

Am 11. November ging in Wien die traditionelle Herbstveranstaltung der Gestrata über die Bühne. Fast auf den Tag genau 30 Jahre davor läutete der Fall der Berliner Mauer die Ostöffnung ein. Die damit verbundenen Auswirkungen auf den Straßenbau in NÖ und darauf aufbauend ein Ausblick auf künftige Erhaltungsszenarien bei den Landesstraßen waren die zentralen Themen der Veranstaltung.



DI Dr. Alfred Weninger-Vycudil informierte unter anderem über die Entwicklung des tatsächlichen Erhaltungsbedarfs in Abhängigkeit von der Dauer der Nichts-Tun-Periode.



Im Bild die Vortragenden mit den Vorstandsmitgliedern der Gestrata (von links): DI Dr. Alfred Weninger-Vycudil, DI Christof Dauda, Dir. BM. Ing. Wolfgang Makovec, DI Karl Weidlinger (Vorstandsvorsitzender der Gestrata), Dir. BM. DI Dr.nat.techn. Harald Schön, DI Dr. Markus Spiegel, Dipl.-HTL-Ing. Alfred Zeiler, Ingrid Maria Siebenhütter (Gestrata Office), Dipl. Wirtsch.-Ing. (FH) Ing. Harald Krammer, MBA und Gestrata Geschäftsführer Ing. Maximilian Weixlbaum.

GESTRATA

Herbstveranstaltung im Zeichen der Ostöffnung und Erhaltung von Landesstraßen

Es war der 27. Juni 1989, als die damaligen Außenminister von Österreich und Ungarn – Alois Mock und Gyula Horn – einen Schritt mit großen Folgewirkungen setzten: sie durchschnitt den Stacheldraht, der Ost und West jahrzehntelang getrennt hatte. Diese erste symbolhafte Öffnung des Eisernen Vorhangs war der Beginn einer Massenflucht, die in den Fall der Berliner Mauer am 9. November 1989 mündete.

So wie die Mehrzahl der weit über 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Herbstveranstaltung waren auch der Vorstandsvorsitzende der Gestrata, DI

Karl Weidlinger, und Gestrata Geschäftsführer Ing. Maximilian Weixlbaum Zeitzeugen dieser historisch bedeutenden Entwicklung. In ihren persönlich gehaltenen Begrüßungsreden betonten sie die Tragweite der damaligen Ereignisse für die nachfolgenden Jahrzehnte und übergaben damit das Podium an DI Christof Dauda, Amt d. NÖ Landesregierung, der seinen Fachvortrag unter den Titel „30 Jahre nach Fall des Eisernen Vorhangs – Auswirkungen auf das NÖ Straßenbild“ stellte. DI Dauda widmete sich zunächst der Entwicklung wichtiger Straßenverbindungen in NÖ und legte dabei einen besonderen Fokus auf die

grenzübergreifenden Anbindungen. So gab es etwa in der Zeit der Donau-Monarchie entlang der March – als diese noch kein Grenzfluss war – zahlreiche Straßenbrücken. Mit der Errichtung des Eisernen Vorhangs kam es dann allerdings nicht nur zur Zerstörung von grenzüberschreitenden Bauwerken, auch ganze Ortschaften wurden jenseits der österreichischen Grenze dem Erdboden gleichgemacht. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die Abschnitte Hohenau - Staatsgrenze und Dürnkrot - Staatsgrenze, die 1948 noch Teil des BStG waren, sechs Jahre später nicht mehr im BStG aufscheinen. Erst mit dem BStG 1971 erfolgt

eine Wiederaufnahme der Abschnitte bis zur Staatsgrenze, allerdings ohne Angabe „Mitte der March“. Anhand mehrerer konkreter Beispiele zeigte DI Dauda die Entwicklung nach der Ostöffnung auf. So existierte in Angern von 1870 bis 1945 eine Brücke über die March. Ab 2001 gab es eine Fährverbindung, 2014 ergab eine Abstimmung eine deutliche Mehrheit von 74% gegen eine Brücke am Fährstandort. Nach wie vor ist der Wunsch nach einer Straßenverbindung aber vorhanden. In Hohenau war bis 1994 kein Grenzübergang über die March vorhanden, ab 1994 eine Pontonbrücke. 1995 sprachen sich 71% der Bevölkerung für eine Brücke aus, die seit 2005 zeitlich beschränkt zur Verfügung steht. Vielversprechend ist auch der Ausblick für den Ausbau der B5 Heidenreichstein – Nova Bystrice, wo EU Fördermittel möglich scheinen.

Aufbauend auf diese Ausführungen beleuchtete DI Dr. Alfred Weninger-Vycudil, Deighton Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Infrastrukturplanung GmbH, das „Erhaltungsszenario Landesstraßen“. DI Dr. Weninger-Vycudil: „Wie die Zahlen aus dem Jahr 2016 zeigen, beträgt die Gesamtlänge des Straßennetzes rund 134.000 km. Davon entfallen rund 34.000 km auf Landesstraßen der Kategorien B+L. Auch wenn in den letzten Jahren die Straßenerhaltung intensiviert und der Erhaltungsrückstand um ein paar Prozentpunkte reduziert wurde, so befinden sich nach wie vor ca. 35% des Landesstraßennetzes im strukturellen Erhaltungsrückstand. Selbst wenn der daraus resultierende monetäre Erhaltungsrückstand von ca. 2,8 Mrd. Euro verfügbar wäre – wie ein Blick nach Deutschland zeigt, ist es keineswegs einfach, vorhandenes Geld tatsächlich auf die Straße zu bringen.“

In der Folge präsentierte der Experte unter anderem drei Erhaltungsszenarien mit

TERMINE BAUSEMINAR 2020

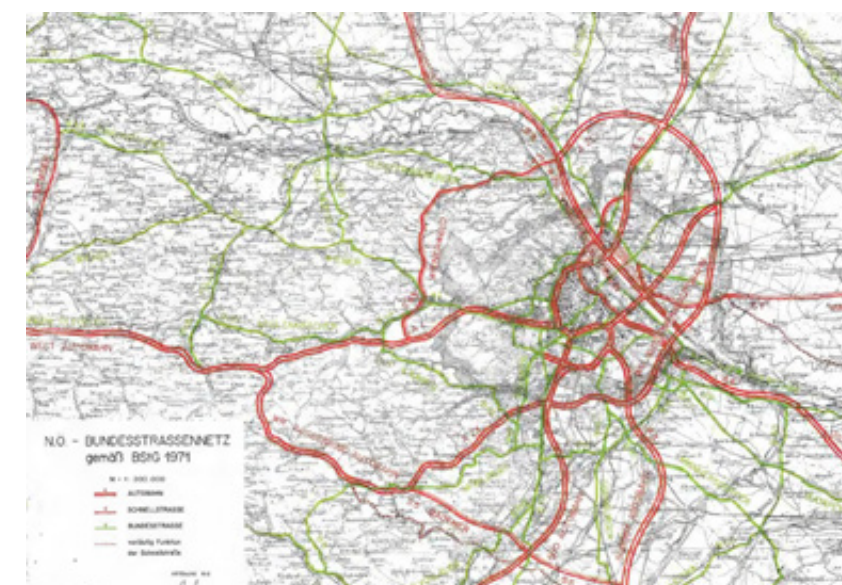
- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 20. Jänner Feldkirch | 27. Jänner Wien |
| 21. Jänner Innsbruck | 28. Jänner Eisenstadt |
| 22. Jänner Salzburg | 29. Jänner Graz |
| 23. Jänner Linz | 30. Jänner Velden |
| 24. Jänner St. Pölten | |

den Zielen einer Reduzierung des strukturellen Erhaltungsrückstandes auf 25%, 20% bzw. 15% innerhalb der nächsten 10 Jahre. Je nach Szenario variieren die jährlichen Investitionen im Bereich Straßenoberbau: „Wenn, abgesehen von der betrieblichen Instandhaltung, drei Jahre lang keine Erneuerungsmaßnahmen gesetzt werden, dann muss ich – wenn ich das selbe Erhaltungsziel von 15% erreichen möchte – in den nächsten zehn Jahren statt 320 Mio. Euro die Summe von 344 Mio. Euro investieren. Die Auswirkungen des Nichts-Tuns sind also budgetär massiv erkennbar. Nach 10 Jahren muss bereits mehr als das Doppelte in das Straßennetz zur Erreichung dieses Ziels investiert werden.“

Zum Ende seines höchst informativen Vortrags gab DI Dr. Weninger-Vycudil noch einen Ausblick auf die Möglichkeiten der Finanzierung und beleuchtete den Einfluss der Zukunftsthemen Digitalisierung und Klimawandel auf die Straßenerhaltung.

Den Schlusspunkt der diesjährigen Herbstveranstaltung setzte Ing. Weixlbaum mit einem Ausblick auf die kommenden Gestrata Bauseminare, die am 20. Jänner 2020 in Feldkirch starten (siehe Info-Kasten). Auch im nächsten Jahr veranstaltet die Gestrata wieder Kurse, die der Aus- und Fortbildung auf dem Gebiet des Asphaltstraßenbaues dienen. Anmeldungen jeweils online unter

www.gestrata.at



Interessantes Zeitdokument: das NÖ Bundesstraßennetz gemäß des neuen BStG 1971.

Fotos: Baublatt Österreich/Arbell