



MAG. GÜNTHER STEINKELLNER

LANDESRAT

Klub – SPÖ OÖ  
Klubobfrau Sabine Engleitner-Neu, M.A. M.A.  
LAbg. Mag. Tobias Höglinger  
Landhausplatz 1  
4021 Linz

Linz, am 27. Oktober 2025  
Tgb.-Nr.: 105705/2025-LR/DG

Sehr geehrte Frau Klubobfrau Engleitner-Neu, M.A. M.A.,  
liebe Sabine!

Sehr geehrter Herr Landtagsabgeordneter Mag. Höglinger,  
lieber Tobias!

Bezugnehmend auf die schriftliche Anfrage betreffend "Erhaltungszustand der Brücken"  
(Beilage 11433/2025) übermittle ich die beigefügte Antwort.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Günther Steinkellner  
Landesrat

**1. Die ASFINAG beurteilt den Zustand ihrer Brücken nach Schulnoten. Auch das Land Oberösterreich überwacht seine Brücken laut Medienberichten „mit ständigen Prüfungen“. Wie funktioniert dieses Monitoring und welches Bewertungssystem wird dabei angewandt?**

Die Vorgehensweise für die Überprüfung und Beurteilung von Brücken ist in der RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) 13.03.11 "Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten - Straßenbrücken", herausgegeben von der FSV (Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr), geregelt. Dieses Regelwerk stellt den Stand der Technik für Straßenbrücken mit öffentlichem Verkehr dar und wird vom Land Oberösterreich genauso wie auch von der ASFINAG als fachliche Grundlage für die Überprüfung von Brücken herangezogen. Die RVS regelt, welche Bauteile in welchen Zeitintervallen und in welcher Art und Weise zu überprüfen sind.

Die Beurteilung erfolgt mittels Schulnotensystem sowohl für das Gesamtobjekt als auch für die einzelnen Bauteile wie z.B. Tragwerk, Pfeiler, Lager, Fahrbahnübergang etc.

In der RVS ist ein mehrstufiges Überwachungssystem vorgesehen, das so auch im Bereich der Landesstraßen-Brücken vom Land Oberösterreich umgesetzt wird:

- a) die laufende Überwachung: erfolgt durch den Streckendienst. Hier ist vorgesehen, dass die Bauwerke zumindest alle vier Monate auf grobe Schäden und auffällige Veränderungen überwacht werden, soweit diese vom Fahrzeug aus erkennbar sind.
- b) die Kontrolle: ist durch fachkundiges Personal durchzuführen. Hier sind alle zwei Jahre Kontrollen aller Bereiche der Brücke aus der Nähe und im Verdachtsfall eingehendere Untersuchungen durchzuführen. Die Bewertung erfolgt hier bereits im Schulnotensystem.
- c) die Prüfung: ist durch eine sachkundige Person, die einschlägige Erfahrung in der Brückenprüfung bzw. im Brückenbau hat, durchzuführen. Hier sind grundsätzlich alle sechs Jahre (bei einfacheren Brücken alle zwölf Jahre) Prüfungen durchzuführen. Die Prüfung ist im Vergleich zur Kontrolle genauer, sämtliche Bauteile werden aus der Nähe überprüft und Schadstellen mit Fotos dokumentiert. Bei komplexen oder großen Tragwerken wird die Prüfung fallweise auch durch externe Experten/Ziviltechniker durchgeführt. Neben der Benotung im Schulnotensystem enthält der Bericht auch eine Maßnahmenempfehlung.

**2. Wie lautet die aktuelle individuelle Zustandsbewertung für die Brücken in Landesverwaltung aufgegliedert nach Bezirk, Gemeindegebiet und Tonnage? (tabellarische Auflistung erbeten, Brücken unter 20 Meter Länge müssen nicht angeführt werden)**

Aktuelle Zustandsbewertung Gesamtbestand (etwa 3.000 Brücken):

|                |                  |                                                                                                                                                                                                     |
|----------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Note 1:</i> | <i>rd. 17,3%</i> | keine oder sehr geringe Schäden; keine Einschränkung der Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit; keine Maßnahmen erforderlich                                                     |
| <i>Note 2:</i> | <i>rd. 63,9%</i> | geringe, leichte Schäden; keine Einschränkung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit; keine Maßnahmen erforderlich                                                                             |
| <i>Note 3:</i> | <i>rd. 17,8%</i> | mittelschwere Schäden; keine Einschränkung der Tragfähigkeit; Anzeichen einer Verminderung der Gebrauchstauglichkeit bzw. Dauerhaftigkeit; geeignete Maßnahme soll mittelfristig eingeleitet werden |
| <i>Note 4:</i> | <i>rd. 1,0%</i>  | schwere Schäden; noch keine Einschränkung der Tragfähigkeit; Verminderung der Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit deutlich erkennbar; geeignete Maßnahme soll kurzfristig eingeleitet werden  |
| <i>Note 5:</i> | <i>keine</i>     | schwere Schäden, die eine Einschränkung der Tragfähigkeit und/oder Gebrauchstauglichkeit zur Folge haben; Maßnahmen sind unverzüglich einzuleiten                                                   |

(siehe Beilage 1)

**3. Wie hat sich der prozentuelle Anteil der Brücken in gutem oder schlechtem Erhaltungszustand (bzw. je Kategorie des Bewertungssystems) in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?**

Der Erhaltungszustand der Brücken im Landesstraßennetz hat sich in den letzten fünf Jahren aufgrund der konsequenten laufenden Erhaltung im Mittel praktisch kaum verändert – die gemittelte Zustandsnote über die Anzahl der Brücken lag

Ende 2024 bei 2,04 bzw.

Ende 2019 bei 2,07.

Die Brücken im Landesstraßennetz sind aufgrund laufender und gezielter Sanierungen und Erneuerungen im Mittel konstant in einem noch guten Zustand.

**a. Wie sieht die Prognose für die weitere Entwicklung bis 2030 aus?**

Die Prognose für die weitere Entwicklung bis 2030 (und darüber hinaus) ist abhängig von den Maßnahmen, die gesetzt werden, und den dafür zur Verfügung stehenden Budgetmitteln. Bis 2030 sind bei Fortschreibung und Wertsicherung der derzeitigen Budgetmittel (entsprechend den Entwicklungen des Baukostenindex) Verschiebungen in die schlechteren Bewertungen und damit Auswirkungen auf die Bewertung der Gesamtpopulation zu erwarten, wobei die Entwicklung des Brückenzustandes als Ganzes längerfristig ist (Verweildauer der relevanten Bauteile je Note im Mittel 10-15 Jahre).

Aufgrund der Altersstruktur der Brücken (große Anzahl von Brücken aus den 1960er und 1970er Jahren) wird der Reinvestitionsbedarf in den nächsten zwei Jahrzehnten aber merklich ansteigen, um den Zustand und damit die Verkehrs- und Tragsicherheit der Brücken langfristig auf einem vergleichbar guten Niveau zu halten.

**4. Welche Reinvestitionssumme ist in den Jahren 2025 bis 2030 jährlich erforderlich, um eine Verschlechterung des Gesamtzustandes aller Brücken hintanzuhalten und insbesondere die Verkehrssicherheit jeder einzelnen Brücke zu gewährleisten.**

Eine Abschätzung des Instandsetzungsbedarfs auf Grund der Alterung geht aktuell von gemittelt 22,3 Mio. Euro p.a. für die Jahre 2025-2030 (in Summe 133,9 Mio. Euro) zuzüglich Valorisierung aus, um der unter 3a. angeführten Verschlechterung bereits gegenzusteuern. Mit diesen Budgetmitteln ist jedoch nach wie vor noch eine schleichende Verschiebung in schlechtere Zustandsnoten prognostiziert, bis sich die Verteilung über die Zustandsklassen längerfristig auf einem tieferen Niveau stabilisiert.

Aus derzeitiger Sicht ist die Verkehrssicherheit – sprich die Tragsicherheit – bei den Objekten am Landesstraßennetz im Rahmen der normalen Alterung bis 2030 nicht gefährdet, wobei unvorhersehbare Entwicklungen bei einzelnen Objekten nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.

**5. Bei welchen Brücken ist auf Grund der „ständigen Prüfungen“ des Landes Oberösterreichs aus heutiger Sicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bis zum Jahr 2030 Sanierungsbedarf gegeben?**

Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Tragsicherheit und Dauerhaftigkeit werden laufend gesetzt, diese reichen von Kleininstandsetzungen durch die Brückenmeistereien bis hin zu den etwa 30-40 größeren Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen mit Fremdvergaben.

Im Regelfall werden die Maßnahmen zeitlich so gesetzt, dass es zu keinen Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit kommt. Ziel ist es, Objekte mit der "Zustandsnote 5" oder einer Gewichtsbeschränkung zu vermeiden.

In den Jahren 2025-2030 sind derzeit bereits Maßnahmen an 178 Objekten mit geschätzten Kosten von rd. 106 Mio. Euro vorgemerkt. Auf Grund der tatsächlich zur Verfügung stehenden Budgetmittel, der Abstimmung mit anderen Baumaßnahmen, Anpassungen im Bestand, rechtlichen Voraussetzungen, Personalressourcen etc. wird es noch zu Anpassungen kommen.

In diesen Kosten nicht enthalten sind größere Einzelprojekte wie der Neubau der Donaubrücke Mauthausen, die Neuerrichtung der bestehenden Bertlgrabenbrücke mit der Hangbrücke Hintstein auf der B115 sowie die Objekte Schlichtenbachbrücke auf der B134, die Brücke über die dürre Aurach (B145) sowie die Eckbachbrücke und der Viehdurchlass auf der B156, die über andere Budgetansätze bedeckt sind.

Die angeführten Sanierungsvorhaben gewährleisten aus heutiger Sicht, dass die Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und die altersbedingte Dauerhaftigkeit im Gesamtbestand bis 2030 gegeben sind.

(siehe Beilage 2)

**6. Welche budgetären Maßnahmen setzen Sie in Bezug auf die im Bewirtschafterbericht zum Rechnungsabschluss 2024 kommunizierte Verschlechterung des Zustands der Infrastrukturwege im Verantwortungsbereich des Landes Oberösterreich?**

Um die notwendigen Mittel für die Instandhaltung der Landesstraßen gewährleisten zu können, setze ich mich seit meinem Amtsantritt auf verschiedenen Ebenen ein. So fordere ich bereits seit einigen Jahren, dass Strafgeelder, die auf Landesstraßen B eingehoben werden, zu Gunsten der Straßenerhaltung in den Bundesländern zweckgewidmet eingesetzt werden. Derzeit fließen sämtliche Strafgeelder auf Landesstraßen B dem Bund zu.

Weiters fordere ich die Zweckwidmung der Mineralölsteuer zur Erhaltung der Infrastruktur von Bundesländern und Gemeinden.

**Beilagen:**

Beilage 1 zu Frage 2.pdf

Beilage 2 zu Frage 5.pdf