die aktuellen Wahrnehmungen der Erhaltungsfachleute der Abteilung BauNE in die Maßnahmenplanung ein. Für die Aktualisierung und Auswertung der PMS-Datensätze, die laufende Weiterentwicklung der eingesetzten PMS-Software und die generelle fachliche Einordnung der berechneten Erhaltungsstrategien ist in der Abteilung BauNE die Stabstelle Straßeninformation und Projektcontrolling zuständig. Seit 2016 ist ein neu aufgenommener Fachexperte für PMS in dieser Stabstelle tätig.

¹ Straßeninstandsetzung und -erneuerung

Der Umfang der jährlichen baulichen Straßenerhaltungsmaßnahmen wird von den jeweils verfügbaren Budgets bestimmt. Im Betrachtungszeitraum 2020 bis 2025 wurden dafür von der Abteilung BauNE im Schnitt rd. 34,3 Mio. Euro pro Jahr aufgewendet.

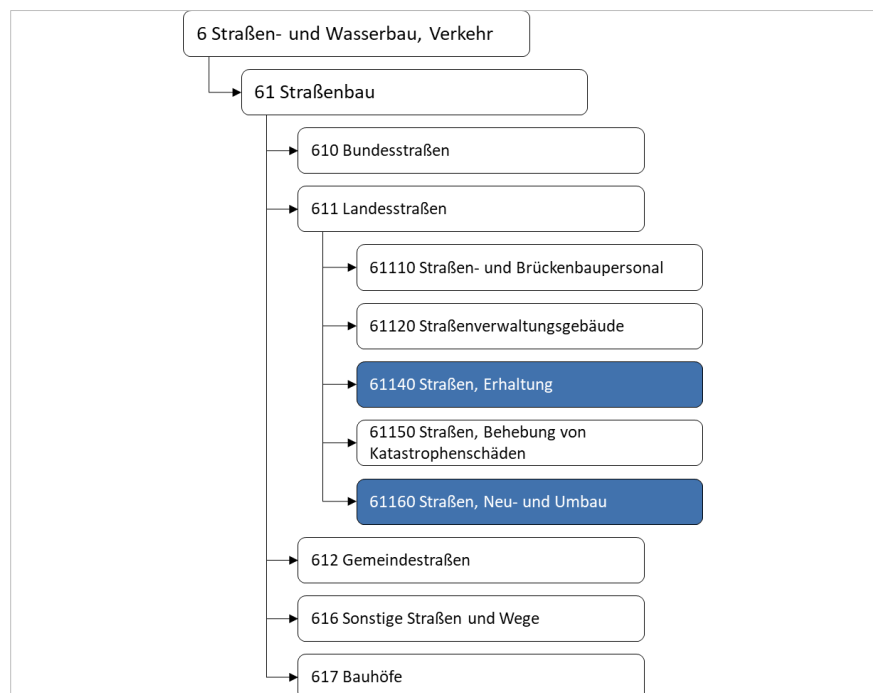
HAUSHALTSDATEN

Geprüfte Teilabschnitte

2.1.

Der Prüfungsgegenstand bildet sich im Landeshaushalt im Abschnitt 61 „Straßenbau“ und Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ ab.² Die Ausgaben für den Prüfungsgegenstand erfasst das Land in zwei Teilabschnitten (TA), die in der nachstehenden Übersicht farblich hervorgehoben sind:

Abbildung 1: Haushaltsgliederung (prüfungsrelevante TA blau hervorgehoben)



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis des Landeshaushaltes

Die beiden TA 61140 „Straßen, Erhaltung“ und 61160 „Straßen, Neu- und Umbau“ bzw. zugeordnete Voranschlagsstellen (VA-Stellen) beinhalten neben dem Prüfungsgegenstand auch andere Buchungsfälle, z. B. die betriebliche Straßeninstandhaltung oder Neubauprojekte ohne Erneuerungsanteil. Der Prüfungs-

² Die Zuständigkeit in der Oö. Landesregierung ist seit der Landtagswahl 2015 personell unverändert.

gegenstand wurde daher über die Kostenrechnungs-Kontierung, d. h. vor allem über die Projektstrukturplan-Elemente (PSP-Elemente), erhoben.³ Er ist laut der bewirtschaftenden Stelle (Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr – GVöVerk⁴) vor allem aus budgettechnischen Gründen⁵ haushaltsmäßig nicht z. B. auf Ebene TA oder VA-Stelle von den anderen Buchungsfällen abgegrenzt. Wie sich die Gebarungsentwicklung insgesamt für beide TA darstellt, kann aus Anlage 1 entnommen werden.⁶

2.2.

Der LRH hält fest, dass die im Betrachtungszeitraum bereitgestellten Sondermittel (OÖ-Plan-Mittel) insgesamt gesteigerte Ausgaben in den prüfrelevanten TA 61140 und 61160 ermöglichten. Wie sich die Ausgaben für den Prüfungsgegenstand (Instandsetzungen und Erneuerungen von Landesstraßen) konkret entwickelten, behandelt der LRH in den nachstehenden Berichtspunkten. Er erachtet es für wichtig, auch die Rahmenbedingungen für diese – nur über die Kostenrechnungs-Kontierung selektierbaren – Ausgaben darzustellen.

Budgetierung

3.1.

Die Direktion Finanzen (FinD) gibt den bewirtschaftenden Stellen der Landesverwaltung im Rahmen eines jährlichen Erlasses vor, wie sie ihre Budgets zu beantragen haben (VA-Einbringungserlässe).⁷ Bestandteile der Vorgaben sind die Budgetgrenzen laut den (rollierenden) Mittelfristigen Finanzplanungen, die vom Oö. Landtag jährlich zur Kenntnis genommen werden.⁸ Die FinD weist in den Einbringungserlässen allgemein darauf hin, dass sie nur die generelle Linie für die Beantragung vorgibt und es jedem einzelnen Mitglied der Oö. Landesregierung

³ Die Abfragen in der Unternehmenssoftware bezogen sich betreffend BauNE-Daten auf die ersten 13 Zeichen des PSP-Elements (entspricht Datenfeld „Projektdefinition“). Bei Haushaltsabfragen ließ sich der LRH auch die kostenrechnungsspezifischen Datenfelder anzeigen.

⁴ Innerhalb der SVD ist noch die Abteilung Verkehr eine bewirtschaftende Stelle. Die Abteilung GVöVerk übernimmt somit die Mittelbewirtschaftung für ihre eigenen Agenden sowie für die Abteilungen BauB, BauNE bzw. Geoinformation und Liegenschaft.

⁵ Die SVD brauche aufgrund der Unsicherheiten, die Projektrealisierungen im Neubau innewohnen, Flexibilität im Budgetvollzug. Zum Beispiel können zeitlich schwer abschätzbare Verzögerungen durch Einsprüche in Behördenverfahren oder bei Grundeinlösen entstehen. Mit den bestehenden Bedeckungsregelungen werden infolgedessen Budget- bzw. Bedeckungsmittel zugunsten von Instandsetzungsprojekten (TA 1/61140) umgebucht.

⁶ Da der Datenabzug am 21.1.2026 erfolgte, waren die Abschlussbuchungen (Übertragungsmittel) für das Jahr 2025 noch offen. Nach Angabe des Bewirtschafters GVöVerk lauten die beantragten Übertragungsmittel auf 3,0 Mio. Euro (TA 1/61140) und auf 59,1 Mio. Euro (TA 1/61160), die sich aus Phase 2 „Verfügungsrest“ und den gesperrten Übertragungsmitteln ergeben.

⁷ Einreichungstermin war Juni/Juli eines Jahres

⁸ Außerdem waren insbesondere der Österreichische Stabilitätspakt 2012, der zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden vereinbart wurde und EU-Recht (v. a. der Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakt) zu beachten. Diese Vorgaben können sich auf die Budgetvorgaben der FinD auswirken.

obliegt, in seinem Ressort Prioritäten festzulegen. Abweichungen von den Vorgaben sind innerhalb des Ressorts oder eines anderen Ressorts nach dementsprechender Absprache zu bedecken. Derartige Umschichtungen sind der FinD im Zuge der VA-Beantragung schriftlich mitzuteilen.

Die Ausgaben für den Prüfungsgegenstand sind Teil der investiven Gebarung und laut finanzwirtschaftlicher Gliederung⁹ den sogenannten Pflichtauszahlungen zugeordnet. Für diesen Bereich galten – ausgenommen VA 2024¹⁰ – zwischen VA 2020 und VA 2025 maximale Steigerungsvorgaben von +1,6 Prozent bis +2,75 Prozent. Beim VA 2026 galt u. a. für die investive Gebarung, dass maximal die Höhe des VA 2025 budgetiert werden darf. Die bewirtschaftende Stelle gab an, dass sie die Budgetanträge gemäß den FinD-Vorgaben einbrachte. Budgetgespräche auf politischer Ebene hätten zu einzelnen Budget-Erhöhungen z. B. aufgrund des Schwerpunktprogramms „Impuls 26“ geführt.

Die insgesamt dem politischen Referat bzw. dem Bewirtschafter Abteilung GVöVerk zur Verfügung stehenden, genehmigten Budgetmittel werden jährlich auf der Abteilungsebene verteilt. Die Abteilung BauNE und der Bewirtschafter Abteilung GVöVerk gaben an, dass das Budget für das Instandsetzungsprogramm (IN-Programm) seit der LRH-Prüfung 2021¹¹ einen höheren Stellenwert erhalten hätte.

In der nachstehenden Tabelle werden den Projektbudgets (VA-Werte) laut den jährlichen IN-Programmen die Jahressummen der gebuchten Rechnungen¹² gegenübergestellt, die im TA 1/61140 in den Jahren 2020 bis 2025 enthalten sind¹³:

⁹ Ziffer an der sechsten Stelle des Haushaltsansatzes

¹⁰ Für den VA 2024 galt u. a. inflationsbedingt eine abweichende Regelung im Vergleich zu den Vorjahren.

¹¹ Berichtspunkt 27 des Berichtes über die [LRH-Initiativprüfung Straßenmeistereien](#), November 2021

¹² Der LRH verwendete den Jahreserfolgs-Wert (Rechnungen und Erfolgsbuchungen), da bei diesem Wert der Zeitpunkt der Rechnungsbuchung die Zuordnung zum Geschäftsjahr bestimmt und daher eine periodenmäßige Vergleichbarkeit mit den Kostenabfragen und der Anlagenbuchhaltung gegeben war. Im Gegensatz dazu bestimmt beim Finanzierungshaushalt (RE FH, Phase 5) der Zahlungszeitpunkt (Ausgleichsdatum) die Periodenzuordnung.

¹³ Das IN-Programm enthält auch Mauersanierungen und -neubauten sowie Felssicherungen.

Tabelle 1: IN-Programme BauNE, Entwicklung Projekt-Jahresbudget- und Rechnungs-Werte (TA 1/61140)

Bezeichnung	in Tausend Euro					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
IN-Programme Budget	19.646	26.288	27.698	25.683	32.526	31.024
IN-Programme Rechnungen	19.688	26.384	27.806	25.696	32.309	30.794
Abweichung	42	96	108	13	-217	-230

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Daten der Abteilung BauNE und Systemabfragen

Das Ausgabenniveau des IN-Programmes stieg von 2020 bis 2021 um 6,7 Mio. Euro bzw. 34 Prozent, weil OÖ-Plan-Mittel von 8,8 Mio. Euro über einen finanziellen Ausgleich speziell für Instandsetzungsprojekte bereitgestellt wurden. In den zwei Folgejahren konnte dieses Niveau aufgrund der Budgetumbuchungen annähernd gehalten werden. Im Jahr 2024 stiegen die Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr erneut um 6,6 Mio. Euro bzw. 25,7 Prozent auf 32,3 Mio. Euro; hauptsächlich deshalb, weil sich Vorhaben im Straßenneubau verzögerten.¹⁴ Für das Jahr 2025 war ein Rückgang gegenüber 2024 sowohl des Budgets (-1,502 Mio. Euro) und dementsprechend auch des Rechnungsergebnisses (-1,515 Mio. Euro) zu verzeichnen.

3.2.

Der LRH anerkennt, dass die SVD über umfassende Budget-Dokumente verfügt. Er sieht auch das Bemühen der geprüften Stellen positiv, dass das IN-Programm im Vergleich zu früher eine bessere Position bei der Budgetverteilung erhielt bzw. erhalten soll. Er kritisiert aber, dass die wesentlichen Ausgabenerhöhungen nicht auf einer systematischen Steigerung der Instandsetzungsauszahlungen, sondern auf zusätzlichen Mitteln aus dem OÖ-Plan (2021) sowie auf freigewordenen Mitteln durch Projektverzögerungen im Neubau beruhen. Auf die notwendigen Budgetmittel, die einen Substanzerhalt der Landesstraßen gewährleisten sollten, wird im Kapitel „Zustandsentwicklung und Budget-erfordernisse“ näher eingegangen.

Vermögensrechnung

4.1.

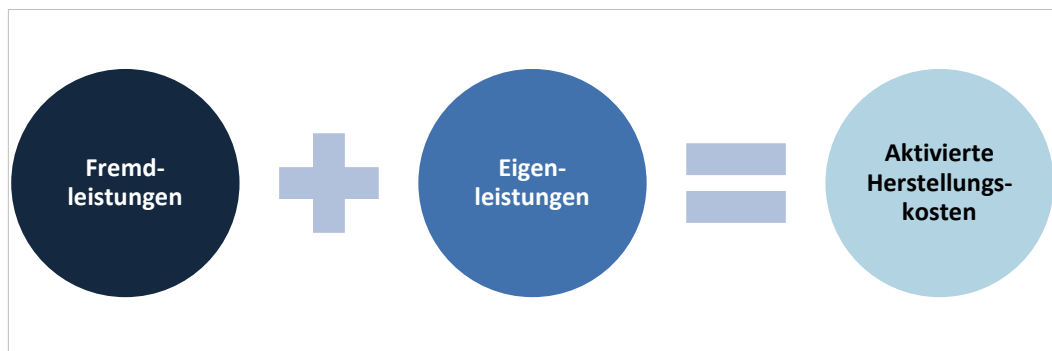
Das Land OÖ ist gemäß VRV 2015 seit 1.1.2020 („Eröffnungsbilanz“) verpflichtet, eine Vermögensrechnung zu führen. Diese ist Bestandteil des jährlichen Rechnungsabschlusses (RA). Die Vermögensrechnung entspricht der Bilanz in der Privatwirtschaft.

¹⁴ Damit sind nicht die OÖ-Plan-finanzierten Neubauprojekte gemeint, da sich diese in eigenen Deckungsringen bzw. -gruppen befinden.

Die bestehenden Straßen (Altbestand) sind Vermögenswerte des Landes. Die prüfgegenständlichen Straßeninstandsetzungen und -erneuerungen sind sachlich als substanzverbessernde Maßnahmen einzuordnen. Laut den Erläuterungen zur VRV 2015 liegen Herstellungskosten vor, wenn durch sie u. a. ein Vermögenswert über seinen Zustand hinaus erheblich verbessert wird.¹⁵ Ausgaben zur Substanzverbesserung sind daher aktivierungspflichtig.

Diese sogenannten nachträglichen Herstellungskosten beinhalten sowohl Fremdleistungen durch Dritte als auch Eigenleistungen des Landes. Der Begriff der Herstellungskosten wird laut VRV 2015 wie folgt definiert: Sämtliche Kosten, die dem jeweiligen Vermögenswert direkt zuordenbar sind. Nachstehende Grafik zeigt schematisch die Zusammensetzung der aktivierten Kosten:

Abbildung 2: Zusammensetzung der aktivierten Kosten, schematische Darstellung



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der VRV 2015

Die dargestellte Zusammensetzung der aktivierten Kosten (Fremdleistungen plus Eigenleistungen) konnte der LRH exemplarisch anhand ausgewählter Projekte mit Systemabfragen nachvollziehen.¹⁶

Der Prüfungsgegenstand bildet sich in den nachfolgenden Sachanlagen-Positionen des jährlichen RA ab:

- A.II.1 „Grundstücke, Grundstückseinrichtungen und Infrastruktur“
- A.II.8 „Geleistete Anzahlungen für Anlagen und Anlagen in Bau“

Die prüfungsrelevanten Konten 0020 „Straßenbauten“ und 0602 „Im Bau befindliche Straßenbauten (durch Dritte)“ weisen die Codes 1021 und 1028 auf. Der Anlagenspiegel, der laut § 37 VRV 2015 dem RA beizulegen ist¹⁷, gibt die

¹⁵ Erläuterungen zur Novelle der VRV 2015 (BGBl. II Nr. 93/2023) zu § 19 (Ansatz- und Bewertungsregeln): Herstellungskosten liegen vor, wenn durch sie ein Vermögenswert geschaffen oder in seiner Substanz wesentlich vermehrt, in seinem Wesen verändert oder, von den üblichen Modernisierungen abgesehen, über seinen Zustand hinaus erheblich verbessert wird, ferner, wenn die Nutzungsdauer wesentlich verlängert wird.

¹⁶ Abfragen u. a. in der Anlagenbuchhaltung und im Kostenrechnungsmodule

¹⁷ „Anlage 6g“

Entwicklung der Buchwerte auf Ebene dieser Codes wieder. Die publizierten Werte stellen hochaggregierte Werte dar. Um sich dem Prüfungsgegenstand anzunähern, zeigt die nachstehende Tabelle die Entwicklung der Buchwerte auf der Ebene der Anlagenklasse:

Tabelle 2: Entwicklung der Buchwerte von Anlagenklassen, die Substanzverbesserungen beinhalten

Bestandskonto	Anlagenklasse	Anlagenklasse Bezeichnung	in Tausend Euro					
			01.01.2020	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
0020/999	V002001	Befestigte Straßen und Plätze	972.611	920.390	844.975	810.423	774.791	744.166
0602/999	V060201, V060202	Im Bau befindliche Straßenbauten (durch Dritte)	22.873	72.663	153.816	213.638	252.392	313.414

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Abfragen in der Anlagenbuchhaltung

Die obige Tabelle beinhaltet auch Neubauprojekte ohne Erneuerungsanteil. Sie dient daher dazu, Größenordnungen darzustellen. Der jeweilige Buchwert per 31.12. der Anlagenklasse „Befestigte Straßen und Plätze“ sank von 920,4 Mio. Euro (31.12.2020) auf 744,2 Mio. Euro (31.12.2024). Als allgemeine Nutzungsdauer für Straßen gelten 33 Jahre. Der Altbestand wurde 2020 mit einer Restnutzungsdauer im System angelegt. Die Abschreibung der Anlagenklasse „Befestigte Straßen und Plätze“ am Bestandskonto 0020 betrug für 2020 77,1 Mio. Euro und stieg auf 79,6 Mio. Euro (2024). Substanzverbessernde Maßnahmen werden grundsätzlich zunächst als „Anlagen in Bau (AiB)“ erfasst. Die SVD verbucht diese Zugänge auf separaten AiB-Anlagennummern unter dem Konto 0602 „Im Bau befindliche Straßenbauten (durch Dritte)“. Nach Fertigstellung bucht sie die Kosten auf das Konto 0020 – wiederum auf separate Anlagennummern – um. Die Abschreibungsdauer beträgt für alle nachträglichen Herstellungskosten standardmäßig 33 Jahre.

4.2.

Der LRH weist darauf hin, dass die Erstbewertung des Straßenvermögens im Rahmen seiner Initiativprüfung „Erstellung der Eröffnungsbilanz des Landes OÖ“ bereits geprüft wurde.¹⁸ Die Abteilung BauNE verfügt über ein PMS, das fachlich fundierte Auswertungen zum realen Straßenzustand bereitstellt und so eine wesentlich präzisere Ermittlung des baulich notwendigen Erhaltungsaufwandes ermöglicht. Aus diesem Grund nahm der LRH keine Ableitungen aus der Vermögensrechnung vor, um zu klären, inwieweit die bisher getätigten Ausgaben für den straßenbaulichen Substanzerhalt ausreichen (Kapitel „Zustandsentwicklung und Budgeterfordernisse“).

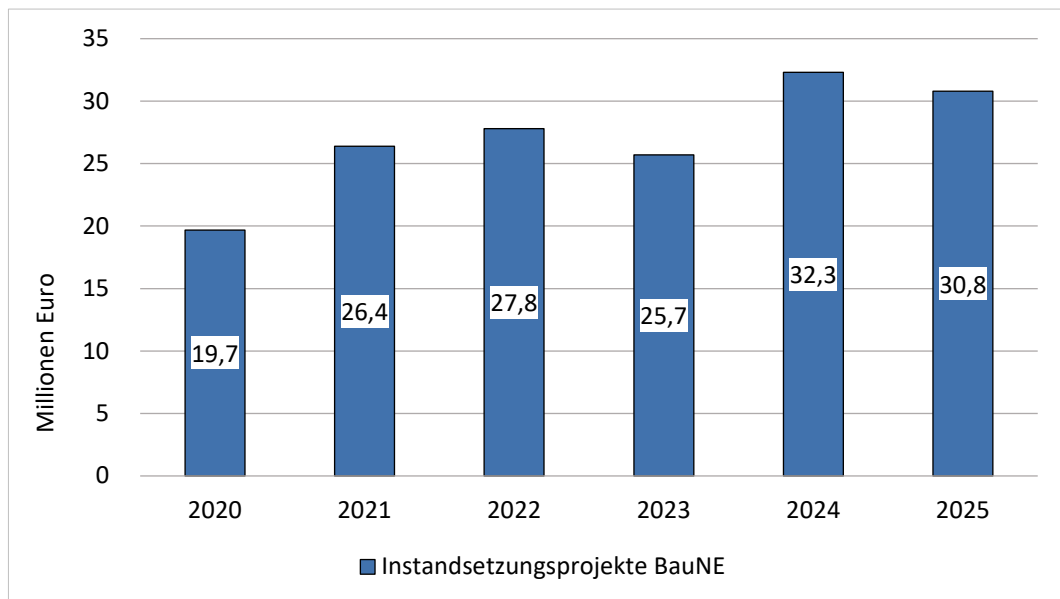
¹⁸ Bericht zur [Initiativprüfung Erstellung der Eröffnungsbilanz des Landes OÖ](#), April 2021

MITTELEINSATZ FÜR DIE BAULICHE STRASSENERHALTUNG

5.1.

Die durchgeführte Datenselektion auf Basis gebuchter Einzelposten ermöglicht es, die Anteile der prüfgegenständlichen Fremdleistungen¹⁹ (Ist-Kosten) an den gesamten Haushaltsausgaben je TA darzustellen. Der LRH erhob im Rahmen der Prüfung auch die Ausgaben der Abteilung BauB für substanzverbessernde Maßnahmen. Ziel war, die Größenordnung für Brücken- und Tunnelinstandsetzungen sowie -erneuerungen darzustellen, aber keine Detailprüfung in diesem Bereich durchzuführen. Die grafisch dargestellten Anteile an den Gesamtsummen je TA sind Anlage 2 zu entnehmen. Nachstehende Diagramme zeigen ausschließlich die prüfgegenständlichen Datenreihen mit den gebuchten Rechnungen im Zeitraum 2020 bis 2025 für die TA 1/61140 und 1/61160:

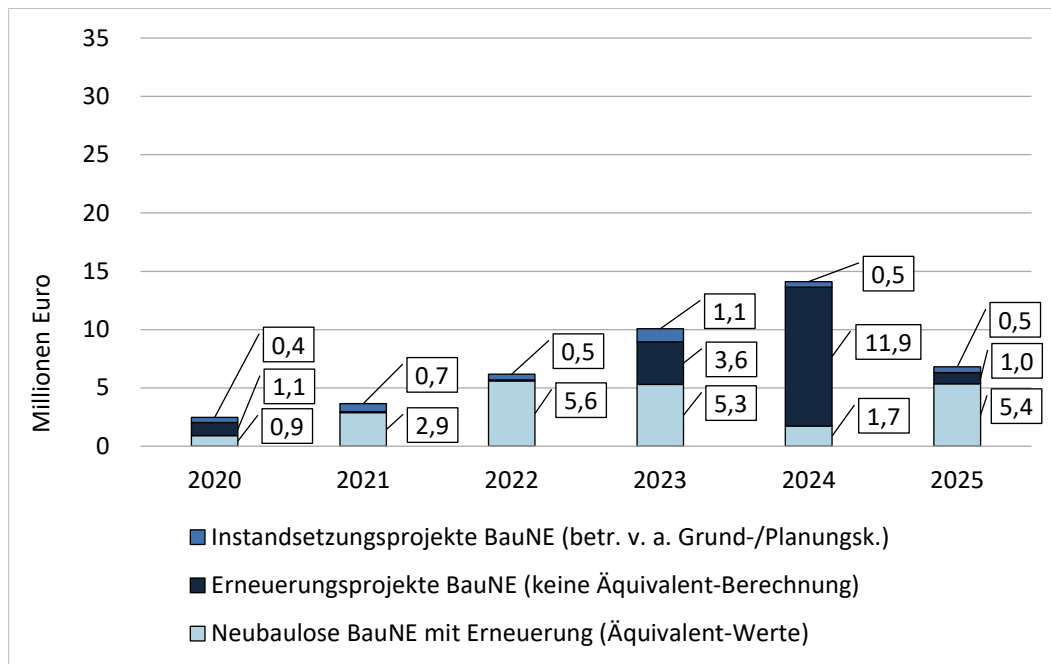
Abbildung 3: TA 1/61140, BauNE-Ausgaben für Substanzverbesserungen



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Einzelposten-Abfragen

¹⁹ Sie stellen für das Land Sachkosten dar und entsprechen den Fremdleistungen laut Abbildung 2.

Abbildung 4: TA 1/61160, BauNE-Ausgaben für Substanzverbesserungen



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Einzelposten-Abfragen

Die im TA 1/61140 verbuchten Ausgaben für Instandsetzungsprojekte der Abteilung BauNE stiegen im Zeitraum 2020 bis 2025 um 11,1 Mio. Euro bzw. +56,4 Prozent auf 30,8 Mio. Euro im Jahr 2025. Die durchschnittlichen Jahresausgaben betragen 27,1 Mio. Euro.

Die Jahressummen des TA 1/61160 „Straßen, Neu- und Umbau“ gliedern sich in mehr Teile als beim TA 1/61140 „Straßen, Erhaltung“. Dies deshalb, weil v. a. sogenannte „Neubaulose“ der Abteilung BauNE mit größerem oder kleinerem Erneuerungsanteil in differenzierter Weise dargestellt sind. Dieser von der Abteilung BauNE errechnete Erneuerungsanteil (Äquivalent-Wert²⁰) entspricht geschätzten Ausgaben (ohne Brücken). Betrag dieser Wert im Verhältnis zu den gesamten Neubau-Sachkosten (ohne Brücken) weniger als 90 Prozent²¹, dann erfolgte eine Aufgliederung in den prüfgegenständlichen Äquivalent-Wert und in den nicht prüfgegenständlichen Neubau-Anteil. Entsprechen die errechneten Äquivalent-Werte beinahe den tatsächlichen Projektausgaben, zog der LRH die tatsächlichen Werte heran.²² Diese Projekte bezeichnete der LRH als „Erneuerungsprojekte BauNE“. Dabei handelt es sich neben mehreren Bestandsausbauten um sechs Sicherheitsausbauten von Landesstraßen, die in einer

²⁰ Überwiegend mit der Formel „Fläche Altbestand mal Einheitspreis“, in wenigen Fällen mit der Formel „Länge mal Standardbreite 7m mal Einheitspreis“ ermittelt; der verwendete Einheitspreis beträgt aktuell 110 Euro/m².

²¹ Die von der Abteilung BauNE ermittelten Anteile bewegten sich zwischen 11 Prozent und 82 Prozent.

²² Die von der Abteilung BauNE ermittelten Anteile bewegten sich zwischen 95 Prozent und 100 Prozent.

sogenannten „Umbauoffensive“ 2024 aufgrund von Projektverzögerungen bei Neubau-Projekten durchgeführt werden konnten.

Die prüfgegenständlichen Projektausgaben²³ bzw. Äquivalent-Werte im TA 1/61160 betragen 2020 2,5 Mio. Euro und 2024 14,1 Mio. Euro, somit mehr als das Fünffache von 2020. Im Jahr 2025 sank dieser Wert auf 6,8 Mio. Euro. Durchschnittlich betragen die Ausgaben für die Jahre 2020 bis 2025 7,2 Mio. Euro.

In Summe gab das Land OÖ für die TA 1/61140 und TA 1/61160 in den Jahren 2020 bis 2025 durchschnittlich rd. 34,3 Mio. Euro aus.

5.2.

Der LRH stellt fest, dass die prüfgegenständlichen, tatsächlichen Ausgaben sowohl für Instandsetzungen – wie auch bereits in Tabelle 1 dargestellt – als auch für Erneuerungen im Betrachtungszeitraum gesamthaft betrachtet gestiegen sind. Problematisch sieht der LRH jedoch das Absinken dieser Ausgaben in beiden TA im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2024.

6.1.

Die Abteilung BauNE gleicht seit mehreren Jahren strukturiert Haushaltsmanagement-Daten zwischen der Unternehmenssoftware und der spezifischen SVD-Fachwendung zur Projektverwaltung ab. Seit Ende 2024 gibt es dazu einen Überblick (ähnlich einem Dashboard) z. B. zu gebundenen²⁴ bzw. ungebundenen Budgetmitteln und zur Anzahl der „Baulose in Arbeit“ auf Ebene der Abteilung, der sechs Straßenbezirke sowie des Einzelprojekts.

In Zusammenhang mit dem PMS erstellte die Abteilung BauNE Jahresberichte, die neben der Zustandsentwicklung der oö. Landesstraßen auch Budgetvarianten darstellen.²⁵ Ab dem Jahresbericht 2023 wird von einem Budget-Soll-Wert von 50 Mio. Euro für Instandsetzungen und Bestandsausbauten ausgegangen, um langfristig der Verschlechterung des gesamten oö. Landesstraßennetzes entgegenzuwirken. Zuvor betrug dieser Soll-Wert 45 Mio. Euro.

Die Abteilung BauNE stellte den Budget-Soll-Werten zwar jeweils die Budget-Ist-Werte²⁶ der letzten zehn Jahre gegenüber, nicht aber die zugehörigen tatsächlichen Ausgaben. Diese erhob der LRH ab 2020 in Abstimmung mit der Abteilung BauNE. Für die Jahre 2020 bis 2022 standen dafür Projektlisten aus einem Tabellenkalkulationsprogramm zur Verfügung. Seit 2023 verwendet die

²³ Diese Ausgaben beinhalteten auch Grundstücksangelegenheiten und Planungen von Instandsetzungsprojekten. Die Abteilung BauNE verbucht diese Art von Ausgaben gesammelt im TA 1/61160, da sie überwiegend bei Neubauprojekten anfallen.

²⁴ Damit sind ergangene Aufträge und Zahlungen an Dritte gemeint.

²⁵ Laut dem zuletzt verfügbaren „Jahresbericht 2024“ zeigen Budgetvarianten zwischen 20 Mio. Euro und 50 Mio. Euro, wie sich die Rückstandslängen je Budgetbetrag entwickeln würden.

²⁶ Diese umfassten die Budget-Werte laut den jährlichen IN-Programmen und die ermittelten Äquivalente aus Neubaualosen mit Erneuerungsanteil.

Abteilung BauNE zur Projektverwaltung eine Datenbank innerhalb der spezifischen SVD-Fachanwendung. Folgende Gründe führten zu Schwierigkeiten, einen vollständigen und korrekten Ist-Kosten-Stand zu erhalten:

- Beispielsweise waren in der Zeit vor der Datenbank einzelne Kostenträger-Nummern mehrfach mit verschiedenen Projektbezeichnungen²⁷ oder zwei verschiedene Kostenträger-Nummern mit derselben Projektbezeichnung verwendet worden.
- Teilweise waren Projekte unzutreffend als Instandsetzungsprojekt geführt oder es fehlten im Vergleich zur Haushaltsabfrage einzelne Projekte.
- Die Kostenträger-Nummern und weitere Details im Zusammenhang mit den Erneuerungsprojekten bzw. Neubaulosen mit Erneuerungsanteil reichte die Abteilung BauNE erst im weiteren Prüfungsverlauf nach.

6.2.

Der LRH anerkennt, dass die Abteilung BauNE über ein professionelles Reporting auf Projekt-Ebene verfügt. Er kritisiert allerdings, dass die Abteilung BauNE den Soll-Budget-Werten bislang – neben den Äquivalenten – ausschließlich Ist-Budget-Werte gegenüberstellte. Positiv beurteilt der LRH die Umstellung auf eine datenbankunterstützte Projektverwaltung; dies trägt wesentlich zur konsistenten Datenhaltung bei.

Aus Transparenzgründen sind künftig von der SVD die tatsächlichen Ausgaben für die bauliche Straßenerhaltung (Instandsetzung und Erneuerung) in standardisierter Form jährlich festzustellen. Diese Erhebung sollte methodisch auf Einzelposten-Basis einfach und schnell sowohl basierend auf BauNE- als auch auf BauB-Daten möglich sein. Die Abteilung BauNE sollte aus methodischen Gründen für den Soll-Ist-Vergleich künftig die tatsächlichen Ausgaben als Ist-Größe anstatt der Budget-Werte heranziehen. In die Ist-Größe wären die berechneten Erhaltungsäquivalente, wie bisher praktiziert, einzubeziehen. Bereits im Zuge der Prüfung wurden der BauNE-Stabstelle für Projektcontrolling auf Anregung des LRH die nötigen System-Zugangsrechte für Haushaltsabfragen eingeräumt.²⁸ Diese dienen der Stabstelle für Abfragen zu Vergleichs- und Analyse Zwecken.

²⁷ Dies hing zum Teil mit der 2022 neu eingeführten Benennungskonvention zusammen.

²⁸ Bisher gab es dafür nur einen Zugang für den Bewirtschafter Abteilung GVöVerk. Der Zugang zu Kostenabfragen war bei der Stabstelle bereits vorher vorhanden.

VISUELLE UND MESSTECHNISCHE ZUSTANDSERFASSUNG

7.1.

Die öö. Landesstraßen werden laufend durch den Streckendienst der Straßenmeistereien des jeweiligen Straßenbezirks visuell kontrolliert. Diese Kontrollen und die in mehrjährigen Intervallen durchgeführten messtechnischen Zustandserfassungen der Straßenabschnitte dienen der Überwachung des baulichen Zustandes des Landesstraßennetzes. Auf Basis dieses Wissens werden Erhaltungsstrategien und -maßnahmen erarbeitet.

Die messtechnische Zustandserfassung der Landesstraßen erfolgt mittels eines Spezialmessfahrzeuges („RoadSTAR“) des Austrian Institute of Technology (AIT). Mit Hilfe dieses Messfahrzeuges werden die Zustandsgrößen²⁹ folgender Zustandsmerkmale erfasst:

- Griffigkeit
- Querebenheit (Spurrinntiefe und theoretische Wasserfilmtiefe)
- Längsebenheit
- Oberflächentextur
- Visuelle Zustandserfassung (Risse, Oberflächenschäden)

Weiters erfolgt eine videotechnische Erfassung des Straßenraums mittels hochauflösender Stereobildkameras. Diese ermöglicht beispielsweise die Bestimmung von Koordinaten und wahren Längen (z. B. Durchfahrtshöhen, Fahrstreifenbreiten).

Auf Grundlage der gemessenen Zustandsgrößen werden mittels PMS-Software je Straßenabschnitt Zustandswerte berechnet, die eine Einteilung in Zustandsklassen³⁰ ermöglichen.

7.2.

Die visuelle und messtechnische Zustandserfassung der Landesstraßen ist grundsätzlich zweckmäßig organisiert. Es wird dadurch das notwendige Wissen über den Straßenzustand für die fachliche Erarbeitung von Erhaltungsstrategien und -maßnahmen sichergestellt.

8.1.

Die erste Messkampagne mit dem „RoadSTAR“ dauerte von 2005 bis 2007, die Zweite von 2011 bis 2015, die Dritte von 2016 bis 2020 und die Vierte von 2021

²⁹ Tatsächliche Messgrößen (z. B. Spurrinntiefe in mm)

³⁰ Schulnotensystem 1 bis 5 (1 = sehr guter Zustand, 5 = sehr schlechter Zustand)

bis 2025. In den beiden letzten Messkampagnen wurde das gesamte Landesstraßennetz in jeweils fünf Jahren befahren. Dabei wurden zunächst im ersten Jahr alle Landesstraßen B gemessen und in den folgenden vier Jahren die Landesstraßen L (pro Jahr ca. 25 Prozent des gesamten Landesstraßen L-Netzes in einem regionalen Messbereich). Die Gesamtkosten für die mess- und videotechnische Zustandserfassung betragen beispielsweise für das Jahr 2025 rd. 234.300 Euro (inkl. Rabatt und USt). Der regionale Messbereich umfasste dabei das „Landesstraßennetz L Nord/West“ (Messlänge 1.120,2 km, Zeitraum April bis Juli 2025).

8.2.

Der LRH sieht die zuletzt gewählte Art der Durchführung dieser Messkampagnen im Wesentlichen für geeignet an. Er regt jedoch an, das Intervall je Messkampagne ab 2026 um ein Jahr auf vier Jahre zu verkürzen, dabei die bisherigen vier regionalen Messbereiche im Landesstraßen L-Netz beizubehalten und in der jeweiligen Messregion die Landesstraßen B in die jährliche Befahrung zu integrieren. Dadurch würden bei etwas höheren Kosten die Aktualität der Messdaten steigen und die Verzerrungen in den softwaregestützten PMS-Auswertungen der Straßenzustände in Relation zu den tatsächlich gemessenen Zuständen, insbesondere im Bereich der Landesstraßen B, sinken. Eine Möglichkeit wäre auch, das bestehende Fünfjahresintervall beizubehalten und in neu definierten jährlichen Messregionen alle Landesstraßen B und L zu befahren.

In Anbetracht des jährlichen Umfangs und des Auftragsvolumens für die gesamte mehrjährige Messkampagne bzw. der seit Beginn der ersten Messkampagne im Jahr 2005 fachlich und regional angesammelten Messroutine beim Auftragnehmer AIT (Anbieter mit Alleinstellung in Österreich für derartige Tätigkeiten) hält es der LRH für gerechtfertigt, bei der Vergabe der fünften Messkampagne eine angemessene Erhöhung des bisherigen Rabattes zu verhandeln. So könnten die etwas höheren Kosten, für das auf vier Jahre verkürzte Intervall je Messkampagne, weitgehend kompensiert bzw. bei Beibehaltung des fünfjährigen Messintervalls die Kosten sogar gesenkt werden.

PAVEMENT MANAGEMENT SYSTEM (PMS)

9.1.

Das beim Land OÖ seit 2005 eingesetzte und seit damals laufend weiterentwickelte PMS ist ein Instrumentarium, das auf der Grundlage von erhobenen bzw. mittels Messfahrzeug gemessenen Daten sowie Informationen (z. B. Straßenaufbaudaten, Zustandsdaten, Verkehrsdaten) für jeden untersuchten Oberbauabschnitt eine Erhaltungsstrategie vorschlägt. Dabei wird eine spezielle Software eingesetzt. Der Nutzen und die erzielte Wirksamkeit der eingesetzten Mittel und umgesetzten Straßenbau-Erhaltungsmaßnahmen wird in einem jährlichen Pavement-Management-Bericht (PM-Bericht) aufgezeigt. Es werden darin die

Auswertungen der definierten Indikatoren (z. B. Griffigkeit, Spurrinnen, Längsebenheit, Risse sowie daraus abgeleitete Gebrauchs- und Substanzwerte) und die Erreichung der festgelegten Ziele (Kapitel „Erhaltungsziele“) bzw. deren Trends (bei den gegebenen Rahmenbedingungen zu erwartende Verschlechterungen oder Verbesserungen) dargelegt.

Grundlage für den PM-Jahresbericht sind generell alle Daten und Informationen, die jeweils bis Dezember in die Datenbank eingegeben wurden. Die Kennwerte Griffigkeit, Spurrinnen, Längsebenheit, Oberflächenschäden und Risse werden durch genormte Verfahren bei der Befahrung mit dem Messfahrzeug „RoadSTAR“ erfasst (derzeit jährliche Befahrung von ca. 20 Prozent des gesamten Landesstraßennetzes).

9.2.

Den Einsatz eines PMS zur Unterstützung bei der strategischen Ausrichtung der Landesstraßenerhaltung und der konkreten Planung von Erhaltungsmaßnahmen bewertet der LRH positiv. Es sollte weiterhin darauf geachtet werden, das PMS softwaretechnisch sowie mit den erforderlichen Daten und Informationen am aktuellen Stand zu halten bzw. gegebenenfalls zweckmäßig weiterzuentwickeln.

ERHALTUNGSZIELE

10.1.

Im Jahr 2016 wurden von der Abteilung BauNE strategische Ziele für das öö. Landesstraßennetz unter Einsatz des PMS festgelegt. Im Jahr 2021 wurde die Zielerreichung evaluiert. Ergebnis waren die aktuell geltenden „Strategischen Ziele für das Oö. Landesstraßennetz 2022 bis 2027“.

Abbildung 5: Überblick zu den strategischen Erhaltungszielen



Quelle: Abteilung BauNE

Die Grenzwerte der jeweils für die Straßennetzbereiche, Straßenkategorien und Zustandsklassen definierten Kundenziele (Gebrauchswerte) bzw. technischen Ziele (Substanzwerte) wurden unter der Prämisse festgelegt, dass der bestehende Straßenzustand erhalten oder verbessert werden soll. Entsprechend den

strategischen Zielen war eine Unterscheidung zwischen höherrangigen und niederrangigen Landesstraßen vorzunehmen.

Die **Kundenziele** (Gebrauchstauglichkeit) werden im PMS durch den „Gebrauchswert Verkehrssicherheit“ (berechnet aus den Kennwerten Griffigkeit und Spurrinnen) und den „Gebrauchswert Fahrkomfort“ (berechnet aus den Kennwerten Längsebenheit und Oberflächenschäden) bewertet. Die „Netzverfügbarkeit“ wurde qualitativ beschrieben (z. B. „Baustellenabschnitte zusammenfassen“, „keine Baustellen auf Umleitungsstrecken“).

Die **technischen Ziele** (Straßensubstanz) beinhalten den „Substanzwert Decke“ (berechnet aus den Kennwerten Spurrinnen, Längsebenheit, Oberflächenschäden, Risse und dem Alter der Deckschicht) und den „Substanzwert theoretische Tragfähigkeit“ (berechnet aus der vorhandenen Materialart, der Schichtdicke, dem Alter der Schicht und den Lastwechseln des Schwerverkehrs).

Zusätzlich erfolgt eine Kategorisierung des Landesstraßennetzes und damit der Oberbauabschnitte in die sogenannte „**Functional Road Class (FRC)**“. Dem Landesstraßennetz werden folgende FRC-Werte zugeordnet:

- 1 – Straßen des transregionalen Netzes („hochrangige Landesstraßen“)
- 2 – Straßen des zentralörtlichen Netzes („hochrangige Landesstraßen“)
- 3 – Straßen des regionalen Netzes („niederrangige Landesstraßen“)
- 4 – Straßen, die als Gemeindeverbindungen dienen („niederrangige Landesstraßen“)

Die **Bewertung** der einzelnen Landesstraßenabschnitte (Oberbauabschnitte) erfolgt nach dem Schulnotenprinzip:

- 1 (Zustandsklasse sehr gut), Zustandswert 1,0 - 1,5, Farbzuordnung dunkelgrün
- 2 (gut), 1,5 bis 2,5; hellgrün
- 3 (mittel), 2,5 bis 3,5; gelb
- 4 (schlecht), 3,5 bis 4,5; orange
- 5 (sehr schlecht), 4,5 bis 5; rot

In dieser Art und Weise werden sämtliche Oberbauabschnitte (definiert als Abschnitte mit gleichbleibendem Oberbau) bewertet. Die dazugehörigen **Zielwerte** wurden jeweils als Prozentsatz am gesamten Landesstraßennetz der niedrigen bzw. hohen Kategorie festgelegt.³¹ Insgesamt wurden so 24 Zielvorgaben mit Prozentwerten festgelegt.

³¹ Beispielsweise für den „Gebrauchswert Verkehrssicherheit“ in Summe vier Zielvorgaben: Für FRC 1+2 in Zustandsklasse 4+5 maximal 1 Prozent und in Zustandsklasse 1+2 mindestens 80 Prozent; für FRC 3+4 in Zustandsklasse 4+5 maximal 3 Prozent und in Zustandsklasse 1+2 mindestens 66 Prozent.

10.2.

Der LRH bewertet die festgelegten Erhaltungsziele bzw. Zielvorgaben als geeignet, die mehrjährige Entwicklung des Zustandes des Landesstraßennetzes an der Zielerreichung zu messen, die relevanten Erhaltungsdefizite in den Fokus zu rücken und daraus strategische Schlüsse für sachlich begründbare Erhaltungsanforderungen abzuleiten. Zur konkreten Zielerreichung wird im nächsten Kapitel eingegangen.

ZUSTANDSENTWICKLUNG UND BUDGETERFORDERNISSE

11.1.

Für das Jahr 2024 wurden von der Abteilung BauNE im PMS 5.966 km Landesstraßen, unterteilt in 11.706 Oberbauabschnitte, analysiert. Davon entfielen 1.362 km (ca. 23 Prozent) auf das hochrangige (weitgehend die Landesstraßen B) und 4.604 km (ca. 77 Prozent) auf das niederrangige Landesstraßennetz.

Im hochrangigen Netz befanden sich für den **Gebrauch (Kundenziele)** rd. zwei Prozent oder 28 km in den Zustandsklassen 4 und 5. Diese Zustandsklassen stellen in Summe die sogenannten „Backlog- bzw. Rückstandslängen“ dar; dies sind Oberbauabschnitte, bei denen kurz- bis mittelfristig bauliche Erhaltungsmaßnahmen umgesetzt werden müssen. Im niederrangigen Netz waren für den Gebrauch rd. sechs Prozent oder 255 km in den Zustandsklassen 4 und 5. Die Zielwerte (fünf bzw. zehn Prozent) wurden bei beiden Straßenkategorien im positiven Sinn unterschritten.

Im Zusammenhang mit der **Substanz (technische Ziele)** befanden sich im hochrangigen Netz rd. 36 Prozent oder 500 km in den Zustandsklassen 4 und 5. Im niederrangigen Netz lagen rd. 32 Prozent oder 1.480 km in den Zustandsklassen 4 und 5. Die Zielwerte (zehn bzw. 25 Prozent) wurden bei beiden Straßenkategorien im negativen Sinn überschritten, im hochrangigen Straßennetz um 26 Prozentpunkte.

Die aktuell vorliegende Analyse des Landesstraßennetzes für das Jahr 2024 (PM-Jahresbericht 2024) zeigt, dass die Kundenziele (Gebrauchstauglichkeit) grundsätzlich erfüllt werden. Nicht erfüllt werden gesamthaft betrachtet die technischen Ziele in Bezug auf die Substanz des Landesstraßennetzes. Die Analysen der letzten Jahre zeigen außerdem, dass sich die Zustandswerte tendenziell verschlechtern.

11.2.

Der LRH hält fest, dass mit den konkret umgesetzten Erhaltungsmaßnahmen der letzten Jahre zwar die Gebrauchstauglichkeit des Landesstraßennetzes im zweckmäßigen Ausmaß sichergestellt werden konnte, der Zustand der Straßensubstanz

jedoch gesamthaft betrachtet nicht den definierten Zielen entspricht. Die Zustandsentwicklung der letzten Jahre lässt darauf schließen, dass die jährlich budgetierten bzw. eingesetzten Finanzmittel nicht für einen nachhaltigen Substanzerhalt der Landesstraßen ausreichen.

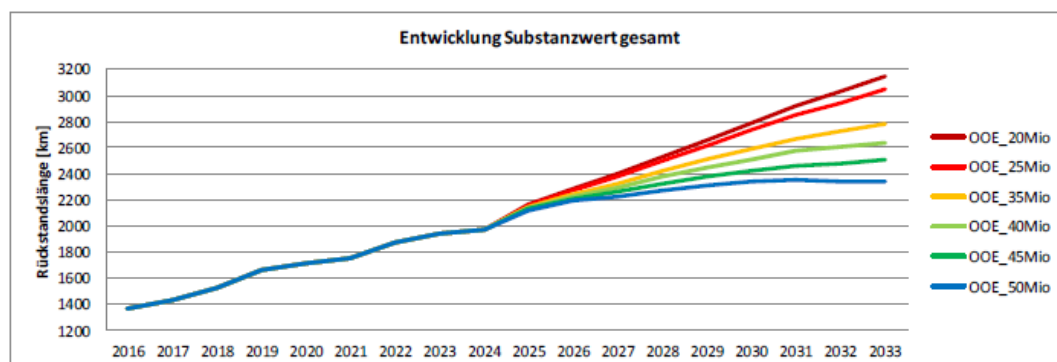
Dieses Defizit hat der LRH bereits in seiner Initiativprüfung „Erhaltungsmanagement Landesstraßen“ (LRH-100000-14/5-2015-LI) im Jahr 2015 bemängelt. Die damals auf Vorschlag des LRH vom Oö. Landtag beschlossene Empfehlung, die entsprechenden Budgetmittel für die erforderlichen substanzverbessernden Maßnahmen zur Verfügung zu stellen, wurde nicht bzw. nur unzureichend umgesetzt. Die von der SVD im Jahr 2016, im Rahmen der LRH-Folgeprüfung (LRH-100000-14/10-2016-LI) zu dieser Empfehlung in Aussicht gestellten jährlichen budgetären Umschichtungen vom Straßenneubau zur Straßenerhaltung, wurden offensichtlich nicht im erforderlichen Umfang durchgeführt.

12.1.

Im PM-Jahresbericht 2024 sind die tatsächlichen Zustandsentwicklungen gemäß den PMS-Auswertungen für die Jahre 2016 bis 2024 dargestellt. Weiters wurden im PMS für sechs Budgetvarianten (jährlicher Finanzmitteleinsatz von 20 bis 50 Mio. Euro) die Zustandsentwicklungen für die Jahre 2025 bis 2033 prognostiziert. In diesen mehrjährigen Budgetszenarien sind „alle geplanten Ausgaben für Instandsetzungsmaßnahmen und Bestandsausbauten“ enthalten. Aufbauend auf diesen Grundannahmen wurden diese PMS-Analysen durchgeführt.

Die PMS-Analysen für die jeweiligen Budgetszenarien zeigen, wie sich die Gebrauchs- und Substanzwerte theoretisch entwickeln, wenn die entsprechenden PMS-Erhaltungsstrategien für die jeweiligen Analyseabschnitte umgesetzt werden. Die folgende Abbildung ist ein beispielhafter Auszug aus dem PM-Jahresbericht 2024. Sie stellt für die sechs Budgetszenarien die Entwicklung der Rückstandslängen für die Substanz des gesamten Landesstraßennetzes in den Jahren 2025 bis 2033 dar. Die Rückstandslängen von 2016 bis 2024 sind vom PMS auf Basis der gemessenen Daten errechnet.

Abbildung 6: Landesstraßensubstanz, Rückstandslängenentwicklung
(ab 2025 für sechs Budgetszenarien prognostiziert)



Quelle: Abteilung BauNE, PM-Jahresbericht 2024

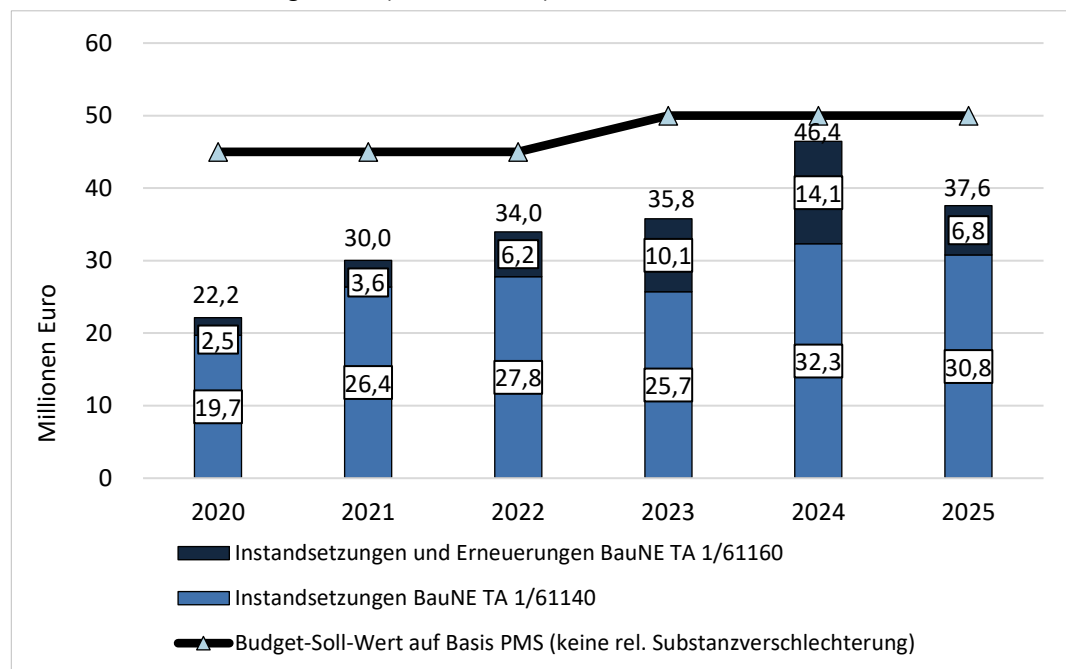
Die Abteilung BauNE ging im PM-Jahresbericht 2024 davon aus, dass ein Budget „von rund 50 Mio. Euro jährlich notwendig“ wäre, um „das ganze oberösterreichische Straßennetz entsprechend den strategischen Zielen“ zu erhalten („Soll-Budget“ lt. PMS). Bei genauerer Betrachtung ist festzuhalten, dass dies vor allem für das hochrangige Landesstraßennetz gilt, um dort eine mehrjährige Entwicklung hin zur Einhaltung der strategischen Ziele für die Substanz zu ermöglichen. Für das niederrangige Netz wären gemäß den bisherigen PMS-Analysen weitere jährliche Finanzmittel nötig. Auf Anregung des LRH führte die Abteilung BauNE dahingehend vertiefte PMS-Analysen durch. Diese zeigten, dass rd. 60 Mio. Euro für beide Straßenkategorien notwendig wären, um mittelfristig die Landesstraßensubstanz zielorientiert zu erhalten. Daraus ergibt sich ein sachlich begründeter jährlicher Finanzmittelbedarf von rd. 60 Mio. Euro für die bauliche Straßenerhaltung bzw. die substanzverbessernden Erhaltungsmaßnahmen.

Im PM-Jahresbericht 2024 wird folgendes festgehalten: „Um das gesamte Landesstraßennetz in einer gleichbleibenden Qualität zu erhalten, ist insbesondere langfristig ein ausreichendes Budget erforderlich.“

Zusammengefasst kann anhand der Datengrundlage und Prognose klar gesagt werden, dass mit einem unterdimensionierten Budget das 6.000 km lange Landesstraßennetz nicht ohne Einschränkungen“ dauerhaft betrieben werden kann.

Die Auswertungen der baulichen Straßenerhaltungsausgaben der Abteilung BauNE in den letzten Jahren zeigen folgendes Bild:

Abbildung 7: Vergleich Budget-Soll-Werte mit Ausgaben für Substanzverbesserungen der Abteilung BauNE (2020 bis 2025)



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Systemabfragen und Angaben der Abteilung BauNE

Die baulichen Straßenerhaltungsausgaben der Abteilung BauNE unterschreiten seit 2020 jedes Jahr die bisher erforderlichen Soll-Werte laut PMS – teilweise sogar deutlich. Dies gilt auch für die nicht in der obigen Abbildung dargestellten Jahre davor.

12.2.

Der LRH kritisiert die über viele Jahre zu geringe finanzielle Dotierung für Maßnahmen zur baulichen Landesstraßenerhaltung. Dieses Defizit führte zu einem jährlichen Anstieg der Rückstandslängen im Bereich der Straßensubstanz. Um eine dringend erforderliche Trendumkehr sicherzustellen bzw. eine nachhaltige Reduktion der Rückstandslängen zu erzielen und so die Einhaltung der sachlich begründeten Zielwerte für die Straßensubstanz mittelfristig zu gewährleisten, ist gemäß PMS über viele Jahre (mindestens zehn Jahre) ein bauliches Straßenerhaltungsbudget von rd. 60 Mio. Euro jährlich (Stand Dezember 2025, in den Folgejahren zuzüglich Wertsicherung gemäß „Baukostenindex für den Straßenbau“ der Statistik Austria) notwendig.

In Kenntnis der aktuellen budgetären Lage des Landes OÖ sind diese zusätzlich erforderlichen Mittel für die bauliche Landesstraßenerhaltung kaum aus dem Landeshaushalt realisierbar. Der LRH empfiehlt daher, die in der Straßenerhaltung erforderlichen Mittel durch Umschichtungen aus dem Straßenneubau sicherzustellen. Die erforderlichen Mittel-Umschichtungen müssten durch eine zweckmäßige Verschiebung einzelner Projekte bzw. zeitliche Streckung des Landesstraßen-Neubauprogrammes erzielt werden. Diese Empfehlung entspricht auch den LRH-Empfehlungen aus den Jahren 2011, 2015 und 2021, die jeweils vom Landtag zur Umsetzung beschlossen, aber nur äußerst unzureichend in den Folgejahren realisiert wurden („Initiativprüfung Straßenbau“ LRH-100060/6-2011-LI, „Initiativprüfung Erhaltungsmanagement Landesstraßen“ LRH-100000-14/5-2015-LI, „Initiativprüfung Straßenmeistereien“ LRH-100000-59/7-2021-LI).

12.3.

Die SVD nimmt dazu wie folgt Stellung:

„Zunächst bedanken wir uns für die Schlussbesprechung vom 25.02.2026 und die Möglichkeit, dort Anmerkungen zum vorläufigen Ergebnis zu machen. Ergänzend dazu erstatten zu Punkt 12.2 eine fachliche Stellungnahme.

Der LRH stellt in seinem Bericht fest, dass in den letzten fünf Jahren im Schnitt jährlich rd. 34,3 Mio. Euro für die Instandsetzung aufgewendet wurden.

Die (Beschluss-)Empfehlung des LRH lautet, das Land OÖ solle ab sofort über mindestens zehn Jahre ein bauliches Straßenerhaltungsbudget von rd. 60 Mio. Euro jährlich zuzüglich Wertsicherung vorsehen.

Die Umsetzung dieser Empfehlung hätte, bezogen auf den genannten Durchschnitt, eine Umschichtung von Mitteln aus dem Bereich Neubau in die bauliche Erhaltung in der Höhe von rd. 25,7 Mio. Euro p.a. zur Folge.

Unterstellt man die Änderungen des Baukostenindex der letzten Jahre, so ist von einer durchschnittlichen Steigerung von rd. 2,4 % p.a. auszugehen (aktuelle Entwicklungen bleiben dabei ausgeklammert). Vor diesem Hintergrund entwickelt sich die vom LRH empfohlene Summe für das jährliche bauliche Straßenerhaltungsbudget deutlich von zu Beginn 60 Mio. Euro im Jahr 2026 auf rd. 76,1 Mio. Euro im Jahr 2036 (was auch die notwendige Umschichtung erhöhen würde).

Aus budgetärer Sicht ist einschränkend anzumerken, dass große Teile des vorhandenen (und potenziell umschichtbaren) Neubaubudgets in den nächsten Jahren gebunden sind. Bei angenommenen rd. 58 Mio. Euro Neubau (auf Basis des VA2026) sind als „fixer Abgang“ zu berücksichtigen:

- Die laufenden Zahlungen an die ASFINAG für die A26 betragen in den Jahren 2029 - 2031 durchschnittlich 13 Mio. p.a.
- Die Pauschalen (zB für notwendige Planungen und Grundeinlösen) sind mit jährlich 8,5 Mio. anzusetzen.
- Die Aufwendungen für Radhaupttrouten etc. betragen durchschnittlich rd. 2 Mio. und sind schwer zu kürzen.
- Beim Digitalfunk für BOS ist die SVD für den Betrieb zuständig. Bereits im BOS-Abschlussbericht wurde auf die deutlichen Jahressprünge aufgrund der Lebensdauer der USV-Batterien und dem Beginn des ersten Austausches hingewiesen. Im Budget wird dies durch die FinD aber im Einbringungserlass nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund muss die bereits aktuell auftretende Differenz regelmäßig aus dem Neubaubudget der SVD aufgebracht werden. In den Jahren 2026 bis 2029 sind dies in Summe voraussichtlich rd. 2,5 Mio. Euro.
- Kalkulatorisch zu berücksichtigen ist auch die notwendige jährliche Stützung des LKW- und Gerätefuhrparks der Betriebswerkstätte über finanzielle Ausgleichs iHv. durchschnittlich rd. 3,7 Mio. Euro. Diese Stützung ist erforderlich, um den Fuhrpark annähernd modern zu halten, da die Reparaturkosten trotz dieser Erneuerung aufgrund der Überalterung des gesamten Fuhr- und Geräteparks ständig steigen (was eigentlich einen notwendigen deutlichen Zuschuss zur Neuanschaffung indiziert).

Wesentlich für die weitere Betrachtung ist weiters, dass ein Teil des Neubaubudgets bekanntlich über den „OÖ-Plan“ abgewickelt wird. Dieser ist für die noch umzusetzenden Großprojekte (Donaubrücken Mauthausen und Umfahrung Haid) aus aktueller Sicht finanziell unterdeckt.

Sollte keine Erhöhung der Sondermittel für den OÖ-Plan möglich sein, ist bei Umsetzung der genannten Projekte die Differenz aus dem Neubaubudget abzudecken. Bereits um diese Bedeckung abzubilden, müssten aus aktueller Sicht ab dem Jahr 2029 – noch ohne Berücksichtigung der empfohlenen Umschichtung von Mitteln vom Neubau in die bauliche Erhaltung – die größeren Baulose vierspüriger Ausbau Marchtrenk, Westspange Steyr und Anbindung Krastein zeitlich verschoben werden.

Selbst bei einer Erhöhung der Sondermittel für den OÖ-Plan ist die empfohlene Umschichtung kaum durch eine Verschiebung der vorhin genannten Baulose möglich. Ein Stopp für Projekte, die unmittelbar vor dem Baubeginn stehen (zB die Umfahrung Mattighofen – Munderfing) ist aus wirtschaftlichen Gründen jedenfalls nicht darstellbar.

Im Betrachtungszeitraum der Mittelfristplanung bis 2031 wird die empfohlene Höhe des Instandsetzungsbudgets selbst bei Verschiebung der o.a. Baulose nur einmal ganz knapp erreicht, und zwar im Jahr 2029 mit einer theoretisch möglichen Umschichtung iHv. 30,2 Mio. Euro. Die max. Umschichtung in diesem Zeitraum iHv. 32 Mio. Euro im Jahr 2031 reicht hingegen aufgrund der wertgesicherten 60 Mio. Euro wieder nicht aus, um den vom LRH festgestellten Fehlbetrag in diesem Jahr auszugleichen.

Diese Daten können sich mit Fortschreiben der Mittelfristplanung für einzelne Jahre noch ändern, die Grundaussage ist aus fachlicher Sicht der SVD allerdings belastbar.“

12.4.

Der LRH anerkennt die in der Stellungnahme der SVD aufgezeigten herausfordernden finanziellen Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Empfehlung. Er ist jedoch überzeugt, dass bei konsequenter Ausschöpfung aller budgetärer Möglichkeiten im Bereich der SVD – eben auch unter Berücksichtigung unpopulärer Maßnahmen wie Verschiebungen oder zeitliche Streckungen einzelner Neubauvorhaben – die fachlich ermittelten und als unbedingt notwendig erkannten Finanzmittel zur nachhaltigen Sicherstellung der Landesstraßensubstanz bereitgestellt sowie zielorientiert eingesetzt werden können. Die Umsetzung von kostenintensiven Neubauvorhaben unter finanzieller Vernachlässigung der Erhaltung der Bestandssubstanz ist aus Sicht des LRH abzulehnen.

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN

13.1.

Nachstehend fasst der LRH die Empfehlungen an die geprüfte Stelle zusammen:

13.2.

- a) Aus Transparenzgründen sind künftig von der SVD die tatsächlichen Ausgaben für die bauliche Straßenerhaltung (Instandsetzung und Erneuerung) in standardisierter Form jährlich festzustellen. Diese Erhebung sollte methodisch auf Einzelposten-Basis einfach und schnell sowohl basierend auf BauNE- als auch auf BauB-Daten möglich sein. Die Abteilung BauNE sollte aus methodischen Gründen für den Soll-Ist-Vergleich künftig die tatsächlichen Ausgaben als Ist-Größe anstatt der Budget-Werte heranziehen. In die Ist-Größe wären die berechneten Erhaltungsäquivalente, wie bisher praktiziert, einzubeziehen. (Berichtspunkt 6)
- b) Das Intervall je Messkampagne sollte ab 2026 um ein Jahr auf vier Jahre verkürzt, dabei die bisherigen vier regionalen Messbereiche im Landesstraßen L-Netz beibehalten und in der jeweiligen Messregion die Landesstraßen B in die jährliche Befahrung integriert werden. Dadurch würden bei etwas höheren Kosten die Aktualität der Messdaten steigen und die Verzerrungen in den softwaregestützten PMS-Auswertungen der Straßenzustände in Relation zu den tatsächlich gemessenen Zuständen, insbesondere im Bereich der Landesstraßen B, sinken. Eine Möglichkeit wäre auch, das bestehende Fünfjahresintervall beizubehalten und in neu definierten jährlichen Messregionen alle Landesstraßen B und L zu befahren. (Berichtspunkt 8)
- c) Bei der Vergabe der fünften Messkampagne im Jahr 2026 sollte eine angemessene Erhöhung des bisherigen Rabattes ausverhandelt werden. So könnten die etwas höheren Kosten, für das auf vier Jahre verkürzte Intervall je Messkampagne, weitgehend kompensiert bzw. bei Beibehaltung des fünfjährigen Messintervalls die Kosten sogar gesenkt werden. (Berichtspunkt 8)
- d) Es sollte weiterhin darauf geachtet werden, das PMS softwaretechnisch sowie mit den erforderlichen Daten und Informationen am aktuellen Stand zu halten bzw. gegebenenfalls zweckmäßig weiterzuentwickeln. (Berichtspunkt 9)
- e) Um eine dringend erforderliche Trendumkehr sicherzustellen bzw. eine nachhaltige Reduktion der Rückstandslängen zu erzielen und so die Einhaltung der sachlich begründeten Zielwerte für die Straßensubstanz mittelfristig zu gewährleisten, ist gemäß PMS über viele Jahre (mindestens zehn Jahre) ein bauliches Straßenerhaltungsbudget von rd. 60 Mio. Euro jährlich (Stand Dezember 2025, in den Folgejahren zuzüglich Wertsicherung gemäß

„Baukostenindex für den Straßenbau“ der Statistik Austria) notwendig.
(Berichtspunkt 12)

- f) Die in der Straßenerhaltung erforderlichen Mittel sollten durch Umschichtungen aus dem Straßenneubau sichergestellt werden. Die erforderlichen Mittel-Umschichtungen müssten durch eine zweckmäßige Verschiebung einzelner Projekte bzw. zeitliche Streckung des Landesstraßen-Neubauprogrammes erzielt werden. (Berichtspunkt 12)

4 Anlagen

1 Beilage

Linz, am 14. April 2026

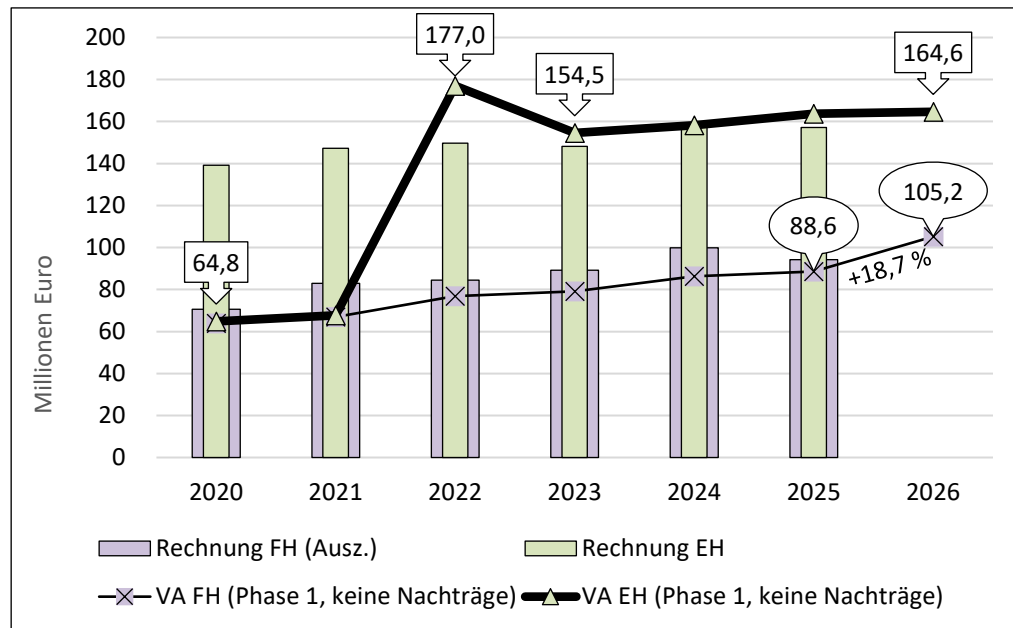
Rudolf Hoscher

Direktor des Oö. Landesrechnungshofes

Überblick über die Gebarungsentwicklung

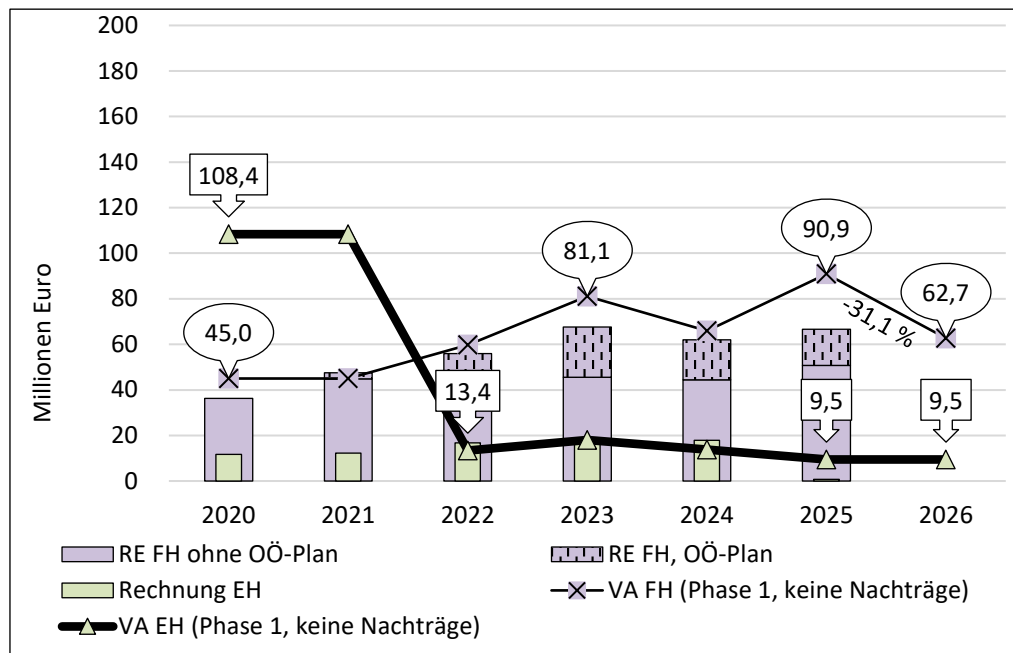
Nachstehend werden die TA-Summen mit den VA-Werten für 2026 angezeigt:³²

Abbildung: Teilabschnitt 1/61140, Entwicklung VA und Rechnungen FH und EH



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Saldenabfragen in der Unternehmenssoftware

Abbildung: Teilabschnitt 1/61160, Entwicklung VA und Rechnungen FH und EH



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Saldenabfrage in der Unternehmenssoftware

³² Im TA 1/61140 „Straßen, Erhaltung“ sind Förderungen für Lärmschutzmaßnahmen von durchschnittlich jährlich rd. 55.000 Euro und 2025 erstmals 100.000 Euro für Wildwarneinrichtungen enthalten.

Die beiden obigen Abbildungen zeigen die Rechnungsergebnisse (RE)³³ und VA-Werte des Ergebnis- und Finanzierungshaushaltes (EH und FH), wie das Land OÖ sie auf seiner Website publiziert.³⁴

Sowohl die VA-Werte des EH als auch des FH bewegten sich im Zeitverlauf teilweise markant:

- TA 1/61140 „Straßen, Erhaltung“:
 - Der VA-FH-Wert stieg von 2025 auf 2026 von 88,6 Mio. Euro auf 105,2 Mio. Euro um +18,7 Prozent.
- TA 1/61160 „Straßen, Neu- und Umbau“:
 - Der VA-FH-Wert 2024 war im Vergleich zum Vorjahr um 15,2 Mio. Euro v. a. deshalb niedriger, weil per 1.1.2024 übertragene Ausgabekredite (Übertragungsmittel, Ü-Mittel) von 18 Mio. Euro für den Bau der Umfahrung „Haid 2“ freigegeben wurden.³⁵
 - Der VA-FH-Wert sank von 90,9 Mio. Euro (2025) auf 62,7 Mio. Euro (2026; -31,1 Prozent). Damit unterschritt der VA-Wert 2026 den gesamten RE-FH-Wert 2025. Hauptgrund dafür sind eingetretene Verzögerungen bei OÖ-Plan-finanzierten Neubau-Projekten.³⁶
- Hinsichtlich der markanten Sprünge der VA-EH-Werte von 2021 auf 2022 bei beiden TA kann auf die nachfolgende Begründung für die Abweichung zwischen RE und VA verwiesen werden.

Die Unterschiede zwischen den VA-Werten und den RE erklären sich im Wesentlichen wie folgt:

- Die Abschreibungen (EH) waren bei der Erstellung (im Jahr 2019) des Doppelbudgets 2020 und 2021 hauptsächlich im TA 1/61160 vorgesehen. Laut Auskunft des Bewirtschafters waren die Abschreibungsbeträge irrtümlich entgegen der ursprünglichen Veranschlagung tatsächlich im TA 1/61140 verbucht worden. Ab 2022 minimierten sich die Unterschiede zwischen VA und RA.³⁷
- Beim FH zeigen sich jährliche Budgetüberschreitungen beim TA 1/61140 von durchschnittlich 10,0 Mio. Euro (2020 bis 2025). Beim TA 1/61160 überwiegen hingegen jährliche Budgetunterschreitungen von durchschnittlich 8,6 Mio. Euro. Unterjährig erfolgten Budgetumbuchungen, um dies auszugleichen. Details zu den Budgetumbuchungen finden sich in

³³ Die RE des Jahres 2025 gelten bis zur Veröffentlichung auf der Website des Landes OÖ als vorläufig.

³⁴ [Voranschlag und Rechnungsabschluss Land OÖ](#)

³⁵ Der angestrebte Ü-Mittel-Verbrauch ersetzte im Jahr 2024 originär angesetzte Budgetmittel (VA-Stelle 1/611602/0602/007 „Herstellungen, OÖ-Plan Umfahrung Haid 2“). Nähere Ausführungen finden sich u. a. im [Bericht des Ausschusses für Finanzen und Kommunales](#) betreffend den VA 2024 (Punkt J) sowie im Nachweis über die Freigabe der Ü-Mittel im Band I des VA 2024.

³⁶ Vor allem betreffend Umfahrung „Haid 2“; der geplante Ü-Mittel-Einsatz konnte weder 2024 noch 2025 vollzogen werden.

³⁷ Im Jahr 2025 zeigte sich eine größere Abweichung, die mit der Rückerstattung der Umsatzsteuer betreffend die A 26 durch die ASFINAG (8,2 Mio. Euro, Rotabsetzung bei VA-Stelle 1/611606/7480/000) zusammenhing. Dieser Rückersatz ist Teil der beantragten Ü-Mittel für das Jahr 2026.

Berichtsanlage 1 a (TA 1/61140) und Berichtsanlage 1 b (TA 1/61160). Da in beiden TA zweckgebundene Einnahmen zur Ausgabenbedeckung dienen, erfolgte zusätzlich eine Aufteilung in zweckgebundene und nicht zweckgebundene Gebarung.³⁸ Diese zweckgebundenen Einnahmen konnten gemäß den festgelegten Bedeckungsregeln³⁹ – bei Überschreiten des gesperrten VA-Betrages – auch an VA-Stellen mit Instandsetzungsauszahlungen weitergeleitet werden, die laut Indikation nicht an Einzahlungen gebunden waren.

Die Unterschiede zwischen RE EH und RE FH haben im Wesentlichen folgende Gründe:

- Im EH bildet sich der sogenannte „nicht finanzierungswirksame Sachaufwand“ ab. Dabei handelt es sich v. a. um die planmäßigen Abschreibungen oder um Aufwände aus dem Abgang von Sachanlagen. Diesem Aufwand stehen keine Auszahlungen gegenüber. Das Land verbucht die Abschreibungen hauptsächlich im TA 1/61140.
- Der EH enthält Buchungen in den Kontenklassen 4 bis 7 (Aufwendungen) bzw. der Kontenklasse 8 (Erträge). Investitionen, Kapitaltransferzahlungen und Schuldtilgungen bilden sich ausschließlich im FH ab. Sogenannte „Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Grundstückseinrichtungen“ finden sich in beiden TA (Kontenklasse 0 „Anlagen“).

Im Betrachtungszeitraum beschloss der Oö. Landtag aufgrund der COVID-19-Pandemie ein Maßnahmenpaket zur Konjunkturbelebung (OÖ-Plan).⁴⁰ Im Jahr 2021 entschied die Oö. Landesregierung u. a., für den Straßenbau 8,8 Mio. Euro beim TA 1/61140 und 19 Mio. Euro beim TA 1/61160 über finanzielle Ausgleiche bereitzustellen (Berichtsanlagen 1 a und 1 b). In den Folgejahren kamen weitere OÖ-Plan-Budgetmittel beim TA 1/61160 hinzu.⁴¹ Diese Mittel sind investiven Zwecken bzw. bestimmten Vorhaben⁴² gewidmet. Sie stellen zusätzliche Mittel dar. Dies trifft auch auf die im VA 2026 unter dem Titel „Impuls 26“ zusätzlich eingeplanten Budgetmittel zu.⁴³

³⁸ Bei den zweckgebundenen Einnahmen handelt es sich in erster Linie um die auf Landesstraßen eingehobenen Geldstrafen. Keine Landeseinnahmen stellen jene Geldstrafen dar, die in Bezug auf die mit April 2002 „verländerten Bundesstraßen“ vorgeschrieben werden. Weitere wesentliche zweckgebundene Einnahmen stellen die Kosten-Ersätze für Winterdienst, Baumaßnahmen, Erhaltungsleistungen und Streusalz sowie Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung dar.

³⁹ In den Determinanten sind besondere Deckungsfähigkeiten festgelegt.

⁴⁰ Erstmals mit dem ersten [Nachtragsvoranschlag](#) im Jahr 2020 und in weiterer Folge mit der [Abänderung zum VA 2021](#)

⁴¹ 2022: 16,5 Mio. Euro Budgetmittel über finanziellen Ausgleich und 10 Mio. Euro originär budgetiert; 2023: 30 Mio. Euro; 2024: 12 Mio. Euro, jeweils originär budgetiert

⁴² z. B. Projekt „Umfahrung Weyer“, Initiativprüfung des LRH vom September 2025 [Initiativprüfung Umfahrung Weyer](#) oder „Umfahrung Haid 2“

⁴³ VA-Stelle 1/611402/0602/002 „Herstellungen, Straßenbauten (Impuls 26)“ mit 12 Mio. Euro und VA-Stelle 1/611602/0602/009 „Herstellungen, Donaubrücke Mauthausen (Impuls 26)“ mit 5 Mio. Euro

Budgetumbuchungen TA 1/61140

Tabelle: Budgetumbuchungen TA 1/61140 "Straßen, Erhaltung"

Bezeichnung	in Tausend Euro						Gesamt
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 vorl.	
1. Ausgaben ohne Bindung an Einnahmen							
Rechnungen (Jahreserfolg) - Anm. 1	69.935	84.771	86.411	86.417	95.645	94.284	517.463
minus Voranschlag (Phase 1, keine Nachträge)	-55.789	-58.705	-67.396	-69.121	-75.853	-78.084	-404.947
Budgetüberschreitung (+) / Budgetunterschreitung (-)	14.147	26.066	19.015	17.296	19.792	16.200	112.516
plus Mittelsperre prozentuell						13	13
plus Mittelsperre Ü-Mittel						2	2
plus Phase 2 Verfügungsrest - Anm. 1					-11.277	-10.541	-21.818
Bedeckungsrelevanter Saldo (+) / Errechneter Saldo (-)	+14.147	+26.066	+19.015	+17.296	+8.515	+5.675	+90.713
Zugehörige Budgetumbuchungen - Anm. 2							
Zweckgebundene Einnahmen							
Bedeckung innerhalb Deckungsring etc.	-7.587	-12.545	-14.958	-15.027	-2.092	-2.543	-54.751
Budgetquerverteilung	-1.301	-427	-970	-555			-3.253
Ü-Mittel Übertrag	+21	+170	+2	+2	+2		+198
Ü-Mittel Behebung	-15	-21	-170	-2	-37	-2	-247
Ü-Mittel Abfallstellung							
Verpflichtungsmittel Zuführung							
Verpflichtungsmittel Behebung							
Finanzielle Ausgleiche	-5.266	-13.243	-2.919	-1.714	-6.388	-3.130	-32.659
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/6		+20	+20	+20	+20	+31	+111
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/14 COVID-19-Maßn.		-8.800					-8.800
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel IV/1a	-5.266	-4.463	-2.939	-1.734	-6.408	-3.161	-23.971
2. Ausgaben mit Bindung an Einnahmen							
Rechnungen (Jahreserfolg) - Anm. 1	2.312	1.561	1.614	1.673	2.008	2.200	11.367
minus Voranschlag (Phase 1, keine Nachträge)	-8.155	-8.155	-9.455	-9.955	-10.455	-10.554	-56.729
Budgetüberschreitung (+) / Budgetunterschreitung (-)	-5.843	-6.594	-7.841	-8.282	-8.447	-8.354	-45.362
plus Mittelsperre zweckgebundene Einnahmen	7.605	7.605	8.405	8.405	8.705	8.705	49.430
plus Mittelsperre Ü-Mittel						2.795	2.795
plus Phase 2 Verfügungsrest - Anm. 1					+11.277	+10.725	+22.002
Bedeckungsrelevanter Saldo (+) / Errechneter Saldo (-)	+1.762	+1.011	+564	+123	+11.535	+13.871	+28.866
Zugehörige Budgetumbuchungen - Anm. 2							
Zweckgebundene Einnahmen	-9.938	-14.652	-16.174	-15.719	-15.740	-13.618	-85.841
Bedeckung innerhalb Deckungsring etc.	+7.587	+12.545	+14.958	+15.027	+2.092	+2.543	+54.751
Budgetquerverteilung	+1.301	+427	+970	+555			+3.253
Ü-Mittel Übertrag	+316	+985	+668	+683	+2.795		+5.447
Ü-Mittel Behebung	-1.088	-316	-985	-668	-683	-2.795	-6.535
Ü-Mittel Abfallstellung							
Verpflichtungsmittel Zuführung							
Verpflichtungsmittel Behebung							
Finanzielle Ausgleiche	+60						+60
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/6							
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/14 COVID-19-Maßn.							
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel IV/1a	+60						+60

Bezeichnung	in Tausend Euro						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 vorl.	Gesamt
3. Zusammengefasste Gebarung							
Rechnungen (Jahreserfolg) - Anm. 1	72.247	86.332	88.025	88.090	97.653	96.484	528.830
minus Voranschlag (Phase 1, keine Nachträge)	-63.944	-66.860	-76.851	-79.076	-86.308	-88.638	-461.676
Budgetüberschreitung (+) / Budgetunterschreitung (-)	8.304	19.472	11.174	9.014	11.345	7.846	67.154
plus Mittelsperre prozentuell						13	13
plus Mittelsperre Ü-Mittel						2.797	2.797
plus Mittelsperre zweckgebundene Einnahmen	7.605	7.605	8.405	8.405	8.705	8.705	49.430
plus Phase 2 Verfügungsrest - Anm. 1						+184	+184
Bedeckungsrelevanter Saldo (+) / Errechneter Saldo (-)	+15.909	+27.077	+19.579	+17.419	+20.050	+19.545	+119.579
Zugehörige Budgetumbuchungen - Anm. 2							
Zweckgebundene Einnahmen	-9.938	-14.652	-16.174	-15.719	-15.740	-13.618	-85.841
Bedeckung innerhalb Deckungsring etc.							
Budgetquerverteilung							
Ü-Mittel Übertrag	+338	+1.155	+670	+685	+2.797		+5.645
Ü-Mittel Behebung	-1.103	-338	-1.155	-670	-720	-2.797	-6.783
Ü-Mittel Abfallstellung							
Verpflichtungsmittel Zuführung							
Verpflichtungsmittel Behebung							
Finanzielle Ausgleiche	-5.206	-13.243	-2.919	-1.714	-6.388	-3.130	-32.599
<i>Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/6</i>		+20	+20	+20	+20	+31	+111
<i>Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/14 COVID-19-Maßn.</i>		-8.800					-8.800
<i>Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel IV/1a</i>	-5.206	-4.463	-2.939	-1.734	-6.408	-3.161	-23.911

Letzter Datenabzug am 21.1.2026

Anm. 1:

Ab 2024 weicht der Verfügungsrest (Phase 2) aufgrund einer Systemumstellung von den Vorjahren ab. Dies wird bei der Aufschlüsselung in zweckgebundene und nicht zweckgebundene Gebarung sichtbar. Das Plus-Vorzeichen bedeutet weitergeleitete und das Minus-Vorzeichen empfangene Budgetbeträge. In der zusammengefassten Gebarung ergibt sich 2024 ein Saldo von null Euro. Infolge des neuen Budgetierungssystems ab 2024 (bzw. der VRV 2015) wird vom LRH künftig ausschließlich der RE-FH-Wert als Ausgangswert verwendet.

Anm. 2:

Bedeutung der Vorzeichen: plus (+) für weitergeleitete und minus (-) für empfangene Budgetbeträge

Budgetumbuchungen TA 1/61160

Tabelle: Budgetumbuchungen TA 1/61160 "Straßen, Neu- und Umbau"

Bezeichnung	in Tausend Euro						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 vorl.	Gesamt
1. Ausgaben ohne Bindung an Einnahmen							
Rechnungen (Jahreserfolg) - Anm. 1	35.872	38.417	57.946	66.054	54.697	60.778	313.766
minus Voranschlag (Phase 1, keine Nachträge)	-44.900	-44.900	-54.650	-75.987	-60.787	-85.785	-367.009
Budgetüberschreitung (+) / Budgetunterschreitung (-)	-9.028	-6.483	3.296	-9.933	-6.090	-25.007	-53.244
plus Mittelsperre Ü-Mittel						31.628	31.628
plus Phase 2 Verfügungsrest - Anm. 1					-1.617	+25.364	23.747
Bedeckungsrelevanter Saldo (+) / Errechneter Saldo (-)	-9.028	-6.483	+3.296	-9.933	-7.707	+31.985	+2.132
Zugehörige Budgetumbuchungen - Anm. 3							
Zweckgebundene Einnahmen			-18				-18
Mehreinnahmen für Mehrausgaben							
Bedeckung innerhalb Deckungsring etc.	+5.909	+4.617	+556	-2.116			+8.966
Budgetquerverteilung				+94			+94
Ü-Mittel Übertrag	+3.078	+20.208	+29.544	+36.988	+35.408		+125.226
Ü-Mittel Behebung	-1.989	-3.078	-20.208	-29.544	-36.988	-35.408	-127.216
Ü-Mittel Abfallstellung							
Verpflichtungsmittel Zuführung							
Verpflichtungsmittel Behebung							
Finanzielle Ausgleiche	+2.030	-15.264	-13.170	+4.510	+9.287	+3.423	-9.184
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/6	-70		+26	+1.700			+1.656
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/14 COVID-19-Maßn.		-19.000	-16.500				-35.500
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel IV/1a	+2.100	+3.736	+3.305	+2.810	+9.287	+3.423	+24.660
2. Ausgaben mit Bindung an Einnahmen							
Rechnungen (Jahreserfolg) - Anm. 1	6.139	4.916	5.283	4.259	4.543	4.273	29.413
minus Voranschlag (Phase 1, keine Nachträge)	-100	-100	-5.070	-5.100	-5.100	-5.100	-20.570
Budgetüberschreitung (+) / Budgetunterschreitung (-)	6.039	4.816	213	-841	-557	-827	8.843
plus Mittelsperre zweckgebundene Einnahmen	100	100	100	100	100	100	600
plus Phase 2 Verfügungsrest - Anm. 1 und 2				0	+1.617	+2.102	+3.720
Bedeckungsrelevanter Saldo (+) / Errechneter Saldo (-)	+6.139	+4.916	+313	-741	+1.160	+1.375	+13.163
Zugehörige Budgetumbuchungen - Anm. 3							
Zweckgebundene Einnahmen	-65	-300	-7	-1.281	-864	-1.375	-3.893
Mehreinnahmen für Mehrausgaben					-295		-295
Bedeckung innerhalb Deckungsring etc.	-5.909	-4.617	-556	+2.116			-8.966
Budgetquerverteilung				-94			-94
Ü-Mittel Übertrag							
Ü-Mittel Behebung							
Ü-Mittel Abfallstellung							
Verpflichtungsmittel Zuführung							
Verpflichtungsmittel Behebung							
Finanzielle Ausgleiche	-165		+250				+85
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/6			+250				+250
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/14 COVID-19-Maßn.							
Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel IV/1a	-165						-165

Bezeichnung	in Tausend Euro						
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 vorl.	Gesamt
3. Zusammengefasste Gebarung							
Rechnungen (Jahreserfolg) - Anm. 1	42.012	43.334	63.230	70.314	59.240	65.050	343.179
minus Voranschlag (Phase 1, keine Nachträge)	-45.000	-45.000	-59.720	-81.087	-65.887	-90.885	-387.579
Budgetüberschreitung (+) / Budgetunterschreitung (-)	-2.988	-1.666	3.510	-10.774	-6.647	-25.834	-44.400
plus Mittelsperre Ü-Mittel						31.628	31.628
plus Mittelsperre zweckgebundene Einnahmen	100	100	100	100	100	100	600
plus Phase 2 Verfügungsrest - Anm. 1 und 2				0		27.466	27.467
Bedeckungsrelevanter Saldo (+) / Errechneter Saldo (-)	-2.888	-1.566	+3.610	-10.673	-6.547	+33.360	+15.295
Zugehörige Budgetumbuchungen - Anm. 3							
Zweckgebundene Einnahmen	-65	-300	-25	-1.281	-864	-1.375	-3.911
Mehreinnahmen für Mehrausgaben					-295		-295
Bedeckung innerhalb Deckungsring etc.							
Budgetquerverteilung							
Ü-Mittel Übertrag	+3.078	+20.208	+29.544	+36.988	+35.408		+125.226
Ü-Mittel Behebung	-1.989	-3.078	-20.208	-29.544	-36.988	-35.408	-127.216
Ü-Mittel Abfallstellung							
Verpflichtungsmittel Zuführung							
Verpflichtungsmittel Behebung							
Finanzielle Ausgleiche	+1.865	-15.264	-12.920	+4.510	+9.287	+3.423	-9.099
<i>Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/6</i>	<i>-70</i>		<i>+276</i>	<i>+1.700</i>			<i>+1.906</i>
<i>Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel III/14 COVID-19-Maßn.</i>		<i>-19.000</i>	<i>-16.500</i>				<i>-35.500</i>
<i>Fin. Ausgl. gemäß LTB Artikel IV/1a</i>	<i>+1.935</i>	<i>+3.736</i>	<i>+3.305</i>	<i>+2.810</i>	<i>+9.287</i>	<i>+3.423</i>	<i>+24.495</i>

Letzter Datenabzug am 21.1.2026

Anm. 1:

Ab 2024 weicht der Verfügungsrest (Phase 2) aufgrund einer Systemumstellung von den Vorjahren ab. Dies wird bei der Aufschlüsselung in zweckgebundene und nicht zweckgebundene Gebarung sichtbar. Das Plus-Vorzeichen bedeutet weitergeleitete und das Minus-Vorzeichen empfangene Budgetbeträge. In der zusammengefassten Gebarung ergibt sich 2024 ein Saldo von null Euro. Infolge des neuen Budgetierungssystems ab 2024 (bzw. der VRV 2015) wird vom LRH künftig ausschließlich der RE-FH-Wert als Ausgangswert verwendet.

Anm. 2:

Null-Euro-Einträge in obiger Tabelle stehen für Beträge unter 500 Euro (Rundung in Tausend Euro).

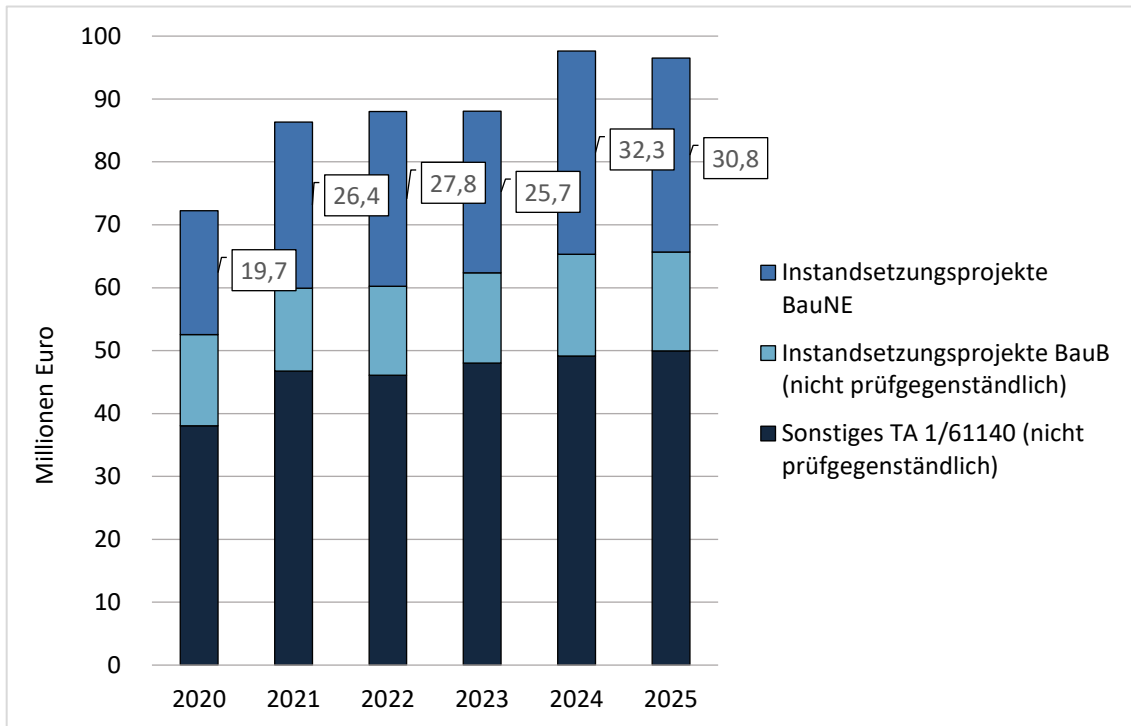
Anm. 3:

Bedeutung der Vorzeichen: plus (+) für weitergeleitete und minus (-) für empfangene Budgetbeträge

Gebahrungsanteile an den Summen je TA

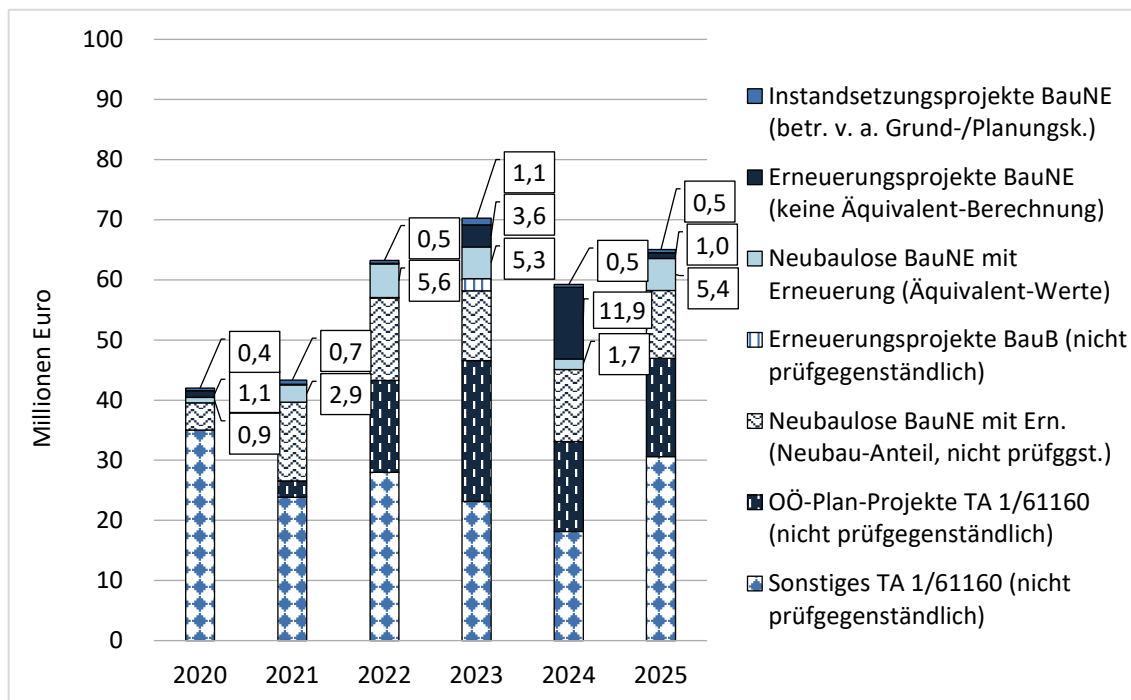
Die prüfgegenständlichen Datenreihen sind mit den Jahressummen beschriftet:

Abbildung: BauNE- und BauB-Ausgaben für Substanzverbesserungen, Anteile am TA 1/61140



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Einzelposten-Abfragen

Abbildung: BauNE- und BauB-Ausgaben für Substanzverbesserungen, Anteile am TA 1/61160



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Einzelposten-Abfragen

Die Ausgaben der Abteilung BauB für substanzverbessernde Maßnahmen im TA 1/61140 bewegten sich im sechsjährigen Betrachtungszeitraum zwischen

13,2 Mio. Euro (2021) und 16,2 Mio. Euro (2024) und betragen im Durchschnitt jährlich 14,7 Mio. Euro.⁴⁴

Etwa 50 Prozent der Jahressumme von TA 1/61140 wird jährlich für weitere Zwecke ausgegeben, insbesondere für die betriebliche Instandhaltung⁴⁵ (z. B. Straßen-Winterdienst, Fahrbahninstandhaltung, Signaltechnik, Einkäufe von Treibstoffen und Verbrauchsgütern). Außerdem enthält dieser Anteil Elektro-Technik (Abteilung BauB) sowie andere Programme⁴⁶ (Abteilung BauNE). Der LRH grenzte die Elektro-Technik und andere Programme bewusst vom Prüfungsgegenstand ab, da er sie nicht zur baulichen Straßenerhaltung im engeren Sinn zählt.

Wie im obigen Diagramm ersichtlich, entfiel beim TA 1/61160 der Großteil auf sonstige Ausgaben⁴⁷ und war somit nicht Prüfungsgegenstand.

⁴⁴ Materialeinkäufe auf Vorrat (v. a. für Bewehrungen) in Höhe eines niedrigen sechsstelligen Euro-Betrages sind in den dargestellten Ausgaben nicht enthalten. Dies deshalb, weil Lager-Einkäufe in der Haushaltsverrechnung keine Kostenträger-Nummer aufweisen und daher nicht selektiert werden können. Dies zeigte ein Vergleich mit der Kostenabfrage (erst ab Lager-Entnahme/Verbrauch erfolgt eine Kostenträger-Zuordnung).

⁴⁵ als Sofortaufwand gebucht

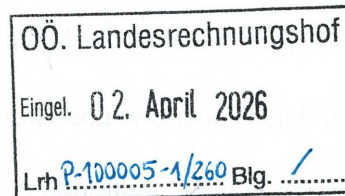
⁴⁶ Im Rahmen eines weiteren Programmes werden z. B. Geh- und/oder Radwege im Zuge von Landesstraßen, Fahrbahnteiler und Querungshilfen errichtet. Die dafür anfallenden Kosten teilen sich das Land und die jeweilige Gemeinde.

⁴⁷ Ein Großteil der Ausgaben betraf die Umfahrungen Puppung-Karling, Mattighofen-Munderfing und Peilstein zweiter Bauabschnitt sowie die Anschlussstelle A7 Linz-Auhof, bzw. die OÖ-Plan-Projekte (Umfahrungen Weyer und Haid 2, Neubau der Donaubrücke Mauthausen sowie mehrere Projekte im Innviertel v. a. Lamprechts-hausener Straße B 156).

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Straßenbau und Verkehr
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr
4021 Linz • Bahnhofplatz 1



Oö. Landesrechnungshof
Promenade 31
4021 Linz



Geschäftszeichen:
GVOEV-2026-900/41-PM

Bearbeiter/-in: Dipl.-Ing. Martin Pöcheim
Tel: (+43 732) 77 20-12185
Fax: (+43 732) 77 20 - 212822
E-Mail: GVOEV.Post@ooe.gv.at

Linz, 31.03.2026

Initiativprüfung "Straßenerhaltung "
Besprechungsunterlage vom 23.02.2026 (LRH-P-100005-1-2026-LI)
Stellungnahme der Direktion Straßenbau und Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum vorläufigen Ergebnis der o.a. Initiativprüfung des Oberösterreichischen Landesrechnungshofs (LRH), uns mit E-Mail vom 23.02.2026 in Form der Besprechungsunterlage übermittelt, dürfen wir seitens der Direktion Straßenbau und Verkehr binnen offener Frist wie folgt Stellung nehmen.

Zunächst bedanken wir uns für die Schlussbesprechung vom 25.02.2026 und die Möglichkeit, dort Anmerkungen zum vorläufigen Ergebnis zu machen. Ergänzend dazu erstatten zu Punkt 12.2 eine fachliche Stellungnahme.

Der LRH stellt in seinem Bericht fest, dass in den letzten fünf Jahren im Schnitt jährlich rd. 34,3 Mio. Euro für die Instandsetzung aufgewendet wurden.

Die (Beschluss-)Empfehlung des LRH lautet, das Land OÖ solle ab sofort über mindestens zehn Jahre ein bauliches Straßenerhaltungsbudget von rd. 60 Mio. Euro jährlich zuzüglich Wertsicherung vorsehen.

Die Umsetzung dieser Empfehlung hätte, bezogen auf den genannten Durchschnitt, eine Umschichtung von Mitteln aus dem Bereich Neubau in die bauliche Erhaltung in der Höhe von rd. 25,7 Mio. Euro p.a. zur Folge.

Unterstellt man die Änderungen des Baukostenindex der letzten Jahre, so ist von einer durchschnittlichen Steigerung von rd. 2,4 % p.a. auszugehen (aktuelle Entwicklungen bleiben dabei ausgeklammert). Vor diesem Hintergrund entwickelt sich die vom LRH empfohlene Summe

für das jährliche bauliche Straßenerhaltungsbudget deutlich von zu Beginn 60 Mio. Euro im Jahr 2026 auf rd. 76,1 Mio. Euro im Jahr 2036 (was auch die notwendige Umschichtung erhöhen würde).

Aus budgetärer Sicht ist einschränkend anzumerken, dass große Teile des vorhandenen (und potenziell umschichtbaren) Neubaubudgets in den nächsten Jahren gebunden sind. Bei angenommenen rd. 58 Mio. Euro Neubau (auf Basis des VA2026) sind als „fixer Abgang“ zu berücksichtigen:

- Die laufenden Zahlungen an die ASFINAG für die A26 betragen in den Jahren 2029 – 2031 durchschnittlich 13 Mio. p.a.
- Die Pauschalen (zB für notwendige Planungen und Grundeinlösen) sind mit jährlich 8,5 Mio. anzusetzen.
- Die Aufwendungen für Radhaupttrouten etc. betragen durchschnittlich rd. 2 Mio. und sind schwer zu kürzen.
- Beim Digitalfunk für BOS ist die SVD für den Betrieb zuständig. Bereits im BOS-Abschlussbericht wurde auf die deutlichen Jahressprünge aufgrund der Lebensdauer der USV-Batterien und dem Beginn des ersten Austausches hingewiesen. Im Budget wird dies durch die FinD aber im Einbringungserlass nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund muss die bereits aktuell auftretende Differenz regelmäßig aus dem Neubaubudget der SVD aufgebracht werden. In den Jahren 2026 bis 2029 sind dies in Summe voraussichtlich rd. 2,5 Mio. Euro.
- Kalkulatorisch zu berücksichtigen ist auch die notwendige jährliche Stützung des LKW- und Gerätefuhrparks der Betriebswerkstätte über finanzielle Ausgleichs iHv. durchschnittlich rd. 3,7 Mio. Euro. Diese Stützung ist erforderlich, um den Fuhrpark annähernd modern zu halten, da die Reparaturkosten trotz dieser Erneuerung aufgrund der Überalterung des gesamten Fuhr- und Geräteparks ständig steigen (was eigentlich einen notwendigen deutlichen Zuschuss zur Neuanschaffung indiziert).

Wesentlich für die weitere Betrachtung ist weiters, dass ein Teil des Neubaubudgets bekanntlich über den „OÖ-Plan“ abgewickelt wird. Dieser ist für die noch umzusetzenden Großprojekte (Donaubrücken Mauthausen und Umfahrung Haid) aus aktueller Sicht finanziell unterdeckt.

Sollte keine Erhöhung der Sondermittel für den OÖ-Plan möglich sein, ist bei Umsetzung der genannten Projekte die Differenz aus dem Neubaubudget abzudecken. Bereits um diese Bedeckung abzubilden, müssten aus aktueller Sicht ab dem Jahr 2029 – noch ohne Berücksichtigung der empfohlenen Umschichtung von Mitteln vom Neubau in die bauliche Erhaltung - die größeren Baulose vierspuriger Ausbau Marchtrenk, Westspange Steyr und Anbindung Kristein zeitlich verschoben werden.

Selbst bei einer Erhöhung der Sondermittel für den OÖ-Plan ist die empfohlene Umschichtung kaum durch eine Verschiebung der vorhin genannten Baulose möglich. Ein Stopp für Projekte, die unmittelbar vor dem Baubeginn stehen (zB die Umfahrung Mattighofen – Munderfing) ist aus wirtschaftlichen Gründen jedenfalls nicht darstellbar.

Im Betrachtungszeitraum der Mittelfristplanung bis 2031 wird die empfohlene Höhe des Instandsetzungsbudgets selbst bei Verschiebung der o.a. Baulose nur einmal ganz knapp erreicht, und zwar im Jahr 2029 mit einer theoretisch möglichen Umschichtung iHv. 30,2 Mio. Euro. Die max. Umschichtung in diesem Zeitraum iHv. 32 Mio. Euro im Jahr 2031 reicht hingegen aufgrund der wertgesicherten 60 Mio. Euro wieder nicht aus, um den vom LRH festgestellten Fehlbetrag in diesem Jahr auszugleichen.

Diese Daten können sich mit Fortschreiben der Mittelfristplanung für einzelne Jahre noch ändern, die Grundaussage ist aus fachlicher Sicht der SVD allerdings belastbar.

Für Rückfragen bzw. zur Abstimmung des Textes stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit herzlichen Grüßen,

Dipl.-Ing. Martin Pöcheim

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:
<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>
Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>
Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.