

Bericht
des Kontrollausschusses
betreffend den
Bericht des Oö. Landesrechnungshofs über die Initiativprüfung
Landesstraßenerhaltung

[L-2014-130181/ -XXIX,
miterledigt [Beilage 5139/2026](#)]

Der Oö. Landesrechnungshof hat in der Zeit vom 25. September 2025 bis 3. Dezember 2025 eine Initiativprüfung im Sinn des § 4 Abs. 1 Z 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z 1 des Oö. Landesrechnungshofgesetzes 2013 durchgeführt.

Gegenstand der Prüfung war die Beurteilung der Erhaltungsmanagementsysteme, der Erhaltungsziele, der Zustandserfassung, der Entwicklung des Erhaltungszustandes des oö. Landestraßennetzes 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 (zB Brücken und Tunnel) sowie die betriebliche Straßeninstandhaltung.

Der Oö. Landesrechnungshof hat dem Oö. Landtag seinen mit 14. April 2026 datierten Bericht über diese Initiativprüfung übermittelt. Dieser Bericht wurde als [Beilage 5139/2026](#) dem Kontrollausschuss zugewiesen.

Der Kontrollausschuss hat den Bericht des Oö. Landesrechnungshofs in seiner Sitzung am 1. Juli 2026 mit Stimmenmehrheit zur Kenntnis genommen. Der Bericht ist daher gemäß § 24 Abs. 6 in Verbindung mit § 22 Abs. 2 Z 3 der Oö. Landtagsgeschäftsordnung 2009 dem Oö. Landtag mit einem Ausschussantrag vorzulegen.

Der Oö. Landesrechnungshof fasst seinen Bericht wie folgt zusammen:

„(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 oö. 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 niederrangigen 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 Mess intervalls 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 Spurrinntiefe, 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 Erhaltungserfordernisse 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 Beanstandungen und folgende Verbesserungsvorschläge 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). (Berichtspunkt 12; Umsetzung ab sofort, Folgeprüfung in fünf Jahren).**
- II. **Die erforderlichen Mittel für die Straßenerhaltung 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).“**

Als Beanstandung und Verbesserungsvorschlag im Sinn des § 9 Abs. 2 des Oö. Landesrechnungshofgesetzes 2013 wurde vom Kontrollausschuss festgelegt:

Das Land OÖ sollte im Sinn 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). (Berichtspunkt 12; Umsetzung ab sofort, Folgeprüfung in fünf Jahren).

Der Kontrollausschuss beantragt, der Oö. Landtag möge beschließen:

- 1. Der Bericht des Oö. Landesrechnungshofs über die Initiativprüfung „Landesstraßen-erhaltung“ sowie die Festlegungen des Kontrollausschusses werden zur Kenntnis genommen.**
- 2. Dem Oö. Landesrechnungshof wird für seine Leistungen und den Bericht gedankt.**
- 3. Die Oö. Landesregierung wird aufgefordert, bis zur Folgeprüfung die Umsetzung der vom Kontrollausschuss festgelegten Empfehlung zu veranlassen.**

Linz, am 1. Juli 2026

Mag. Felix Eypeltauer
Obmann

Peter Handlos
Berichterstatter