



Jahresbericht 2013

Landesstraßen Tirol
Bau, Erhaltung und Straßendienst





Vorwort

„Die Landesstraßen sind eine Visitenkarte des Landes Tirol.“ Diesen Ausspruch, eine Abwandlung aus den Leitlinien des Landesstraßendienstes, stelle ich diesem Jahresbericht voran, denn er trifft auf unsere Landesstraßen zu wie kaum auf einen anderen Teil in unserem schönen Land.

Täglich benutzen tausende Einheimische und Gäste die Tiroler Landesstraßen. Sie alle sehen auf einen Blick den Zustand unserer Straßen, der als Spiegelbild des ganzen Landes gelten kann. Nach einem Jahr als Straßenreferent des Landes Tirol kann ich sagen, dass ich diese „Visitenkarte des Landes“ sehr gerne vertrete.

In diesem Bericht über das Jahr 2013 finden Sie ausführliche Beschreibungen der vielfältigen Leistungen der Tiroler Landesstraßenverwaltung. Ich darf Sie besonders auf die zahlreichen Beschreibungen von Bauvorhaben hinweisen. Alle diese Bauprojekte werden stets dem Grundsatz unterworfen, die Sicherheit auf den Landesstraßen zu verbessern und zur bestmöglichen Entlastung der Bevölkerung beizutragen.

So möchte ich von diesen Projekten nur zwei hervorheben: Wie bei der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Steinach am Brenner profitiert auch durch die umweltgerechte Umgestaltung der B 178 Loferer Straße in Ellmau in erster Linie die einheimische Bevölkerung von diesen Bauten. Diese hervorragenden Ergebnisse waren nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und dem Land Tirol möglich.

Die Hochwasserkatastrophe vom Juni 2013 ist noch allen in einprägsamer Erinnerung. Auch die Tiroler Landesstraßen waren vor allem im Tiroler Unterland und im Raum Innsbruck stark davon betroffen. So mussten allein dafür zusätzliche 6 Mio. € aufgewendet werden, das Doppelte des durchschnittlichen Aufwandes für die Katastrophenschadensbeseitigung der Vorjahre! Ich darf mich beim Tiroler Landtag für die sofortige Bereitstellung dieser zusätzlichen Mittel bedanken.



Besonders bei der Beseitigung von Katastrophenschäden, aber auch bei allen anderen Arbeiten des Straßendienstes haben sich die hohe Professionalität und die Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesstraßenverwaltung gezeigt. So ist es mir ein Anliegen, an dieser Stelle jeder und jedem Einzelnen meinen Dank für ihren Einsatz und die täglich geleistete Arbeit auszusprechen.

Viele Vorhaben sind für die StraßenbenutzerInnen sofort erkennbar, dahinter steht oft eine umfangreiche Vorbereitung wie beim Projekt „Landesstraßendienst 2020“. Hier wurden eine Überprüfung des derzeitigen Zustands des Landesstraßendienstes und ein Ausblick bis 2020 auf die Herausforderungen und Entwicklungen im Bereich der Straßenmeistereien gemacht.

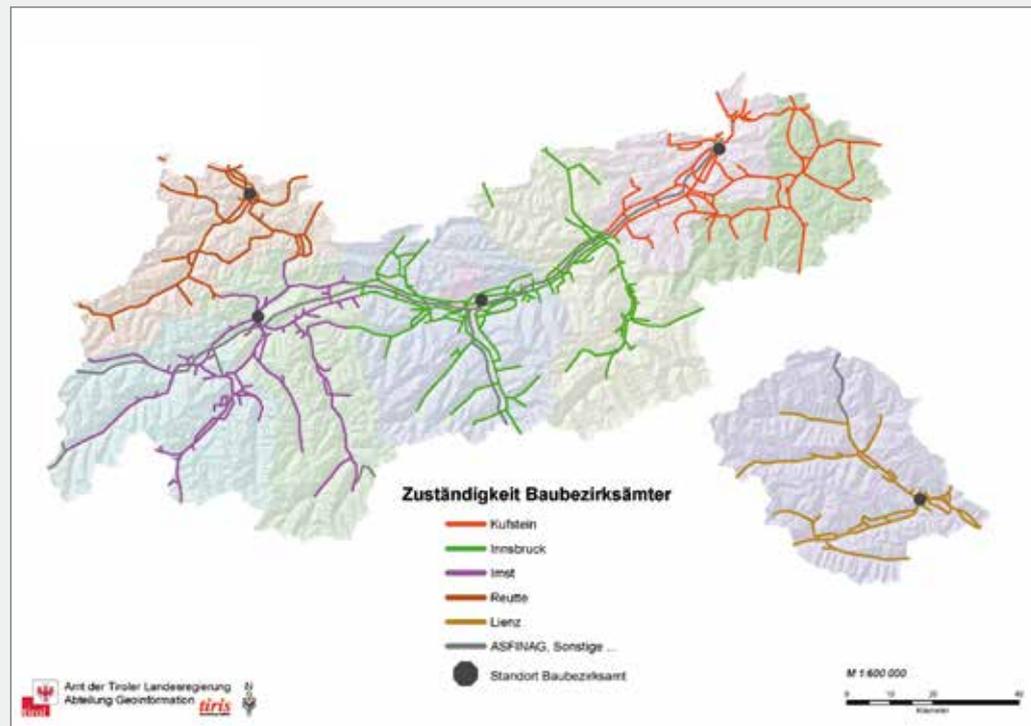
Ich bin mir sicher, dass die Landesstraßenverwaltung diesen Weg in Zukunft konsequent weiterverfolgen wird: Tirols Landesstraßen werden auch im Jahr 2020 die Ansprüche der VerkehrsteilnehmerInnen erfüllen!

ÖR Josef Geisler
Landeshauptmannstellvertreter und
Straßenreferent des Landes Tirol



Inhaltsverzeichnis

<u>Unser Straßennetz</u>	6
<u>Unsere Organisation</u>	7
<u>Allgemeines</u>	9
Neu- und Ausbau	9
Beiträge	11
Bauliche und betriebliche Straßenerhaltung	11
<u>Gesamtaufwand</u>	13
<u>Straßenneu- und -ausbau</u>	15
Verkehrsentwicklung	15
Entwicklung Aufwand	16
Entwicklung QM-System, Bauvorhabensdatenbank	17
Die Landesstraße als Nachbar	19
Digitale Verortung von Gestattungen	22
Neu- und Ausbau Landesstraßen B	23
Neu- und Ausbau Landesstraßen L	38
Gemeindebrücken	49
<u>Bauliche Erhaltung</u>	51
Entwicklung Aufwand	51
Erhaltungsmanagement	52
Maßnahmen 2013	56
<u>Beseitigung von Katastrophenereignissen</u>	61
Katastrophen-Hochwasser 2013	62
<u>Boden- und Baustoffprüfstelle</u>	64
<u>E&M-Technik</u>	65
Maßnahmen 2013	66
Web-Kameras	68
Verkehrsmanagementzentrale VMZ	68
<u>Objektprüfungen</u>	69
<u>Betriebliche Straßenerhaltung</u>	70
Projekt „Landesstraßendienst 2020“	70
Entwicklung Aufwand	71
Personalentwicklung	72
Leistungen / Kostenträger	73
Winterdienst	77
Fahrzeuge und Geräte	80
<u>Leitlinien des Landesstraßendienstes Tirol</u>	82



Straßenkarte von Tirol

Unser Straßennetz

Das Tiroler Landesstraßennetz weist mit Stand 1.1.2013 eine Länge von 2.236 Straßen-km bzw. 4.788 Fahrstreifen-km auf. Davon entfallen auf Landesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen B) 968 Straßen-km bzw. 2.207 Fahrstreifen-km und auf Landesstraßen L 1.268 Straßen-km bzw. 2.581 Fahrstreifen-km.

Die längste Straße im Tiroler Landesstraßennetz ist die B 171 Tiroler Straße mit einer Länge von 166,095 km, die kürzeste Landesstraße ist die L 54 Vögelsbergstraße mit einer Länge von 325 m.

Im Streckennetz der Landesstraßenverwaltung befinden sich 1.919 Brücken mit einer Stützweite von über 2 m und einer Gesamt-

fläche von 424.228 m², 34 bergmännische Tunnel und 105 Galerien, Tunnel in offener Bauweise und Unterflurtrassen.

Die längste Brücke ist die Planseewerkbrücke (B 179 Fernpassstraße) mit einer Länge von 628 m, die längste Galerie ist die Erlachgalerie an der L 25 Defereggentalstraße, das längste Unterflurbauwerk die Unterflurtrasse Bruckhäusl an der B 178 Loferer Straße. Der längste bergmännische Tunnel ist der Lermooser Tunnel mit einer Länge von 3.414 m.

An die Tunnelüberwachungszentrale (TÜZ) in der Leitstelle Tirol sind derzeit 24 Tunnel, Unterflurtrassen und Galerien angeschlossen.

Unsere Organisation

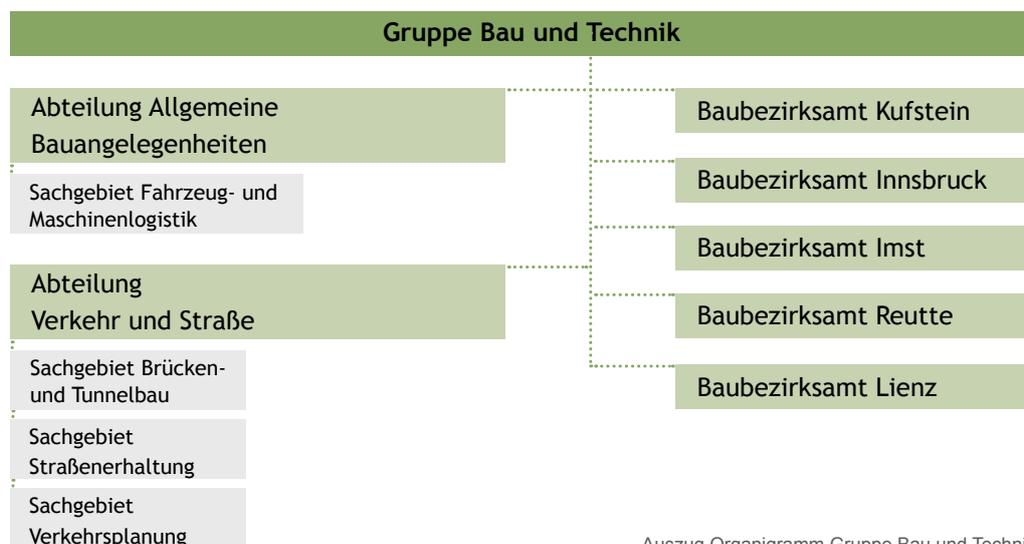
Landesbaudirektion

Mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Landesstraßenverwaltung, insbesondere des Straßenneu- und -ausbaus, der baulichen und betrieblichen Straßenerhaltung und der Verkehrsplanung, sind in Tirol im Wesentlichen folgende Abteilungen und Sachgebiete betraut:

- Abteilung Verkehr und Straße
- Sachgebiet Brücken- und Tunnelbau
- Sachgebiet Straßenerhaltung

- Sachgebiet Verkehrsplanung
- Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik
- Baubezirksämter Kufstein, Innsbruck, Imst, Reutte und Lienz
- 15 Straßenmeistereien

Außerdem werden vom Haushalts- und Rechnungsdienst und der Abteilung Geoinformation wichtige Dienstleistungen für die Straßenverwaltung erbracht.



Auszug Organigramm Gruppe Bau und Technik

Im Mai 2007 wurde der Fachbereich Elektro- und maschinentechnische Anlagen (E&M-Technik) im Sachgebiet Straßenerhaltung neu eingerichtet. Die Aufgaben des Fachbereiches umfassen im Wesentlichen die Betreuung und Störungsbehebung der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen in Landesstraßentunneln, von Nebenanlagen (Silos, Ampelanlagen ...), Elektroinstallatio-

nen in den Straßenmeistereien und von Gewässerschutzanlagen.

Im Juni 2010 wurde die Abteilung Brücken- und Tunnelbau als Sachgebiet in die Abteilung Straßenbau eingegliedert. Die Aufgaben des Sachgebietes umfassen die Planung, die Ausschreibung und Vergabe für den Neubau von Brücken, Tunneln und Galerien. Zu den

weiteren Aufgaben zählen die Prüfung der Brücken, der Tunnel und Galerien sowie der geankerten Stützkonstruktionen einschließlich der Planung und Ausschreibung von Instandsetzungsarbeiten für diese Ingenieurbauwerke im gesamten Landesstraßennetz.

Zu den weiteren Aufgaben des Sachgebietes zählen die straßen-, brücken- und tunnelbautechnische Beurteilung von Sondertransporten.

Im August 2012 wurde die Abteilung Verkehrsplanung als Sachgebiet in die Abteilung Straßenbau eingegliedert und aus diesem Anlass auch die Abteilungsbezeichnung auf

Abteilung Verkehr und Straße geändert. Die Aufgaben des Sachgebietes Verkehrsplanung liegen zum einen im Bereich der Landesstraßenverwaltung, wie beispielsweise die Planung von Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) oder die Betreuung der Verkehrszählungen. Daneben hat das Sachgebiet Verkehrsplanung eine Reihe weiterer Aufgaben.

Nach der Auffassung der Straßenmeistereien Kitzbühel und Innsbruck wird das Landesstraßennetz derzeit von 15 Straßenmeistereien betreut. Diese unterstehen den 5 Baubezirksämtern und der Abteilung Verkehr und Straße, Sachgebiet Straßenerhaltung.

Gruppe Bau und Technik, Abteilung Verkehr und Straße, SG Straßenerhaltung

BBA Kufstein	BBA Innsbruck	BBA Imst	BBA Reutte	BBA Lienz
Kufstein	Zell a. Z.	Umhausen	Reutte	Matrei i. O.
Wörgl	Vomp	Imst-Nassereith	Lechtal	Leisach
St. Johann	Matrei a. B.	Landeck-Zams		
	Zirl	Ried		

Organigramm Straßendienst

Allgemeines

Neu- und Ausbau

Die zahlreichen Neu- und Ausbautvorhaben der Tiroler Landesstraßen werden hinsichtlich der nachfolgenden Kriterien bewertet, anschließend in den jährlichen Bauprogrammen abgebildet und laufend evaluiert:

- Verkehrssicherheit (Ausbau, Umbau von Kreuzungen, Unfallhäufungspunkte)
- ganzjährige sichere Erreichbarkeit aller Landesteile (Bau von Schutzbauten, Kooperation mit der Wildbach- und Lawinenverbauung)
- Schutz der Anrainer vor den Auswirkungen des Verkehrs (Bau von Umfahrungen, Ausbau, Lärmschutz)
- Leistungsfähigkeit der für die Bevölkerung und Wirtschaft des Landes wichtigsten Verkehrsinfrastruktur

Besonders zu erwähnen sind auch die vielen kleinen Ausbauwünsche im gesamten Landesbereich, wie beispielweise der Ausbau und die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Objektblößen, Verbreiterungen und Linienkorrekturen sowie die Verbesserung von Kreuzungsbereichen (Errichtung von Kreisverkehrsanlagen und Verkehrslichtsignalanlagen) und die Sanierung von Unfallhäufungsstellen.

Die Lawinenkatastrophen des Feber 1999 im westlichen Tirol haben gezeigt, dass im Bereich der Landesstraßen noch eine Reihe von Schutzbauten zur Gewährleistung einer ganz-

jährigen sicheren Befahrbarkeit notwendig sind. Gegenüber dem bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Lawinenschutzprogramm war eine wesentliche Erweiterung der Maßnahmen erforderlich. Dies betraf in erster Linie die Paznauntalstraße, die Lechtalstraße, die Reschenstraße, die Fernpassstraße und die Landesstraßen in einigen Seitentälern.

Die ehemaligen Bundesstraßen B wurden mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz am 1. April 2002 den Bundesländern übergeben. Diese Straßen wurden mit einer Novelle des Tiroler Straßengesetzes als Landesstraßen B in die Verwaltung des Landes Tirol übernommen.

Die Finanzierung in den Jahren 2002 bis 2007 erfolgte nach den Bestimmungen des Zweckzuschussgesetzes. Für die Zeit ab 2008 wurde der direkte Zweckzuschuss in Ertragsanteile nach dem Finanzausgleichsgesetz umgewandelt.

Durch die teilweise sehr zögerliche Mittelzuweisung des Bundes für den Neu- und Ausbau der Bundesstraßen B in den Jahren 1999 bis 2001 sah sich das Land Tirol gezwungen, über die aus dem Zweckzuschuss für diese Straßen zur Verfügung stehenden Mittel zusätzliche Finanzen in Form eines Sonderprogramms im außerordentlichen Haushalt zur Vorfinanzierung der Neu- und Ausbautvorhaben des 10-Jahres-Bauprogramms vorzusehen. Dies diente dazu, den in den Jahren vor der „Verlängerung“ zustande gekommenen Rückstand beim Neu- und Ausbau teilweise aufzuholen.



Asphaltierung im Neubauvorhaben Umfahrung Mittewald

Am 22. und 23. August 2005 gingen im Bereich des Arlbergs und des Paznauntals die gewaltigsten Niederschläge seit Beginn der Aufzeichnungen nieder. Infolge der Wassermassen kam es zu weitreichenden Überflutungen von Landesstraßen. Teilweise wurde der gesamte Straßenkörper weggerissen. Ausspülungen von Widerlagern ließen zwei größere Brücken in das Bachbett stürzen. Von der neu errichteten Groß- und Birkentalgalerie wurden 80 m so beschädigt, dass sie abgetragen werden mussten. Diese Schäden sind seit Dezember 2006 zur Gänze behoben.

Insgesamt musste der Schaden an Landesstraßen B durch diese Ereignisse mit rund 33 Mio. € und an Landesstraßen L mit rund 5,0 Mio. € beziffert werden.

Aufgrund der massiven Aufwendungen zur Behebung dieser Schäden hat der Landtag die Sonderprogramme „Vorfinanzierung von Bauvorhaben des 10-Jahres-Bauprogramms an Landesstraßen B“ und „Verkehrssicherheit

an Landesstraßen L“ für noch nicht begonnene Bauvorhaben aufgehoben und hat die Mittel nur mehr für bereits laufende Projekte genehmigt. Eine letzte Rate wurde im Jahr 2009 mit 5,5 Mio. € budgetiert.

Seit 2010 erfolgt die Finanzierung aller Neu- und Ausbauvorhaben an Landesstraßen in einem gemeinsamen Haushaltsansatz. Für die Jahre 2011 und 2012 mussten die Mittel für Investitionen aufgrund einer sehr angespannten Budgetsituation entsprechend den Vorgaben des Budgetpfades deutlich reduziert werden.

Für die Beseitigung an Schäden an Landesstraßen infolge des Juni-Hochwassers 2013 mussten in diesem Jahr zusätzlich zum ordentlichen Haushalt 6,0 € Mio. aufgewendet werden.

Für bereits laufende und neue Vorhaben sowie die Projektierung standen der Landesstraßenverwaltung im Jahr 2013 insgesamt 33,2 Mio. € zur Verfügung.

Beiträge

Aus den Mitteln des Landesstraßenbaues werden für Maßnahmen, welche im Interesse und zum Vorteil des Bestandes einer Landesstraße durch Dritte durchgeführt werden, verschiedene Beiträge geleistet.

An den **Schutzwasserbau** werden für Sicherungen der für den Bestand einer Landesstraße erforderlichen Uferböschungen entsprechend dem Wasserbauten-Förderungsgesetz Interessentenbeiträge geleistet.

Beiträge an die **Landesforstdirektion** werden für flächenwirtschaftliche Projekte (Aufforstungen und erforderliche Waldaufschließungen), die einen Schutz für die Landesstraße bringen, bezahlt.

An die **Wildbach- und Lawinerverbauung** fließen Beiträge für Anbruchverbauungen, Bachverbauungen und andere Schutzbauten, die dem Bestand und der sicheren Benutzbarkeit der Landesstraßen dienen.

Zudem leistet das Land Tirol einen nicht unerheblichen Beitrag zum Lärmschutz der anrainenden Bevölkerung. An den Straßenabschnitten der hochbelasteten Landesstraßen B, an denen bauliche Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sind, werden **Förderungen** für den Einbau von **Lärmschutzfenstern** ausbezahlt.

Gemäß den Bestimmungen des Tiroler Straßengesetzes beteiligt sich die Landesstraßenverwaltung auch an Fußgängerüber- und -unterführungen, welche durch Gemeinden errichtet werden, sowie an überörtlichen Radwegen, wenn sie der Entlastung einer Landesstraße dienen.

Insgesamt hat die Landesstraßenverwaltung für Beiträge im Jahr 2013 ca. 4,2 Mio. € aufgewendet. Davon fielen 500.000 € für den Kreisverkehr Imst Auf Arzill an.

Bauliche und betriebliche Straßenerhaltung

Die Erhaltung von Straßen dient der Sicherung des Bestandes und der Aufrechterhaltung von Verkehrssicherheit und Fahrkomfort durch betriebliche und bauliche Maßnahmen aller Art unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit.

Rechtsgrundlage hierfür bilden im Wesentlichen das Tiroler Straßengesetz, § 46 Erhal-

tung der Straßen und das ABGB sowie sonstige gesetzliche Bestimmungen wie StVO, Bodenmarkierungsverordnung etc.

Die Straßenerhaltung unterteilt sich in die betriebliche Straßenerhaltung (Straßendienst) und in die bauliche Erhaltung mit folgenden Kernaufgaben:

Straßenerhaltung

Betriebliche Straßenerhaltung	Bauliche Straßenerhaltung
Fahrbahninstandhaltung	Fahrbahn
Brücken und Mauern	- Instandsetzung
Tunnel	- Verstärkung
Straßenausrüstung	- Erneuerung
Winterdienst	Brücken
Grünflächenpflege	Mauern
Nebenanlagen	Tunnel
Strecken- und Hilfsdienst	

Systematik Straßenerhaltung

Eine eindeutige Zuordnung der einzelnen Erhaltungsaufgaben zu den beiden Erhaltungsbereichen ist insbesondere bei der Instandhaltung und Instandsetzung nicht immer leicht zu treffen, wie auch die Begriffe bzw. Definitionen in den technischen Richtlinien RVS nicht exakt abgegrenzt sind.

Die Zuordnung der Fahrbahninstandhaltung zur betrieblichen Straßenerhaltung hat vornehmlich organisatorischen Charakter, da diese Arbeiten entsprechend ihrem Umfang in der Regel vom Straßendienst wahrgenommen werden und auch in der Kostenrechnung und im Landeshaushalt im Bereich der betrieblichen Straßenerhaltung abgebildet werden.

Unter Instandhaltung versteht man in diesem Sinne bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs zur Erhaltung der Fahrbahnoberfläche, wie das Verfüllen von Rissen und Schlaglöchern, kleinere Oberflächenbehandlungen, örtliche Spurrinnenbeseitigungen und Profilierungen.

Ein weiterer Zugang zu Instandhaltungen durch den Straßendienst ist dadurch gegeben, dass die einzelnen Schäden nach deren Auftreten im Sinne der Verkehrssicherheit umgehend zu sanieren sind.

Die Landesstraßenverwaltung Tirol hat Richtwerte für eine Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Instandsetzungen definiert.

Für die Fahrbahninstandhaltung wurde hier eine Fläche von 1.500 m² als Grenze zwischen betrieblicher und baulicher Straßenerhaltung als Planungswert angegeben.

Für Instandhaltungsmaßnahmen an Objekten (Brücken, Mauern, Tunnel) wurden als Obergrenze Maßnahmenkosten von rd. 15.000 € definiert.

Der baulichen Straßenerhaltung zugeordnet werden auch jene Maßnahmen, die zur Beseitigung von Katastrophenschäden aufgewendet werden müssen.

Gesamtaufwand

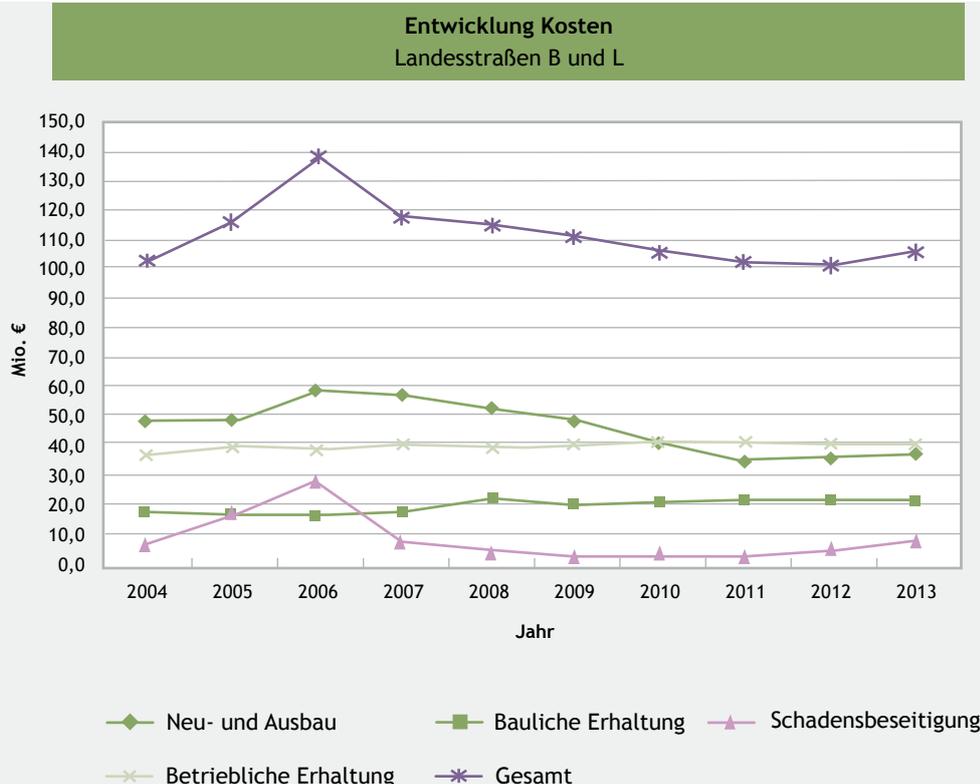
In der nachfolgenden Abbildung ist die Entwicklung des Gesamtaufwandes der Landesstraßenverwaltung Tirol dargestellt.

Im Neu- und Ausbau ist infolge der sehr zögerlichen Mittelzuteilung des Bundes in den Jahren 1999 bis 2001 und der damit im Zusammenhang stehenden Vorfinanzierung zur Bewältigung von mehreren Großbauvorhaben ein Kostenanstieg in den Jahren 2002–2006 zu verzeichnen. Seit 2007 sind aufgrund des Auslaufens der Sonderprogramme für Landesstraßen B und L und

aufgrund der allgemeinen Budgetsituation Investitionen im Bereich der Neu- und Ausbauten stark rückläufig.

Der auffällige Kostenanstieg im Jahr 2006 ist hauptsächlich auf die Bewältigung der Schäden infolge der Hochwasserereignisse am 22. und 23. August 2005 (Schadensbeseitigung) zurückzuführen.

Der Gesamtaufwand der Landesstraßenverwaltung des Jahres 2013 betrug knapp unter 112 Mio. €.





Die Aufwendungen für die bauliche Erhaltung lagen in den letzten Jahren durchschnittlich bei etwa 20 Mio. € pro Jahr.

Im Jahr 2008 wurden für Instandsetzungen etwas höhere Investitionen getätigt. Der größte Anteil dieser erhöhten Aufwendungen wurde für die Adaptierung der Straßenmeisterei St. Johann in Tirol erforderlich.

Die insgesamt etwas gestiegenen Kosten sind durch unbedingt notwendige Bud-

geterhöhungen infolge stark gestiegener Asphaltpreise erklärbar.

In der betrieblichen Straßenerhaltung konnten trotz deutlicher Preissteigerungen die Ausgaben in etwa auf dem Niveau der Vorjahre gehalten werden. Beim Lohnaufwand wurde trotz sinkender Mitarbeiterzahlen aufgrund von Änderungen beim Familienlastenausgleichsgesetz im Jahr 2008 im Lohnabschluss 2009 ein nicht unerheblicher Kostenanstieg verzeichnet.

Straßenneu- & -ausbau

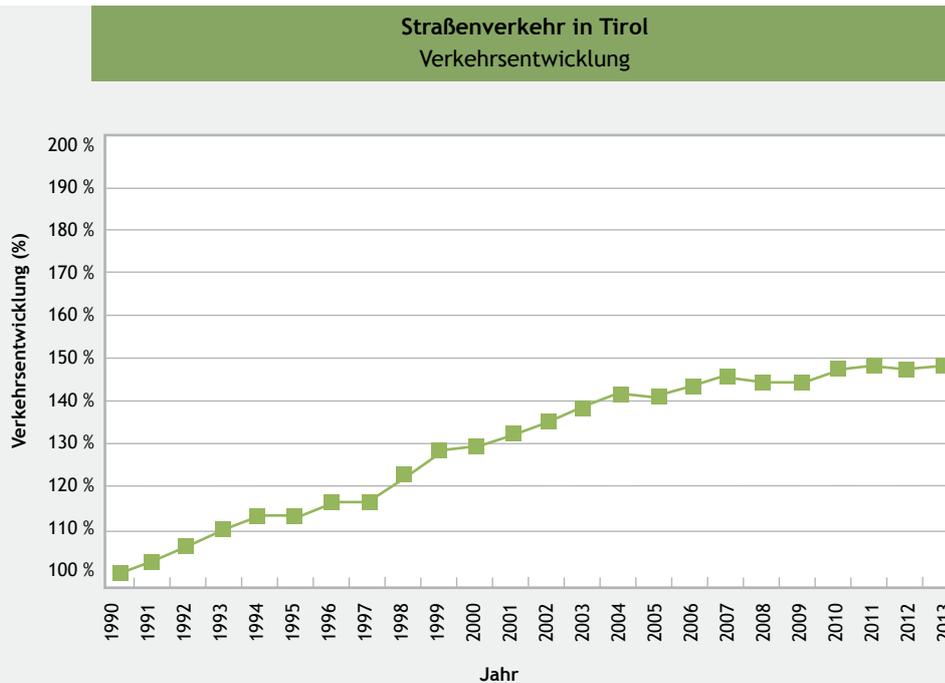
Verkehrsentwicklung

Ziel und gesetzlicher Auftrag der Straßenerhaltung ist es, die Straße in einem Zustand zu halten, dass sie vom Verkehrsteilnehmer ohne besondere Gefahr benutzt werden kann und den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit entspricht.

Nachdem im vergangenen Jahr ein geringfügiger Rückgang der Verkehrsentwicklung auf Tirols Straßen verzeichnet wurde (2012: -0,7 %), war 2013 nach den Auswertungen des Sachgebietes Verkehrsplanung wieder ein leichter Zuwachs (+0,8 %) zu beobachten.

Sowohl auf den Landesstraßen B (+0,6 %), den Landesstraßen L (+1,2 %) als auch auf den Autobahnen und Schnellstraßen (+1,0 %) wurden 2013 moderate Steigerungen im Verkehrsaufkommen verzeichnet.

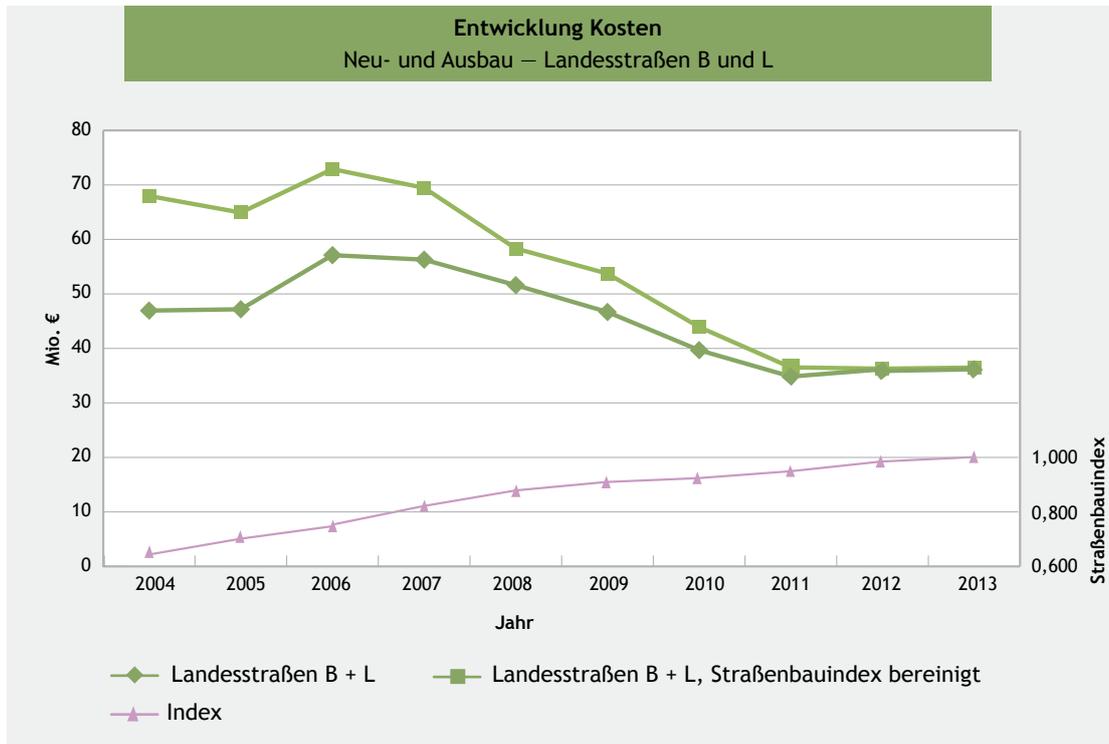
Insgesamt hat sich der KFZ-Verkehr seit 1980 mehr als verdoppelt, seit 1990 ist er um fast 50 % gestiegen. In den letzten 10 Jahren stieg das Verkehrsaufkommen hingegen weniger rasch an. Gegenüber 2003 betrug der Anstieg lediglich +6 %.



Entwicklung Aufwand

Für den Neu- und Ausbau des Landesstraßennetzes standen im Jahr 2013 rund 29,5 Mio. € zur Verfügung. 2,8 Mio. € wurden für die Bauleitungs- und Projektierungsleistungen aufgewendet. Beiträge an den Schutzwasserbau, die Landesforstdirektion, die Wildbach- und Lawinenverbauung sowie Lärm-

schutzfenster und Radwege wurden in der Höhe von € 4,2 Mio. € geleistet. Trotz eines strengen Sparkurses ist es auch im Jahr 2013 gelungen, wieder eine Vielzahl von Projekten zur Hebung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Leistungsqualität der Bevölkerung umzusetzen.



Entwicklung QM-System; Bauvorhabensdatenbank

Kurzbezeichnung	Langbezeichnung	Aktiv
Ansuchen Bauanzeige	Ansuchen Bauanzeige	✓
Ansuchen Enteignung	Ansuchen Enteignung	✓
Ansuchen Straßenbaubewilligung	Ansuchen Straßenbaubewilligung	✓
Ansuchen WNF-Verfahren	Ansuchen WNF-Verfahren	✓
AuftragDirektvergabe Erhaltung	AuftragDirektvergabe Erhaltung	✓
Auftragsschreiben Bauvorhaben	Auftragsschreiben Bauvorhaben	✓
Auftragsschreiben Beläge	Auftragsschreiben Beläge	✓
Auftragsschreiben JÖV Brücken	Auftragsschreiben Jahresbauvertrag	✓
Auftragsschreiben Planer	Auftragsschreiben Planer	✓
Bauzeitverlängerung	Bauzeitverlängerung	✓
Erfeldigung Bescheide	Erfeldigung Bescheide	✓
Genehmigung WLW	Genehmigung WLW	✓
Lärmschutz, Antrag	Lärmschutz, Antrag	✓
Meldung Katastrophenschaden	Meldung Katastrophenschaden	✓
Planungsfreigabe Objekt	Planungsfreigabe Objekt	✓
Planungsfreigabe Straßenrecht	Planungsfreigabe Straßenrecht	✓
Planungsfreigabe WNF-Recht	Planungsfreigabe WNF-Recht	✓
RVS Begutachtung	RVS Begutachtung	✓
Veröffentlichung Bote	Veröffentlichung Bote	✓
Vorschlag Auftragschr. BV neu	Vorschlag Auftragschr. BV neu	✗
Wildwameneinrichtung akustisch	Wildwameneinrichtung akustisch	✓
Wildwameneinrichtung optisch	Wildwameneinrichtung optisch	✓
Zusatzauftrag	Zusatzauftrag	✓

ELAK – Geschäftsfallmuster Abteilung Verkehr und Straße

Ende 2007 wurde in der Abteilung Straßenbau der Entschluss gefasst, die Qualität der Projekte der Straßenverwaltung in Anlehnung an die ÖNORM EN ISO 9004 einer weiteren Leistungsverbesserung zu unterziehen. Ein derartiges Qualitätsmanagementsystem gemäß ISO ist gekennzeichnet durch die Hauptelemente (1) Überblick, (2) Verfahrensanweisungen, (3) Arbeitsanleitungen und (4) Formblätter.

Am Beginn der Arbeiten stand eine Sichtung vielfältiger Dokumentvorlagen und eine Durchleuchtung einzelner Prozesse. Kern des Qualitätsmanagements waren schließlich zentral vorgehaltene Formblätter zu den wichtigsten Meilensteinen in der Projektumsetzung von Straßenbauprojekten.

Dokumentiert wurden von 2007–2012 alle wesentlichen Projektschritte in einer in Zusammenarbeit mit der DVT geschaffenen Datenbank.

In den Jahren 2011 und 2012 wurde mit Unterstützung des Sachgebietes Verwaltungsentwicklung der nächste Schritt in der Weiterentwicklung des QM-Systems gesetzt. Die wichtigsten Dokumentvorlagen aus dem QM wurden in den elektronischen Akt (ELAK) übernommen und in „sogenannte“ Geschäftsfallmuster eingearbeitet. Die Kerninhalte der Bauvorhabensdatenbank wurden in eine für die Verwaltung der Bauprogramme adaptierte Software (Cognos) übernommen und werden nunmehr dort gepflegt.

Diese Anwendung dient nun einerseits als Datenbank und macht zusätzlich alle relevanten Informationen aus der Buchhaltung (SAP) verfügbar. Für alle aktuellen Bauvor-

haben wird nun täglich ein Detailbericht erzeugt, der alle verfügbaren Daten den damit befassten Mitarbeitern transparent und übersichtlich darstellt.

Stanz	Kilometer	Bezeichnung PSP	Projektleiter	Status	Kostenverfolgung	Datum Kostenverfolgung	Kostenrahmen	Datum Kostenrahmen	Kosten
18-181.9001	0181	km 17,14 - 17,08 Seehofunnel, GS, Baumstammarbeiten und ID	11 BekW	1					
18-181.9002	0181	km 24,85 Ampelbachbrücke, TW-3	11 BekW	1					
18-181.9003	0181	km 17,14 - 17,08 Seehofunnel, GS, BuG	11 Aume	1					
18-181.9004	0181	km 19,40 - 20,09 Scheideböcke - Achenbühl Süd	11 Rhom	1					
18-181.9005	0181	km 15,40 - 16,20 Mauersanierung Achenbühl	11 Pret	1					
18-182.0000	0182	Knoten A21 Innsbruck/Süd	11 Stag	1	R	30/06/12			
18-182.0000	0182	km 24,62 ODF Steinach und Kl L99	11 Stag	1	A	04/07/12			
18-182.0000	0182	km 0,57 - 0,89 Lärmschutz Bergtal	11 Rpe	1	A	30/05/12			
18-182.1100	0182	km 1,48 - 1,36 Rückbau Parkspuren	11 Stag	1	R	13/12/12			
18-182.1100	0182	km 10,54 - 10,72 Sanierung Unfallhaupungsstelle	11 Homs	1	S	06/12/12			
18-182.1120	0182	km 16,70 - Erdbebenzone Mühlbach	11 Stag	1	R	22/01/13			
18-182.3003	0182	km 35,18 - 35,05 ÖMV - Brücke ö. A 11, IDT	11 Rhom	1					
18-182.3004	0182	km 16,40 - 17,50 Matrieveld - Zainerhof, ID	11 Rhom	1					
18-182.3005	0182	km 13,90 - 15,50 Mauersanierung	11 Pret	1					
18-182.3008	0182	km 34,20 - 35,16 Bettagssanierung Klam, IDT	11 Rhom	1					
18-182.3009	0182	km 0,22 Leupoldsträßenbrücke, Schutzplättchen	11 BekW	1					
18-182.3001	0182	km 7,02 Lehenbachbrücke, GS, Umbau	11 Gugl	1					
18-182.3002	0182	km 24,50 - 25,16 ODF Steinach, IDT	11 Stag	1					
18-182.3003	0182	km 0,00 - 0,80 Unterfahrschutz	11 Pret	1					
18-182.3004	0182	km 7,22 - 9,50 Bettagssanierung Stefanbrücke - km 9,50, IDT	11 Rhom	1					
18-182.3006	0182	km 15,50 - 17,08 Mauersanierung	11 Pret	1					
18-182.3007	0182	km 8,30 - 8,55 Randbetonenmauerung auf Stützmauerkonstruktion	11 Pret	1					
18-182.3008	0182	km 7,02 Lehenbachbrücke, GS, E	11 Gugl	1					
18-182.3009	0182	km 20,09 Stafflachbrücke, San. Brüst.M./TW-I	11 BekW	1					
18-182.7001	0182	km 8,15 - 11,00 Bergspur und Einrutsch	11 Pret	1					
18-182.7002	0182	km 30,85 Erdrutsch	11 Pret	1					
18-182.7003	0182	km 9,39 Erdrutsch	11 Pret	1	S	30/05/12			
18-182.7004	0182	km 13,70 Erdrutsch	11 Pret	1					
18-182.7005	0182	km 20,10 Felssturz	11 Pret	1					
18-182.7006	0182	km 13,50 Erdrutsch	11 Pret	1					
18-182.7007	0182	km 13,20 Erdrutsch	11 Pret	1					
18-182.7008	0182	km 8,89 Erdrutsch	11 Pret	1					
18-182.7009	0182	km 15,50 Erdrutsch, Gde. Schönberg i. B.	11 Pret	1					
18-182.7000	0182	km 8,79 Erdrutsch, Gde. Schönberg i. B.	11 Pret	1					
18-181.0000	0181	km 0,45 - 0,45 Mauer Zufahrt 031, 241	11 Stag	1	A	20/06/12			

Vervollständigen Sie bestehende Bauvorhaben

Summe: | Aktueller Eigentümer: U012903

Ansicht Detailbericht Cognos

Die Landesstraße als Nachbar

In vielen Angelegenheiten ist die Landesstraßenverwaltung als direkter Nachbar der anliegenden Grundstücke erste Ansprechperson. Die folgenden Themenbereiche sollen einen Überblick über die von der Landesstraßenverwaltung betreuten Anliegen der Anrainer vermitteln.

Lärmschutzfensterförderung

Grundvoraussetzungen für eine Förderung sind:

- Das Wohnobjekt muss an einer Landesstraße B liegen.
- Die Lärmgrenzwerte müssen überschritten sein.
- Der Antragsteller (Mieter, Eigentümer) muss bereits seit mindestens 10 Jahren im betreffenden Objekt wohnen bzw. Eigentümer sein.

Das Merkblatt und das Antragsformular können im Internet auf der Seite

<https://www.tirol.gv.at/verkehr/strassenbau-und-strassenerhaltung/laermschutz/laermschutz-foerderungen/> heruntergeladen werden.

Weitere Auskünfte erteilt gerne der zuständige Sachbearbeiter Max Holzer unter 0512/508-4054.

Zufahrten an einer Landesstraße

Ein Anschluss einer nicht öffentlichen Zu- und Abfahrt von Grundstücken zu Landesstraßen bedarf der schriftlichen Zustimmung des Straßenverwalters. Diese Zustimmung kann nur befristet oder unbefristet auf jederzeitigen Widerruf erteilt werden.

Als erste Ansprechpartner sind die jeweiligen Baubezirksämter zuständig. Je nach Bedeutung der Landesstraße und der gewünschten Zufahrt ergeben sich unterschiedliche Ausgestaltungsformen. Jeder Fall ist einzeln darzustellen und zu prüfen. Die dafür notwendigen Unterlagen wie Übersichtslageplan, Lageplan mit allen neuen Anlagenteilen und Querprofile sind im Vorhinein mit dem Baubezirksamt abzustimmen und dann zur schriftlichen Zustimmung einzureichen.

Für die Ausstellung einer Zufahrtsgestattung fällt ein Anerkennungszins von derzeit € 248,00 an. Bei Zufahrten mit erforderlicher neuer Linksabbiegespur erhöht sich der Anerkennungszins auf derzeit € 6.008,00.

Leitungsverlegung im Landesstraßengrund

Grundsätzlich sind Leitungseinbauten möglichst außerhalb des Straßenquerschnittes anzustreben. Nur in Ausnahmefällen ist eine Leitungsverlegung im Straßenquerschnitt zulässig. Die Zustimmung wird nur auf jederzeitigen Widerruf erteilt.

Als erste Ansprechpartner sind die jeweiligen Baubezirksämter zuständig. Die genaue Lage, Einbautiefe, Künettenbreite, Instandsetzung und sonstige Vorgaben werden in die Zustimmung aufgenommen und sind für den Antragsteller bindend.

Für die Sondernutzung von Landesstraßengrund fällt je nach Art, Dimension, Länge etc. der Leitung ein entsprechender Anerkennungszins an.

Abstände zu Landesstraßen

Für Bauten im Schutzbereich an Landesstraßen ist neben der Baubewilligung der Standortgemeinde auch eine schriftliche Zustimmung des Straßenverwalters erforderlich. Vorgaben für die jeweiligen Abstände sind im Vorfeld bei den jeweils zuständigen Baubezirksämtern einzuholen.

Hinweisschilder, Werbung, LED-Tafeln an Landesstraßen

Neben einer allfällig notwendigen naturschutzrechtlichen und straßenpolizeilichen Bewilligung bedarf ein Aufstellen einer Hinweistafel auf Landesstraßengrund auch einer gesonderten schriftlichen Bewilligung seitens der Landesstraßenverwaltung als Grundeigentümer. In einer Genehmigung sind insbesondere die Schutzinteressen der Straße zu berücksichtigen.

Spezialfall LED-Tafel:

Für die Errichtung einer LED-Tafel (im Ortsgebiet) ist neben der baurechtlichen Genehmigung auch eine Bewilligung gemäß § 35 StVO (Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen) und eine Beurteilung nach den technischen Richtlinien RVS 05.06.11 „Visuelle Störwirkungen – Kriterien zu Standorten von Informationsträgern (Dezember 2011)“ und

RVS 05.06.12 „Visuelle Informationsträger für verkehrsfremde Zwecke (November 2003)“ notwendig.

Als Ansprechpartner für sämtliche Werbeeinrichtungen sind die jeweiligen Baubezirksämter tätig.

Für die Ausstellung einer Gestattung zum Aufstellen einer Hinweistafel fällt ein Anerkennungsanzins von € 248,00/Tafel an.

Sondernutzungen, Unterbauung, Überführung einer Landesstraße etc.

In allen über die oben genannten Themenbereiche hinausgehenden Angelegenheiten steht die Abteilung Verkehr und Straße, Sachgebiet Straßenerhaltung, für Abstimmungen gerne zur Verfügung.

Sämtliche Antragsformulare für Zufahrten, Leitungsverlegungen, Abstände und Werbeeinrichtungen inkl. der Auflistung der dafür notwendigen Unterlagen können im Internet auf der Seite

<https://www.tirol.gv.at/verkehr/strassenbau-und-strassenerhaltung/downloadseite/>

heruntergeladen werden.

Kontaktdaten

Baubezirksamt Kufstein

Baumgartnerstraße 9

6330 Kufstein

T +43 (0)5372 / 606 4802

F +43 (0)5372 / 606 4805

M bba.kufstein@tirol.gv.at

I <https://www.tirol.gv.at/verkehr/baubezirksaemter/bba-kufstein>

Baubezirksamt Lienz

Iseltaler Straße 1

9900 Lienz

T +43 (0)4852 / 6633 4902

F +43 (0)4852 / 6633 4905

M bba.lienz@tirol.gv.at

I <https://www.tirol.gv.at/verkehr/baubezirksaemter/bba-lienz>

Baubezirksamt Innsbruck

Valiergasse 1

6020 Innsbruck

T +43(0)512 / 508 4403

F +43(0)512 / 508 4405

M bba.innsbruck@tirol.gv.at

I <https://www.tirol.gv.at/verkehr/baubezirksaemter/bba-innsbruck>

Baubezirksamt Reutte

Allgäuer Straße 64

6600 Reutte

T +43(0)5672 / 6996 4642

F +43(0)5672 / 6996 4645

M bba.reutte@tirol.gv.at

I <https://www.tirol.gv.at/verkehr/baubezirksaemter/bba-reutte>

Baubezirksamt Imst

Eichenweg 40

6460 Imst

T +43 (0) 5412 / 6996 4703

F +43 (0) 5412 / 6996 4705

M bba.imst@tirol.gv.at

I <https://www.tirol.gv.at/verkehr/baubezirksaemter/bba-imst>

Sachgebiet Straßenerhaltung

Herrengasse 1–3

6020 Innsbruck

T +43 (0)512 / 508 4041

F +43 (0)512 / 508 4185

M strassenerhaltung@tirol.gv.at

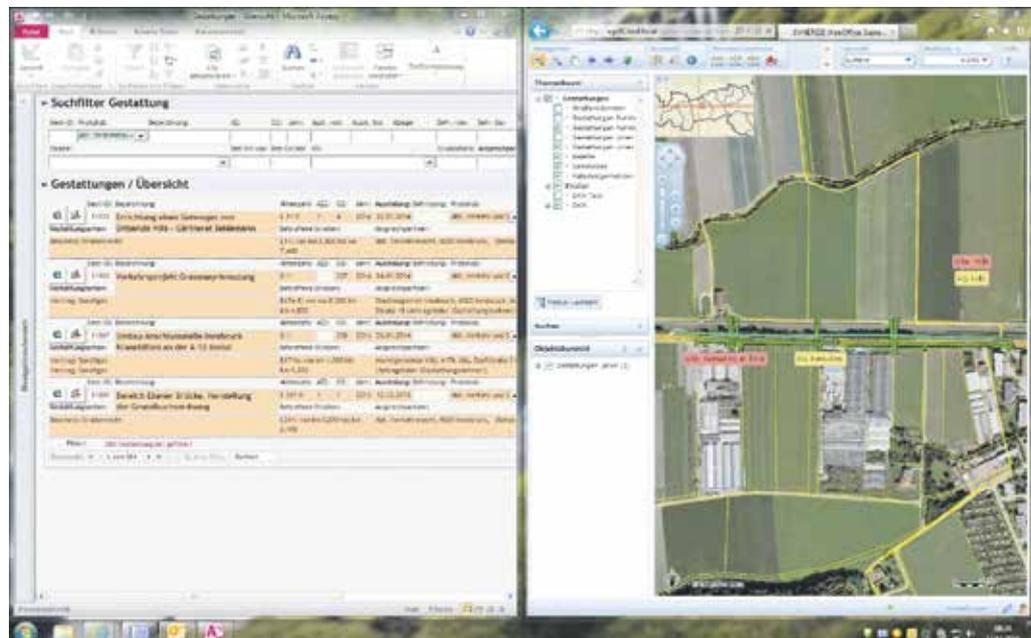
Digitale Verortung von Gestattungen

Die Landesstraßenverwaltung hat den gesetzlichen Auftrag, dass jede Art von Sondernutzung von Landesstraßen sowie jede Abstandnachsicht von Baulichkeiten an Landesstraßen, welche bewilligt wird, in schriftlicher Form mittels sogenannter Gestattungen ausgestellt wird.

Um diese Gestattungen effizient verwalten und auch in Zukunft rasch finden zu können, hat die Landesstraßenverwaltung die Datenbank „Digitale Verortung von Gestattungen“ mit dem Ziel angelegt, sämtliche Gestattungen gemäß §§ 5 und 49 Tiroler Straßengesetz sowie Verträge, Vereinbarungen und maßgebliche Bescheide digital zu verorten.

Die Festlegung der Örtlichkeiten erfolgt anhand von Koordinaten und diese werden direkt in einer Karte mit hinterlegtem Orthofoto eingezeichnet. Die wichtigsten Informationen zu den Gestattungen werden in die Datenbank eingetragen. Die verorteten Gestattungen können anhand von diversen Suchkriterien und mit Hilfe einer Übersichtskarte mit hinterlegtem Luftbild gefunden werden.

Die Datenbank ist seit Ende 2008 in Verwendung. Bisher wurden rund 11.500 Gestattungen, Vereinbarungen und Übereinkommen verortet. Im Schnitt werden derzeit 2.000 Eintragungen pro Jahr neu eingegeben und verortet.



Neu- und Ausbau Landesstraßen B

Die bedeutendsten Bauvorhaben auf Landesstraßen B in Tirol im Jahr 2013 waren:

B 100 Drautalstraße, Umfahrung Mittewald



Kosten:	5,5 Mio. €
Bauzeit:	Juli 2012 bis Oktober 2013
Gemeinde:	Anras und Assling
Firma:	OSTA GesmbH



Die Umfahrung des Ortsteiles Mittewald an der Drau wurde in den Jahren 2012/13 fertig gestellt, um die Bevölkerung zu entlasten und Sicherheit und Fahrkomfort der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Insgesamt ist die Umfahrung 2,7 km lang bei einem Ausbauquerschnitt von B 8,0 m. Sie wurde auf einer Länge von rund 2 Kilometern parallel zur bestehenden Bahnstrecke geführt. Auf weiteren rund 700 Metern wurde die alte Trasse im westlichen Teil der Umfahrung in den neuen Straßenverlauf integriert. Die bestehenden Zufahrten wurden zu diesem Zweck aufgelassen und durch eine zentrale, neue Zufahrt mit Linksabbieger ersetzt. Zusätzlich wurde in diesem Bereich ein Gehweg errichtet.

Die betroffenen Siedlungsgebiete werden nun durch eine im Zuge der Baumaßnahmen hergestellte Lärmschutzwand abgeschirmt.

Im Zuge des Baus der Umfahrung konnte auch die Schadstelle Bruggerbach auf der L 324 Pustertaler Höhenstraße dauerhaft saniert werden. Dazu wurden ca. 30.000 m³ Material abgetragen und als Schüttmaterial im Damm der Umfahrungsstraße wieder eingebaut.

Am 5. Oktober 2013 wurde die Umfahrung offiziell eröffnet.

Auch die bestehende Krsteinbachbrücke auf der zukünftigen L 388 St.-Justina-Straße wird neu errichtet und soll Mitte 2014 fertig gestellt werden.

Die Kosten des Gesamtbauvorhabens betragen rd. € 5,5 Mio. und werden vom Land Tirol getragen.

B 171 Tiroler Straße, Kreuzungsumbau Rum Serlesstraße

Kosten:	1,3 Mio. €
Bauzeit:	August 2013 bis November 2013
Gemeinde:	Rum (0,5 Mio. €)
Firma:	Fröschl

Die Kreuzung der B 171 Tiroler Straße mit der Serlesstraße ist ein hoch belasteter Knoten in der Marktgemeinde Rum. Durch die Ablöse eines ehemaligen Bankgebäudes ergab sich 2013 die Möglichkeit einer Neugestaltung der Kreuzung, wodurch zusätzliche Fahrstreifen auf der Serlesstraße geschaffen werden konnten. Im Zuge dieser wurde bereits Rücksicht auf die geplante Streckenführung der Regionalbahn genommen.

Die Trasse der B 171 Tiroler Straße – Haller Straße – bleibt wie bisher bestehen. Es wurde lediglich ein Inselkopf entsprechend der neuen Lage der Anbindung der Serlesstraße ausgebildet und die Fahrstreifenaufteilung neu markiert. Die Trasse der Serlesstraße wurde gegenüber dem Bestand in Richtung Westen derart verschwenkt, dass nun eine annähernd rechteckige Anbindung an die B 171 möglich ist.

Gegenüber dem früheren Zustand existieren nun ein Fahrstreifen für das Abbiegen in Richtung Hall und zwei Fahrstreifen für das Abbiegen in Fahrtrichtung Innsbruck. Auch für das Einfahren in die Serlesstraße stehen jetzt

bis zur Kreuzung mit der Kaplanstraße zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Die Neigungsverhältnisse im Baulos orientieren sich am Bestand. Bei der Neuplanung der Ampelanlage wurde die sich in unmittelbarer Nähe befindliche Kreuzung Serlesstraße/Kaplanstraße/Austraße in die Steuerung integriert und auf eine blindengerechte und barrierefreie Ausstattung Wert gelegt. Alle Signalgeber wurden in modernster LED-Technik ausgeführt. Die Verkehrslichtsignalanlage wird in allen Signalprogrammen vollverkehrsabhängig nach dem Steuerungsverfahren „Haupttrichtung-Dauergrün“ mit fester Umlaufzeit betrieben. Die Steuerung beinhaltet auch eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Für die am Tag variierenden Verkehrsstärken der einzelnen Fahrtrichtungen sind jeweils eigene optimierte Signalprogramme im Betrieb. Diese sind mit denen der umliegenden Anlagen abgestimmt, sodass eine Koordinierung bzw. grüne Welle gegeben ist. Am Hauptknoten B 171 Tiroler Straße/Serlesstraße ist die Fahrtrichtung auf der B 171 Tiroler Straße und am Teilknoten Serlesstraße/Kaplanstraße/Austraße ist die Fahrtrichtung auf der Serlesstraße jeweils als Haupttrichtung definiert. Alle am Haupt- und Nebenknoten zur Haupttrichtung nicht verträglichen Verkehrsströme, die Fußgänger parallel zur B 171 Tiroler Straße sowie die taktilen und akustischen Handicapped-Signale (Blindenforderung) fordern ihre Grünphase über Erfassungseinrichtungen an. Aufgrund eines eigenen Signals für den Linksabbieger am Hauptknoten wird ein dreiphasiger Grundablauf geschaltet. Der Linksabbieger wird im IV-Ablauf nur einmal pro Umlauf bedient. Je nach Anforderungskonstellation können sich jedoch verschiedene Phasenabläufe einstellen, da der Linksabbieger entweder im Nachoder im Vorlauf zur Haupttrichtung bedient wird. Die Verkehrslichtsignalanlage wird rund um die Uhr betrieben.

B 171 Tiroler Straße und B 189 Mieminger Straße Kreisverkehr Imst „Auf Arzill“



- **Kosten:** 2,2 Mio. €
- **Bauzeit:** Mai 2013 bis November 2013
- **Gemeinde:** Imst
- **Firma:** Strabag AG

Der verkehrstechnisch wichtige Knotenpunkt zwischen der B 171 Tiroler Straße als Ost-West-Verbindung und der B 189 Mieminger Straße als Verkehrsader Richtung Fernpass im südlichen Bereich der Stadt Imst wurde den Anforderungen entsprechend im Sinne der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses großzügig als planfreier Knoten errichtet.

Aufgrund der in den letzten Jahren vermehrten Bautätigkeit im Bereich des Knotens, vor allem durch die stark wachsende Siedlung im Imster Stadtteil „Auf Arzill“, wurde seitens der Stadtgemeinde Imst gefordert, über das Landesstraßennetz eine entsprechende Zufahrt zu errichten. Gleichzeitig sollte die Straße mittels Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer leichter querbar gemacht werden, da gerade diese Verkehrsteilnehmer in der Vergangenheit unter hohem Risiko oft den kürzesten Weg über die viel befahrene Straße in das Stadtzentrum gewählt hatten.

Das gegenständliche Bauvorhaben beinhaltete den Neubau des Knotens der B 171 Tiroler Straße mit der B 189 Mieminger Straße und die Errichtung der notwendigen Aus-

bzw. Neubauten von Gemeindestraßen sowie Geh- und Radwegen. Der Knoten wurde als zweistreifige Kreisverkehrsanlage mit einem Außendurchmesser von 80 m umgestaltet, somit ist der Kreisel der größte seiner Art in Tirol. Gesamt werden 6 Ein- und Ausfahrten an den Kreisel angebunden. Durch die Errichtung zweier Unterführungsbauwerke ist künftig die gefahrlose Unterquerung der beiden Landesstraßen für Fußgänger und Radfahrer möglich. Parallel wurde an der B 171 Tiroler Straße westlich des Bauvorhabens eine Fuß- und Radwegbrücke über die Langgasse errichtet, sodass rund 550 m neue Geh- und Radwege entstanden.

Die Gesamtlänge der adaptierten Fahrbahnen beträgt ca. 1100 m. Die Gesamtkosten des Bauvorhabens betragen € 2,2 Mio., wobei die Stadtgemeinde Imst als Auftraggeber fungierte und das Land Tirol einen pauschalen Beitrag von € 700.000,- leistete und die technische Umsetzung abwickelte. Die Arbeiten wurden von der Firma Strabag AG ausgeführt und inklusive aller Nebenarbeiten Ende November 2013 fertig gestellt. Durch den Rückbau des Knotens und den dadurch frei gewordenen Straßengrund ist es möglich, südlich des neuen Kreisels ein Einkaufszentrum zu errichten. Die hierzu direkte Zufahrt aus dem Kreisel wurde bereits im Bauvorhaben berücksichtigt.



B 178 Loferer Straße, Umbau Schwendter Kreuzung

Die Schwendter Kreuzung ist ein neuralgischer Punkt im Tiroler Landesstraßennetz. Der Knoten verbindet die stark befahrene B 178 Loferer Straße mit der B 176 Kössener Straße. Neben der dort bestehenden Staugefahr ist die Einbindung der B 176 in die B 178 auch eine Unfallhäufungsstelle. Durch die Errichtung eines Linkseinbinders in Richtung Lofer und einer Beschleunigungsspur in Richtung St. Johann i. T. soll der Knoten sicherer und leistungsfähiger werden. Der Linkseinbinder ist ein Novum im Tiroler Landesstraßennetz und wurde bisher nur einmal umgesetzt.

Im Zuge des Bauvorhabens wurde auch die bestehende Gehwegunterführung erneuert. Die neue, 2,50 m hohe Unterführung können nun neben Fußgängern auch Radfahrer benützen. Die bestehenden Geh- und Radweganschlüsse wurden behindertengerecht neu adaptiert.

Eine besondere Herausforderung stellte die Bauausführung dar. Einerseits war nur eine äußerst kurze Baudauer möglich, andererseits war die Verkehrsführung auf der B 178 massiv

eingeschränkt. Aufgrund der jährlich stattfindenden Senioren-Radweltmeisterschaften konnte der Baubeginn erst mit Anfang September erfolgen. Begünstigt durch die guten Wetterverhältnisse konnten jedoch die Betonarbeiten in nur drei Monaten vollständig durchgeführt werden.

Wegen des starken Verkehrs auf der B 178 wurde das Linksabbiegen in die B 176 mittels Stahlleitwänden unterbunden. Im Zuge der halbseitigen Herstellung der Fuß- und Radwegunterführung musste der Verkehr über einen 6,0 m breiten Abschnitt geführt werden. Die Baukosten von rd. € 1,0 Mio. werden jeweils vom Land Tirol und der Gemeinde St. Johann i. T. getragen.



- **Kosten:** 1,0 Mio. €
- **Bauzeit:** September 2013 bis Jänner 2014
- **Gemeinde:** St. Johann i.T. (0,2 Mio. €)
- **Firma:** Teerag-Asdag



Detailbild Kreisverkehr & Unterführung Ellmau West

B 178 Loferer Straße, Umweltgerechte Umgestaltung in der Gemeinde Ellmau



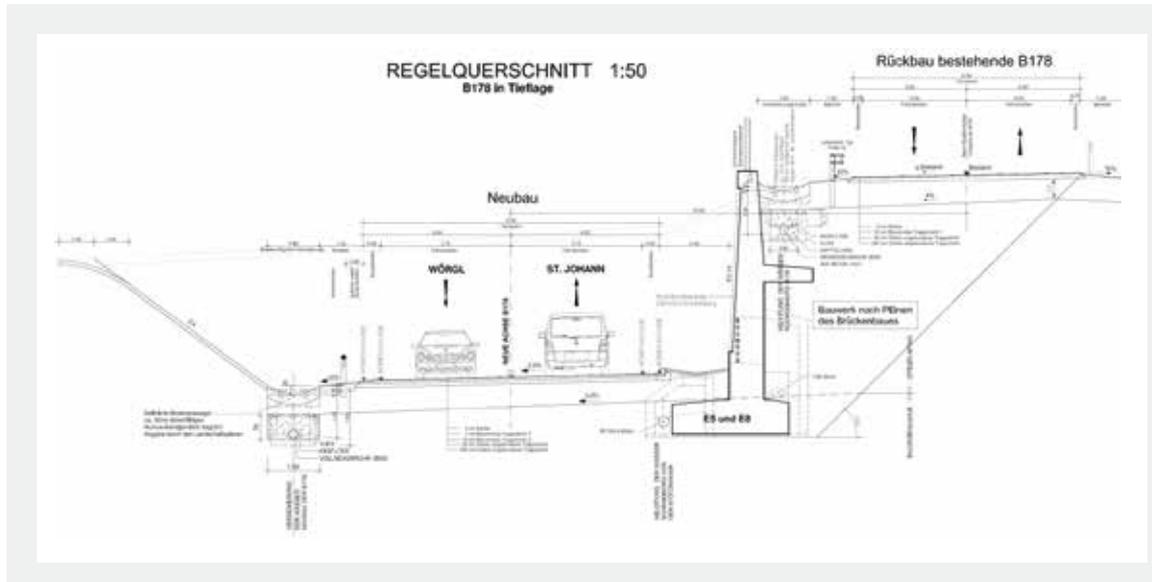
- **Kosten:** 18,0 Mio. €
- **Bauzeit:** September 2013 bis Sommer 2017
- **Gemeinde:** Ellmau (2,7 Mio. €)
- **Firma:** Bodner

Die B 178 Loferer Straße wies an der Zählstelle Bocking im Jahr 2010 einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 17.000 KFZ/24 Std. auf. Der größte Tageswert war am 02.01.2010 mit 27.149 KFZ/24 Std. zu verzeichnen.

Das Gemeindegebiet von Ellmau ist im Westen, in der Mitte und im Osten niveaugleich an die B 178 angebunden. Lediglich im Bereich von Ellmau Mitte ist beim Bauhof eine Unterführung vorhanden. Hier können PKW die bestehende B 178 kreuzungsfrei unterfahren. Die bestehende B 178 liegt im gesamten Ortsbereich etwa auf Höhe des südseitig anschließenden Geländes. Ein Lärm- oder Sichtschutz wurde abschnittsweise von Anrainern privat errichtet.

Zur Verringerung der Lärmimmissionen und zur kreuzungsfreien Anbindung der örtlichen Straßen an die B 178 wird nördlich der bestehenden Straßentrasse der B 178 auf ca. 1.400 m Länge eine neue Straßentrasse parallel zum Bestand, jedoch um ca. 6,0 m abgesenkt, errichtet. Die gesamte Ausbaulänge der Neubaustrecke beträgt 1.590 m. Die neue Straßentrasse wird 2-spurig, mit einer Fahrbahnbreite von 8,50 m ausgeführt. Auf der Nordseite wird weitgehend eine begrünte Böschung bis zum bestehenden Niveau hergestellt. Auf der Südseite ist zur Überwindung des Höhenunterschiedes eine ca. 6 m hohe Stützmauer erforderlich. Die bestehende Straßentrasse der B 178 wird in Hinkunft als Erschließungsstraße für die örtlichen Anbindungen dienen und wird auf 6,5 m Fahrbahnbreite mit beidseitigen, je 1,25 m breiten Banketten rückgebaut.

Zur Erzielung eines ausreichenden Lärmschutzes wird die südseitige Stützmauer zur Gänze mit hochabsorbierenden Lärmschutzelementen verkleidet. Überdies wird auf die



ca. 770 m lange Mauer eine 1,5 m hohe, beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand aufgesetzt. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind am Baubeginn (ca. 170 m westlich der Anbindung Blaiknerfeld) durch eine südseitig der Trasse liegende, 230 m lange und 2,0–2,5 m hohe Lärmschutzwand und nordseitig im Bereich des Reiterhofes durch eine 87 m lange und 1,5 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Die zukünftige Anbindung Ellmau West wird als $\frac{3}{4}$ -Anbindung ausgebildet. Das bedeutet, dass in Richtung Wörgl sowohl die Abfahrt als auch die Auffahrt auf die B 178 mit eigenen Rampenspuren möglich ist. Aus Richtung St. Johann ist nur eine Abfahrt von der B 178 möglich. Eine Auffahrt in Richtung St. Johann ist im Westen nicht vorgesehen. Die Anbindung an die B 178 erfolgt mit einem Kreisverkehr, der mittig oberhalb der Trasse der zukünftigen Straße angeordnet wird. In diesem Bereich wird die neue Straßen-trasse auf 53 m Länge zur Gänze überdeckt, um Platz für die Kreisverkehrsanlage zu schaf-

fen. Diese wird etwa 50 m westlich vom Reiterhof errichtet.

Die Zufahrt zum Reiterhof wird mit einem Brückentragwerk über die zukünftige Trasse hergestellt. Die Anbindung des Blaiknerfeldes an das Ortszentrum sowie die Führung des südseitigen Fuß- und Radweges neben der B 178 wird südlich der Kreisverkehrsanlage mit einer neuen Trasse sichergestellt. Im Bereich Ellmau Mitte, beim bestehenden Bauhof, wird die neue, abgesenkte Trasse auf ca. 47,0 m zur Gänze überdeckt, sodass hier die bestehenden Straßenquerungen in der derzeitigen Lage erhalten bleiben. Die bestehende Unterführung wird abgetragen, die südseitige Rampe aufgefüllt und niveaugleich an die zukünftige Gemeindestraße angebunden.

Bei Ellmau Ost wird ein sogenannter Halbanchluss errichtet, der die kreuzungsfreie Anbindung an die B 178 aus und in Richtung St.

Johann ermöglicht. Dazu ist etwa 50 m östlich der bestehenden Fußgängerunterführung eine Brücke über die zukünftige Trasse erforderlich. Als Ersatz für die bestehende Fußgängerunterführung wird eine Brücke über die zukünftige Trasse, etwa 10 m westlich der bestehenden Unterführung, errichtet. Zur Verbindung des Anschlusses Ellmau Ost mit der alten Straße nach March wird etwa 65 m östlich des bestehenden derzeitigen Siedlungsrandes eine neue Straßentrasse mit einer Länge von 180 m neu errichtet. Die Straße wird mit einem westseitigen Gehsteig und einer Fahrbahnbreite von 5,75 m hergestellt. Die Anbindung der Rampen an die Gemeindestraße und die neue Erschließungsstraße nach March erfolgt mit einer Kreisverkehrsanlage. Der Kreisverkehr wird etwa 30 m südlich der Trasse der B 178 im derzeitigen Wiesengelände errichtet.

Die Entwässerung der Straßenflächen wird in erster Linie durch eine nördlich des neuen Randes der B 178 verlaufende Mulde mit einer darunter liegenden Versickerungsmöglichkeit der Straßenwässer hergestellt. Zusätzlich wird im Westen, neben dem Kreisverkehr Ellmau West, südlich der neuen Straßentrasse und bei Ellmau Ost, nördlich der neuen Straßentrasse, jeweils ein Sickerbecken zur Versickerung von Straßenwässern aus der zukünftigen Gemeindestraße angelegt.

Die Gesamtkosten dieses Bauvorhabens betragen € 18 Mio. und werden vom Land Tirol und der Gemeinde Ellmau getragen. Die Arbeiten werden von der Firma Ing. Hans Bodner Bauges.m.b.H. & Co KG ausgeführt und sollen Mitte 2017 abgeschlossen sein.



B 179 Fernpassstraße, Ausbau „Ewigkeitskurve“



i	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kosten: 2,2 Mio. € ▪ Bauzeit: August 2012 bis Oktober 2013 ▪ Gemeinde: Heiterwang, Reutte ▪ Firma: Teerag-Asdag, Gebr. Haider
----------	--

Die Fernpassstraße ist eine der am stärksten frequentierten Landesstraßen B in Tirol. Im Abschnitt Heiterwang–Reutte stellte die so genannte „Ewigkeitskurve“ im Bereich der Ehrenberger Klause neben dem Katzenberg das wesentliche Nadelöhr und ein deutliches Verkehrssicherheitsrisiko dar.

Die neue Trasse an der B 179 schwenkt nun nach der ÖBB-Bahnüberführung leicht Richtung Süden aus und durchfährt anschließend den bestehenden Felsrücken in Form eines Felseinschnittes mit einem Radius von 120 m. Durch diese Maßnahme wurden die Flüssigkeit und vor allem die Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt erhöht.

Die Trasse liegt im Nahbereich der Klausenquellen, die die Haupttrinkwasserversorger der Gemeinde Breitenwang darstellen und durch die Kraftfahrzeuge auf der Fernpassstraße gefährdet waren. Durch die gleichzeitige Herstellung

eines dem Stand der Technik entsprechenden Entwässerungssystems wurde ein spezielles Augenmerk auf den Schutz der Klausenquellen und somit der Trinkwasserversorgung gelegt. Die Gefahr einer möglichen Belastung und Beeinträchtigung der Quellen durch den Straßenverkehr wurde dadurch stark verringert.

Weiters ist es durch die Attraktivierung und Aufwertung des Ensembles an der Ehrenberger Klause und die dort stattfindenden Veranstaltungen umso wichtiger, dieses historische Areal bestmöglich und sicher zu erreichen. Durch eine eigens angelegte Unterführung wurde ein kreuzungsfreies Zu- und Abfahren von der B 179 ermöglicht. Die Radwegführung entlang der Via Claudia Augusta kann weiterhin südlich der neuen Trasse über einen eigenen Radweg erfolgen. Zusammenfassend kann daher von einer Win-win-Situation in puncto Verkehrssicherheit, Trinkwasserversorgung und Erreichbarkeit des Ehrenbergareals gesprochen werden.

Die Gesamtkosten dieses Bauvorhabens betragen € 2,2 Mio., wobei die Marktgemeinde Reutte einen Beitrag von € 70.000,- leistete. Die Arbeiten wurden von der Bietergemeinschaft Teerag-Asdag AG und Gebrüder Haider GmbH ausgeführt und inklusive aller Nebenarbeiten Ende Oktober 2013 fertig gestellt.





B 179 Fernpassstraße, Verbesserung Anschlussstelle Reutte Süd

Bei der Anschlussstelle Reutte Süd wurde die Auffahrtsmöglichkeit von Reutte in Richtung Fernpass verbessert.

Vor Inangriffnahme dieser Baumaßnahme bestand nur eine spitzwinklige Zufahrt ohne Beschleunigungsspur, an der es immer wieder zu gefährlichen Verkehrssituationen kam. Aus diesem Grund bestand auch eine ausgewiesene Unfallhäufungsstelle.

Nun wurde die Trasse der B 179 geringfügig in Richtung Westen verlegt und für die Auffahrt Richtung Fernpass eine rund 150 m lange Beschleunigungsspur errichtet. Durch die Abrückung der Haupttrasse der B 179 Richtung Westen wurde zusätzlich Platz für einen Verzögerungstreifen bei der Ausfahrt nach Reutte vom Fernpass kommend geschaffen. Somit konnte die Unfallhäufungsstelle durch den vorgenommenen Umbau entschärft werden.

Für die Landesstraßenverwaltung ist neben der Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch moderne Straßen vor

allem auch der Schutz der anliegenden Bevölkerung sehr wichtig. Daher wurde entlang der Einbindespur ein großer Lärmschutzdamm geschüttet sowie am Beginn der Anschlussstelle eine Lärmschutzwand errichtet. Das dafür benötigte Schüttmaterial stammt größtenteils aus dem Felsabtrag des Bauvorhabens „Ewigkeitskurve“. So wird der Straßenlärm von der B 179 in Richtung Reutte bestmöglich abgeschirmt.

Die Gesamtkosten dieses Bauvorhabens betragen € 1,0 Mio. Die Arbeiten wurden von der Bietergemeinschaft Teerag-Asdag AG und Gebrüder Haider GmbH ausgeführt und inklusive aller Nebenarbeiten Ende Oktober 2013 fertig gestellt.



- **Kosten:** 1,0 Mio. €
- **Bauzeit:** August 2012 bis Oktober 2013
- **Gemeinde:** Heiterwang, Reutte
- **Firma:** Teerag-Asdag, Gebr. Haider

B 180 Reschenstraße, Tschingelsgalerie

Im steinschlaggefährdeten Abschnitt der Reschenstraße zwischen der Kajetansbrücke und der Festung Hochfinsternmünz wurde bei Tschingels in km 26,0 eine weitere Steinschlaggalerie errichtet.

Das Baulos umfasste neben dem Neubau der 116 Meter langen Tschingelsgalerie eine 108 Meter lange Hangbrücke und mehrere Stützmauern einschließlich der erforderlichen Straßenbauarbeiten. Zum Schutz der Arbeiter musste zuerst ein 110 Meter langes Steinschlagschutznetz in der überhängenden Felswand oberhalb der geplanten Galerie errichtet werden. Ebenso wurde im Rückstaubereich der südlich des Bauloses vorzusehenden Verkehrsampel ein 400 m langes Steinschlagschutznetz zum Schutz der Autofahrer errichtet.

Für die Gründung der Galerie und der Hangbrücke mussten auf der Talseite Fundamente bis zu 15 Meter unterhalb des Straßenniveaus

hergestellt und mit zahlreichen Ankern und Pfählen mit dem Felsuntergrund verbunden werden. Einzelne talseitige Galeriestützen erreichen eine Gesamthöhe von über 20 Metern.

Mit den Arbeiten wurde im April 2012 begonnen. Im Jahr 2012 konnten die Hangbrücke und der talseitige Unterbau der Galerie zur Gänze hergestellt werden. Im Jahr 2013 wurden das Tragwerk der Galerie errichtet, sämtliche Hauptarbeiten durchgeführt und im Herbst die Restarbeiten, darunter umfangreiche Erdarbeiten zur Herstellung der fünf Meter hohen Überschüttung der Galerie, abgeschlossen. Die Gesamtkosten für das Bauvorhaben betragen € 4,0 Millionen.

- **Kosten:** 4,0 Mio. €
- **Bauzeit:** April 2012 bis September 2013
- **Gemeinde:** Pfunds
- **Firma:** Hilti & Jehle



B 182 Brennerstraße, Generalsanierung Lehmtalbachbrücke



- **Kosten:** 0,4 Mio. €
- **Bauzeit:** März 2013 bis Juni 2013
- **Gemeinde:** Mutters
- **Firma:** Teerag-Asdag

Das alte Steinbogentragwerk der Lehmtalbachbrücke, kurz vor einem der Wahrzeichen der Brennerstraße, der Stephansbrücke, gelegen, war aufgrund des Brückenalters, der massiven Verkehrsbelastung und der Umwelteinflüsse hinsichtlich seiner Trag- bzw. Gebrauchstauglichkeit an seine Grenzen gestoßen. Um das Erscheinungsbild der alten Steinbogenbrücke zu erhalten, ist dem Bestand ein neues Stahlbetonplattentragwerk

mit Tiefgründung „aufgesetzt“ worden. Durch die Errichtung zweier Halbbrücken im Vorlandbereich des Bestandes konnte auch die Linienführung der B 182 im unmittelbaren Brückenbereich dem aktuellen Stand der Technik angepasst werden.

Die alten Steinbrüstungen sind durch mittragende Randträger ersetzt worden. Diese sind im Fahrbahnbereich entsprechend den geltenden Richtlinien optimiert, die Außenflächen der Träger sind dem Erscheinungsbild der Brücke angepasst.

Nach Abschluss der Arbeiten nehmen die Verkehrsteilnehmer nun ein modernes Brückentragwerk und der Betrachter von „außen“ das altherwürdige Steinbogengewölbe wahr.

B 182 Brennerstraße, Ortsdurchfahrt Steinach KV L 10

- **Kosten:** 3,5 Mio. €
- **Bauzeit:** Juli 2012 bis September 2013
- **Gemeinde:** Steinach am Brenner (1,8 Mio. €)
- **Firma:** Fröschl

Gegenstand des Bauvorhabens war die Generalsanierung der B 182 Brennerstraße im Bereich der Ortsdurchfahrt von Steinach am Brenner von der Kreuzung mit der L 10 Gschnitztalstraße bis zum Marktgemeindefeld. Weiters wurde im Kreuzungsbereich der B 182 mit der L 10 ein Kreisverkehr errichtet. Das Bauwerk hatte eine Länge von rd. 600 m.

Die B 182 Brennerstraße wurde im gesamten Bereich mit einer Fahrbahnbreite zwischen den Randsteinen von 6,0 bis 7,0 m ausgebaut. Auf beiden Seiten wurde durchgehend ein

Gehsteig angelegt und mit Granitplatten gepflastert. Der Kreisverkehr wurde mit einem Durchmesser von 35 m ausgeführt, wobei die Kreisfahrbahnbreite 6,0 m beträgt. Bevor mit den Arbeiten an der Kreisverkehrsanlage begonnen werden konnte, musste ein Gebäude abgebrochen werden.

Weiters wurden mehrere Mauern saniert, neue Stahlbetonmauern errichtet, eine neue Brücke über den Sägewerkskanal errichtet und die Gschnitzbachbrücke einer Generalsanierung unterzogen.

Vor Beginn der Straßenbauarbeiten wurde von der Marktgemeinde eine neue Oberflächenentwässerung errichtet. Um die anfallenden Straßen- und Oberflächenwässer vor der Einleitung in den Gschnitzbach zu reinigen, wurden zwei Rückhalte- bzw. Reinigungsbecken errichtet. Diese Arbeiten begannen bereits im Mai 2012 und wurden Anfang Juli 2012 abgeschlossen. Während der Bauarbeiten wurde der Verkehr mittels einer Einbahnregelung und Umleitung des talauswärts fahrenden Verkehrs über den Bahnhof Steinach geführt. Der

Verkehr von Matriei kommend wurde einspurig über das Baufeld Richtung Brenner geführt. Die Errichtung des Kreisverkehrs erfolgte unter einer zumindest einspurigen Aufrechterhaltung des Verkehrs mittels Ampelregelung.

Die Gesamtkosten dieses Bauvorhabens betrugen € 3,5 Mio. und wurden vom Land Tirol und der Marktgemeinde Steinach getragen. Die Arbeiten wurden im Zeitraum Juli 2012 bis September 2013 von der Firma Fröschl AG ausgeführt.



B 183 Stubaitalstraße, Lärmschutz Medraz

- **Kosten:** 0,3 Mio. €
- **Bauzeit:** Juni 2013 bis August 2013
- **Gemeinde:** Fulpmes
- **Firma:** Teerag-Asdag

westlichen Rand der B 183 Stubaitalstraße eine Betonleitwand mit einer Höhe von 1,00 m und in einer Länge von 168 m errichtet. Südöstlich der B 183 Stubaitalstraße beträgt die Länge der errichteten Lärmschutzwand 165 m und weist eine Höhe von 2,50 m auf. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde auch die Wegunterführung Medraz saniert.

Im Jahr 2013 wurde an der B 183 Stubaitalstraße im Siedlungsbereich Medrazer Stille der Gemeinde Fulpmes zum Schutz der Anrainer ein baulicher Lärmschutz errichtet. Für die tiefer liegenden Anrainer wurde am nord-

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme beliefen sich inklusive der Brückensanierung auf ca. € 300.000,-. Die Gemeinde Fulpmes beteiligte sich an den Errichtungskosten mit ca. € 100.000,-.



B 188 Paznauntalstraße, Neubau Diasbachbrücke

Der Diasbach im Gemeindegebiet von Kappl gilt als ein sehr murföhiger Wildbach. Durch einen Murenabgang am 12.07.2010 wurde der Siedlungsbereich, vor allem der Ortsteil Lochau, beträchtlich in Mitleidenschaft gezogen. Die Trisanna konnte das Geschiebe am Unterlauf nicht mehr abführen, was eine rückschreitende Auflandung und Überbordung der nächsten Murschübe zur Folge hatte. Die bestehende Brücke über den Diasbach mit einer lichten Weite von 8,00 m wurde vollständig vermurt.

Im Zuge einer systematischen Verbauung des Diasbaches durch die Wildbach- und Lawinerverbauung wird der Mündungsbereich mit einem 25 m breiten Gerinne ausgestaltet.

Somit wurde ein Neubau der Diasbachbrücke erforderlich. Die neue Brücke wurde als integrale Brücke mit einer lichten Spannweite von 25 m ausgeführt. Durch den Neubau konnte auch

ein Linksabbieger von der B 188 Paznauntalstraße auf die L 254 Kappler Straße realisiert werden.

Die Bauarbeiten begannen im Mai 2013 mit der Errichtung einer Hilfsbrücke und dem Abtrag der alten Diasbachbrücke. Im Dezember 2013 konnte das gesamte Bauvorhaben „Neubau Diasbachbrücke“ abgeschlossen werden. Die neue Brücke ist ein gemeinsam mit der Wildbach- und Lawinerverbauung finanziertes Bauvorhaben, dessen Gesamtkosten rund € 720.000,- betragen.



- **Kosten:** 0,7 Mio. € (gem. mit WLW und Gemeinde)
- **Bauzeit:** Mai 2013 bis Dezember 2013
- **Gemeinde:** Kappl
- **Firma:** HABAU

Neu- und Ausbau Landesstraßen L

Die bedeutendsten Bauvorhaben auf Landesstraßen L in Tirol im Jahr 2013 waren:

L 9 Mittelgebirgsstraße, Sistranser Gatter bis Sistrans Ost



Das gegenständliche Projektierungsgebiet liegt im Bereich der Katastralgemeinden Sistrans und Aldrans zwischen dem östlichen Ortsende von Sistrans und dem Kreisverkehr auf der L 32 Aldranser Straße. Auf diesem Landesstraßenabschnitt von km 8,50 bis km 9,20 bestand eine zu geringe Straßenbreite für die gefahrlose Begegnung zweier Fahrzeuge, ein Gehsteig fehlte und die Fahrbahn befand sich in einem schlechten Zustand. Des Weiteren wies dieser Streckenabschnitt der L 9 Mittelgebirgsstraße eine erhöhte Unfallhäufigkeit auf.

Der Planung wurde ein Regelquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m zuzüglich erforderlicher Verbreiterungen zugrunde gelegt. Der Gehsteig wurde mit einer Breite von 1,50 m geplant. Die auf der Fahrbahn anfallenden Oberflächenwässer versickern nun in Becken mit aktiven Bodenpassagen. Auf einer Länge von ca. 100 m wurde außerdem die bestehende Gasleitung tiefer gelegt.

Nach Durchführung der erforderlichen Bewilligungsverfahren im Frühjahr 2012 konnte bereits im Herbst 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Diese wurden im Juni 2013 abgeschlossen und die Straße dem Verkehr übergeben. Mit der Umsetzung dieses Bauvorhabens konnte ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erzielt werden.

Die Baukosten beliefen sich auf € 800.000,– wovon rund 70 % von der Landesstraßenverwaltung und die restlichen 30 % von den Gemeinden Sistrans, Aldrans und dem dort ansässigen Unternehmerzentrum getragen wurden.



- **Kosten:** 0,8 Mio. € (gem. mit Gemeinden)
- **Bauzeit:** Oktober 2012 bis Juni 2013
- **Gemeinde:** Sistrans, Aldrans
- **Firma:** Fröschl

L 10 Gschnitztalstraße, Ortsdurchfahrt Trins



Gegenstand des Bauvorhabens war der Umbau der westlichen Ortsdurchfahrt von Trins.

Die Bauloslänge betrug 260 m. Im gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt wurde ein durchgehender Gehsteig errichtet, die Entwässerung adaptiert und der Straßenbelag saniert.

Der gesamte Bereich des Gehsteiges wurde ausgekoffert. Der Gehsteig wurde mittels Großwürfelsteinen mit einer Regelhöhe von 10 cm gegenüber der Fahrbahn abgetrennt, im Bereich von Zufahrten und Einmündungen wurden die Würfelsteine auf 3 cm über Fahrbahnniveau abgesenkt.

Die Fahrbahn wurde im gesamten Straßen-

bereich im Mittel 7 cm entsprechend den neuen Querneigungen plan gefräst und mit einer neuen Tragschicht in einer Stärke von 6 cm und einer neuen Decke mit 3 cm versehen. Tiefensanierungen in der Fahrbahn wurden mit weiteren 6 cm Tragschicht ausgeführt und lokal festgelegt.

Die Gesamtkosten betragen rund € 400.000,-.



- **Kosten:** 0,4 Mio. € (gem. mit Gemeinde)
- **Bauzeit:** November 2012 bis August 2013
- **Gemeinde:** Trins
- **Firma:** Rieder

L 10 Gschnitztalstraße, Neubau Gschnitzbachbrücke



- **Kosten:** 0,5 Mio. €
- **Bauzeit:** Oktober 2012 bis Juni 2013
- **Gemeinde:** Gschnitz
- **Firma:** HABAU

den „alten“ Gschnitzbachbrücke. Die Linienführung wurde im Gegensatz zum Bestand gestreckt und als Brückenkonstruktion ein erhaltungsfreundlicher Stahlbetonrahmen gewählt.

Die Hauptbauarbeiten der neuen integralen Brücke konnten trotz des strengen und schneereichen Winters 2012/2013 rechtzeitig in der Niederwasserperiode im Frühjahr 2013 abgeschlossen werden, die Verkehrsfreigabe des gesamten Bauloses erfolgte im Sommer 2013.

Eine dem Stand der Technik entsprechende Linienführung und der Neubau eines modernen, robusten Brückentragwerkes waren die Eckpunkte bei der Neutrassierung der L 10 Gschnitztalstraße im Bereich der bestehen-



L 14 Leutascher Straße, Gehsteigneubau „Gasse-Ahrn“



Nach mehrjähriger Planungsphase konnte im Jahr 2011 mit der Durchführung der Behördenverfahren begonnen werden. Nach Erhalt sämtlicher für den Bau erforderlicher Bewilligungen wurde im Herbst 2012 mit den Bauarbeiten begonnen. Im November 2013 wurde die neue 1,33 km lange Ortsdurchfahrt dem Verkehr übergeben.

Dem Projekt wurde der Mindestlandesstraßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m zuzüglich notwendiger Verbreiterungen zugrunde gelegt. Gehsteige und Gehwege wurden mit einer Breite von 1,50 m ausgeführt. Die auf den befestigten Flächen anfallenden Wässer versickern über aktive Bodenpassagen. Lediglich im Bereich des Bixagerinnes wurde ein kurzer Kanalstrang errichtet, wobei auch die dort gefassten Wässer zur Versickerung gebracht werden. Von der Gemeinde Leutasch wurden die Wasserleitung und die Straßenbeleuchtung erneuert.

Weiters wurde auf die Gestaltung von Plätzen und die Bepflanzung des Straßenumfeldes großer Wert gelegt. Im Zuge der Bauarbeiten wurde auch eine Gasleitung mitverlegt.

Durch die Errichtung eines Gehsteiges/ Gehweges auf der gesamten Projektlänge konnte die Sicherheit für Fußgänger und die Lebensqualität der Anrainer in Leutasch deutlich erhöht werden.

i	▪ Kosten:	2,8 Mio. € (gem. mit Gemeinde)
	▪ Bauzeit:	September 2012 bis November 2013
	▪ Gemeinde:	Leutasch
	▪ Firma:	Teerag-Asdag

L 63 Gacher-Blick-Straße, Ausbau Kaunerberg – Falpaus

Die L 63 Gacher-Blick-Straße wies auf dem 510 m langen Abschnitt im Bereich der Siedlung „Falpaus“ bis zur Einmündung „Obwals“ im Bestand eine unzureichende Fahrbahnbreite auf. Gerade an Ausflugsstagen kam es dadurch immer wieder zu gefährlichen Verkehrssituationen, auch nahm der Verkehr durch die große Bautätigkeit in Falpaus überdurchschnittlich stark zu.

Gegenständlicher Abschnitt der L 63 wurde daher auf den Landesstraßenmindestquerschnitt mit einer Asphaltbreite von 5,50 m ausgebaut, talseitig wurde ein 0,75 m breites Bankett und bergseitig ein 0,50 m breiter Spitzgraben zur Stützmauer angelegt. Für die hangseitige Verbreiterung wurden permanente Sicherungsmaßnahmen in Form von Spritzbeton und Ankerungsarbeiten zur Aufnahme des Hangdruckes und zum Schutz der Arbeiter errichtet. Zuerst wurde der Böschungsabtrag durchgeführt und dann die vorgesezte Wandmauer in Natursteinmauerwerk mit dahinterliegender permanenter Spritzbetonsicherung hergestellt. Im Bereich der Einbindung „Obwals“ wurde zusätzlich talseitig eine ca. 60 m lange verankerte Holzstützwand errichtet. In Summe wurden die Wandmauern, bestehend aus zwei Abschnitten, 310 m lang und 4,0 m bis 7,0 m hoch, für die talseitige Verbreiterung mittels Dammschüttung wurden 3500 m³ Schüttmaterial eingebaut. Das gegenständliche Projekt dient durch die umgesetzten Maßnahmen einerseits der Sicherheit und dem leichteren Fluss des



Verkehrs in diesem Abschnitt sowie der besseren Erschließung der neuen Siedlung Falpaus.

Die Gesamtkosten dieses Bauvorhabens betragen € 1,4 Mio. Die Arbeiten wurden von der Firma Swietelsky Baugesellschaft m.b.H. ausgeführt und inklusive aller Nebenarbeiten Ende Juli 2013 fertig gestellt.



- **Kosten:** 1,4 Mio. €
- **Bauzeit:** Oktober 2012 bis Juli 2013
- **Gemeinde:** Kaunerberg
- **Firma:** Swietelsky

L 65 Oberinntalstraße, Fendler Murgrabenbrücke

Wegen der geringen Fahrbahnbreite von 4,50 Meter und der Gewichtsbeschränkung auf 12 Tonnen entsprach die aus dem Jahr 1895 stammende Stahlbogenbrücke nicht mehr den heutigen Anforderungen einer Landesstraße.

Die neue Brücke kam als integrales Bauwerk ohne bewegliche und erhaltungsintensive Bauteile wie Brückenlager und Fahrbahnübergänge zur Ausführung. Die einfeldrige Rahmenkonstruktion mit einer Stützweite von rund 22 Meter konnte in Stahlbeton ohne Vorspannung hergestellt werden. Die Fahr-

bahnbreite auf der neuen Brücke beträgt 6,50 Meter. Auf der Unterwasserseite wurde ein Gehsteig mit einer nutzbaren Breite von 1,50 Meter errichtet, auf der Oberwasserseite wurde ein schmaler Randbalken ausgeführt. Während der Hauptarbeiten wurde der Verkehr auf der L 65 Oberinntalstraße im unmittelbaren Brückenbereich gesperrt und über die B 180 bzw. über Gemeindestraßen umgeleitet. Während der Baudurchführung blieben jedoch sämtliche Zufahrten und Zugänge aufrecht. Fußgänger wurden über eine Behelfsbrücke geführt.

Mit den Arbeiten wurde im September 2012 begonnen. Ab Dezember konnte der Verkehr bereits zweispurig über das neue Brückentragwerk geführt werden. Im Frühjahr 2013 wurden während einer neuerlichen kurzen Sperre die Brückenabdichtung und der Fahrbahnbelag aufgebracht, das Brückengeländer montiert und anschließend sämtliche Restarbeiten abgeschlossen.

Die Baukosten betrugen € 600.000,-.



- **Kosten:** 0,6 Mio. €
- **Bauzeit:** September 2012 bis Juni 2013
- **Gemeinde:** Ried im Oberinntal
- **Firma:** Fröschl

L 225 Gnadentaler Straße, Umgestaltung Kreuzung Halltal

Das gegenständliche Projektierungsgebiet liegt in der Gemeinde Absam im Bereich der Fachberufsschule für Holztechnik.

Ungenügende Fahrbahnbreiten für eine gefahrlose Begegnung von Fahrzeugen, schlechte Sichtverhältnisse und folglich eine hohe Anzahl von Unfällen charakterisierten diesen Landesstraßenabschnitt.

Der Planung wurde ein Regelquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m zuzüglich erforderlicher Verbreiterungen zugrunde gelegt. Der Gehsteig wurde mit einer Breite von 1,50 m geplant. Der vorhandene Kurvenradius der L 225 Gnadentaler Straße wurde erhöht und die Einbindung der beiden untergeordneten Gemeindestraßen im Hinblick auf die Sichtverhältnisse verbessert. Anschließend an den Gehsteig war es erforderlich, als Abgrenzung zur Fachberufs-

schule für Holztechnik eine ca. 100 m lange Mauer zu errichten. Weiters war es erforderlich, zahlreiche Kabel und Rohrleitungen im Zuge der Bauarbeiten neu zu verlegen bzw. umzulegen.

Im Herbst 2012 konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Schon Ende April 2013 wurden sie abgeschlossen und die Straße dem Verkehr übergeben. Mit der Umsetzung dieses Bauvorhabens konnte ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erzielt werden. Insgesamt wurden von der Landesstraßenverwaltung und der Gemeinde Absam rund € 500.000,- in den verkehrssicheren Umbau der L 225 Gnadentaler Straße investiert.



- **Kosten:** 0,5 Mio. € (gem. mit Gemeinde)
- **Bauzeit:** Oktober 2012 bis April 2013
- **Gemeinde:** Absam
- **Firma:** Fröschl



L 240 Venter Straße, Kleine Marchlehnergalerie

Der Lückenschluss zwischen der Glasaargalerie und der Galerie Bruchscheibe ist ein wesentlicher Beitrag zur Lawinsicherheit der L 240, Venter Straße.

Mit der Fertigstellung der Kleinen Marchlehnergalerie wurde dieser Lückenschluss im Jahr 2013 realisiert. 230 m Galerie schützen die Verkehrsteilnehmer in Zukunft vor Schnee, Staublawinen, aber auch Steinschlag.

Dieses Bauvorhaben wurde vom Land Tirol gemeinsam mit der EU, dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft – Umwelt und Wasserwirtschaft, vertreten durch den Forsttechnischen Dienst für Wildbach- und Lawinenverbauung, Sektion Tirol, und der Gemeinde Sölden finanziert.

Massenbewegungen von 25.000 m³ Erdmaterial, massive Sicherungsarbeiten mit 7.000 m Anker und 3.000 m² Spritzbeton, der Einsatz

von 6.000 m³ Beton und 650 t Stahl waren erforderlich, um das Bauwerk in einer Bauzeit von rund fünf Monaten in schwierigstem Gelände zu errichten.

Durch eine hervorragende Baustellenlogistik konnten die Hauptarbeiten an der Galerie im Jahr 2013 abgeschlossen werden.

Mit einem Investitionsvolumen von rund 3,40 Mio. € gehört die Kleine Marchlehnergalerie zu den großen, abgeschlossenen Bauvorhaben der Landesstraßenverwaltung Tirol im Tiroler Oberland im Jahr 2013.

i	▪ Kosten:	3,4 Mio. € (gem. mit EU, WLW, Gemeinde Sölden)
	▪ Bauzeit:	Juni 2013 bis Mai 2014
	▪ Gemeinde:	Sölden
	▪ Firma:	Teerag-Asdag

L 339 Wattentalstraße, Umbau Abschnitt Keilfeld

Das gegenständliche Projektierungsgebiet liegt in der Gemeinde Wattenberg am südlichen Ende von „Keilfeld“ talseitig der Siedlung.

In den vergangenen Jahren wurde die L 339 Wattentalstraße in 2 Bauabschnitten von km 2,52 bis km 3,55 ausgebaut. Aufgrund von starken Setzungen wurde es notwendig, auch im Abschnitt von km 2,37 bis km 2,52 bauliche Maßnahmen zu setzen. Der Planung wurde in Anlehnung an die vorangegangenen Bauabschnitte ein Regelquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 5,5 m zuzüglich erforderlicher Verbreiterungen zugrunde gelegt. Dieser Querschnitt entspricht dem Mindeststandard von Landesstraßen. Die Straßentrasse wurde in ihrer Lage und Höhe nur geringfügig adaptiert.

Aufgrund des steilen Geländes wurde die Entscheidung für die Ausführung einer vorgespannten vernetzten Ankerwand als talseitige Stützkonstruktion getroffen. Dadurch konnte das Bauvorhaben unter Aufrechterhaltung einer einspurigen Verkehrsführung umgesetzt werden.

Nach Erwirkung der erforderlichen Bewilligungen im Jahr 2012 konnte das Bauvorhaben im Jahr 2013 nach kurzer Bauzeit umgesetzt werden.

i	▪ Kosten:	0,5 Mio. €
	▪ Bauzeit:	Juni 2013 bis September 2013
	▪ Gemeinde:	Wattenberg
	▪ Firma:	Strabag

L 348 Spisser Straße, Lawinengalerie Celleswald



i	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kosten: 4,0 Mio. € (gem. mit EU, WLK, Gemeinden Spiss, Samnaun) ▪ Bauzeit: September 2012 bis Juni 2014 ▪ Gemeinde: Spiss ▪ Firma: Teerag-Asdag
----------	--



Neben dem Bau des Hauptbauwerkes, der 206 Meter langen Celleswaldgalerie im Anschluss an den Gstalda-Tunnel von km 6,9 bis km 7,2 der L 348 Spisser Straße, umfasste das Baulos die Errichtung einer Betriebsstation und von Stützmauern beim Portal Spiss zur Herstellung einer Auffahrt auf die Galerie sowie Straßenbau- und Entwässerungsarbeiten. Die Galerie kam als Gewölbequerschnitt mit talseitigen V-Stützen zur Ausführung.

Zur Umsetzung des Bauvorhabens waren umfangreiche bergseitige Hangsicherungsmaßnahmen erforderlich, mit Böschungshöhen von über 10 Metern. Die Fundamente auf der Talseite – die Fundamentsohlen liegen bis zu 5 Meter unter dem Straßenniveau – sind wegen der Steilheit des Geländes ausgesetzt gelegen und mussten durch Pfähle und Anker gesichert werden. Wegen dieser Steilheit kamen zur talseitigen Böschungssicherung auch das System „Bewehrte Erde“ und eine Ankerwand zum Einsatz. Eine Herausforderung stellte auch der lückenlose Anschluss der Galerie an den Gstalda-Tunnel dar.

Mit dem Galerieneubau wurde Anfang Oktober 2012 begonnen, bis zum Winter 2012/13 wurden jedoch hauptsächlich bergseitige Hangsicherungsarbeiten ausgeführt. Im Jahr 2013 wurden die Lawinengalerie und sämtliche verkehrsbehindernden Hauptarbeiten fertig gestellt. Die Restarbeiten werden im Frühjahr 2014 abgeschlossen.

Der Verkehr wurde während der Bauarbeiten einspurig geführt und durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Damit die Fahrzeuge nicht in den Anna-Tunnel zurückstauten, musste die talauswärtige Ampel vor dem Tunnel bei km 6,4 aufgestellt werden. Für jene Arbeiten, insbesondere die Herstellung des Anschlusses an den Gstalda-Tunnel, für deren Durchführung längere Sperrzeiten notwendig waren, stand eine Umleitung über die Schweizer Seite zur Verfügung.

Die Lawinengalerie Celleswald ist ein gemeinsam mit der EU, der Wildbach- und Lawinerverbauung und den Gemeinden Spiss und Samnaun finanziertes Bauvorhaben, dessen Gesamtkosten rund € 4,0 Millionen betragen.

L 371 Großvolderbergstraße, Ausbau Bereich Hof Anger

Am Ende der L 371 Großvolderbergstraße beträgt der Straßenquerschnitt aufgrund der bestehenden Bebauung rd. 4,0 m. Zur Erreichung des Mindestquerschnittes einer Landesstraße erfolgte ein Ausbau auf eine Breite von 5,50 m. Dazu war erforderlich, eine bestehende, sanierungsbedürftige Steinmauer abzutragen und die Böschung durch eine permanente Nagelwand zu sichern. Zusätzlich wurde eine vermörtelte Steinschichtung als Vorsatzschale hergestellt. Die Straßenwässer werden über Einlaufschächte gefasst und in den Oberflächenwasserkanal eingeleitet.

Eine besondere Herausforderung bei diesem Bauvorhaben war die zumindest einspurige Aufrechterhaltung des Verkehrs. Durch den bestens koordinierten Bauablauf durch die ausführende Firma konnten Beeinträchtigungen zwar in Grenzen gehalten werden. Die Verkehrsteilnehmer zeigten allerdings großes

Verständnis für die zeitweise dennoch notwendigen Einschränkungen.

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens betragen rd. € 400.000,- und werden zur Gänze vom Land Tirol getragen.



- **Kosten:** 0,4 Mio. €
- **Bauzeit:** Mai 2013 bis November 2013
- **Gemeinde:** Volders
- **Firma:** Steiner

Gemeindebrücken

Gemeinde Achenkirch, Formerbrücke

i	
▪ Kosten:	0,2 Mio. €
▪ Bauzeit:	September 2013 bis Dezember 2013
▪ Gemeinde:	Achenkirch
▪ Firma:	Teerag-Asdag



Im Zuge der Neuregulierung der Seeache im Gemeindegebiet Achenkirch wurde die alte und „in die Jahre“ gekommene Formerbrücke durch ein modernes Stahlbetontragwerk ersetzt.

Das Bestandstragwerk war ein Stahlbetonplattentragwerk mit einem Mittelpfeiler. Das neue Tragwerk ist ein Stahlbetonrahmen in integrierter Bauweise ohne Mittelstützung. Durch den

Verzicht auf Brückenlager und Fahrbahnübergänge ist ein neues, robustes und hinsichtlich der Erhaltungskosten günstiges Bauwerk errichtet worden.

Das Bauvorhaben wurde von der Gemeinde Achenkirch finanziert. Planung, Ausschreibung und Bauleitung erfolgten durch die Landesstraßenverwaltung.

Gemeinde Kössen, Neubau Hüttwirtsbrücke

Bei der Umsetzung des Hochwasserschutzes Kössen, Gerinneausbau Landbrücke bis Hüttwirtsbrücke, war die bestehende 3-feldrige Hüttwirtsbrücke Kössen durch ein neues, Pfeilerfreies Brückentragwerk mit einem erforderlichen Freibord von 1,20 m über den neuen Bemessungswasserspiegel zu ersetzen.

Die neue Brücke wurde als Bogenbrücke mit abgehängter Fahrbahn konzipiert und ausgeführt. Die Stahlbögen sind mittels HDBV-Säulen DN 120 tief gegründet, die mit GEWI-Stangen abgehängte Stahlbetonfahrbahnplatte wird auf neue, flach gegründete und im Schutz von Spundwandkästen liegende Stahlbetonwiderlager aufgesetzt.

Aus optischen Gründen wurden beide Hauptbögen nach innen geneigt, durch die Farb-

wahl und eine entsprechende Beleuchtung hat die Gemeinde Kössen mit dieser Brücke ein neues Wahrzeichen erhalten.

Das Bauvorhaben wurde gemeinsam mit der Bundeswasserbauverwaltung finanziert. Die Baukosten für die 43,05 m lange Brücke belaufen sich auf € 1,20 Mio. Die Hauptarbeiten sind abgeschlossen und die Verkehrsfreigabe erfolgte nach nur 4 Monaten Bauzeit im Dezember 2013.



- **Kosten:** 1,2 Mio. €
- **Bauzeit:** August 2013 bis Dezember 2013
- **Gemeinde:** Kössen
- **Firma:** HABAU

Bauliche Erhaltung

Entwicklung Aufwand

Für die bauliche Straßenerhaltung des Landesstraßennetzes (Landesstraßen B und Landesstraßen L) standen im Jahr 2013 rund 19,2 Mio. € zur Verfügung.

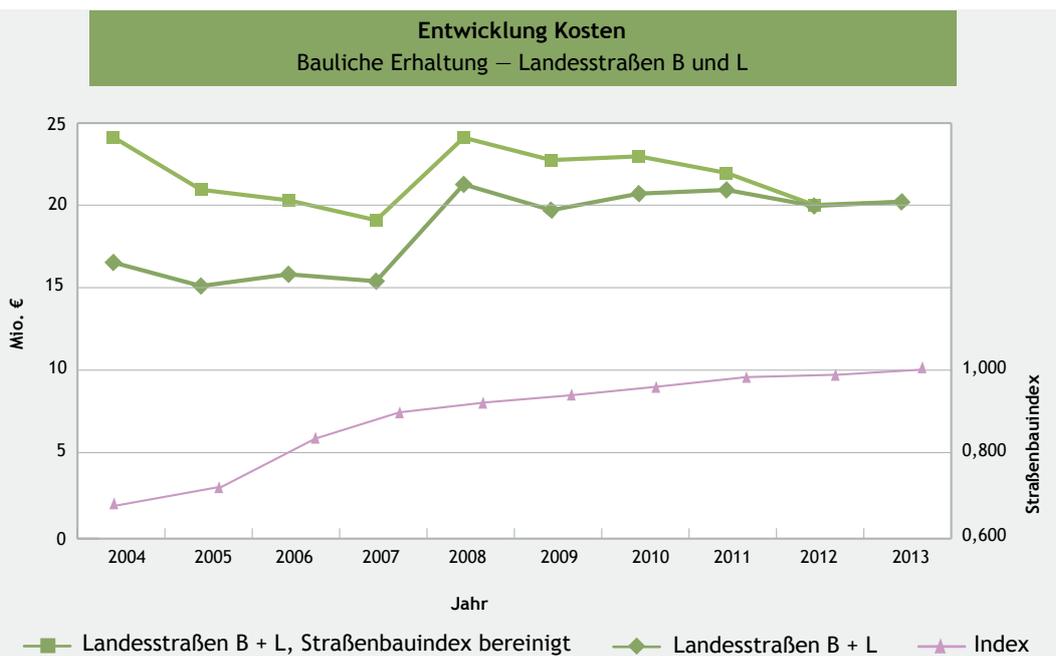
Davon wurden rd. 14,3 Mio. € für die Sanierung schadhafter Beläge und Mauern und 4,9 Mio. € für die Instandsetzung von Brücken und Tunnel sowie von elektro- und maschinentechnischen Anlagen aufgewendet.

Zusätzlich wurden rund 1,4 Mio. € in hochbauliche Instandsetzungen investiert. Der größte Anteil davon war für die Errichtung des Stützpunktes Reith bei Seefeld der Straßenmeiste-

rei Zirl sowie die Sanierung des Standortes in Lienz vorgesehen.

Neben dem Sachaufwand wurden im Jahr 2013 weitere 0,9 Mio. € an Lohnaufwand in die bauliche Erhaltung der Landesstraßen investiert.

Die seit 2001 um rund 35 % gestiegenen Ausgaben sind unter dem Gesichtspunkt der Preissteigerungen bei Asphalt zu sehen, welche seit 2001 rund +70 % betragen. Dies zeigt, dass auch im Bereich der baulichen Erhaltung der Sparsamkeit bei gleichzeitigem optimalem Einsatz der Mittel oberste Priorität eingeräumt wird.



Erhaltungsmanagement

Erhaltungsmanagement Straße



Zur Abschätzung des erforderlichen Erhaltungsbedarfes und für die Ableitung von systematischen und nachvollziehbaren Erhaltungsstrategien haben sich in den letzten zwei Jahrzehnten Erhaltungsmanagementsysteme (EMS) entwickelt. Wesentliche Module dieser Systeme sind Straßenzustandserfassungen und die Ableitung von optimierten Erhaltungsstrategien.

Als Vorteile derartiger Systeme können genannt werden:

- *Dokumentation des Straßenzustandes hinsichtlich Struktur und Fahrkomfort*
- *Objektive Grundlagen zur Maßnahmenentscheidung (Bauprogramm)*
- *Prognose des Zustandsverlaufes*

Auf Initiative des SG Straßenerhaltung findet seit dem Jahr 2004 eine Abstimmung verschiedener österreichischer Bundesländer (Vorarlberg, Oberösterreich und Burgenland, Salzburg und Niederösterreich) zur Weiterentwicklung und Implementierung derartiger Systeme für die Landesstraßennetze statt.

Für den Aufbau eines derartigen Systems findet seit dem Jahr 2005 eine Zustandserfassung als kombinierte messtechnische Erfassung durch den RoadStar des arsenal research und visuelle Zustandserfassung durch die Boden- und Baustoffprüfstelle aller Landesstraßen statt. Jedes Jahr wird das Straßennetz eines Baubezirks gemessen und visuell beurteilt. Seit dem Jahr 2010 wird nach einer entsprechenden Ausschreibung (österreichweit einheitlich) die messtechnische Zustandserfassung (Längsebenheit, Querebenheit) durch den TÜV Rheinland mit dem System Argus durchgeführt.

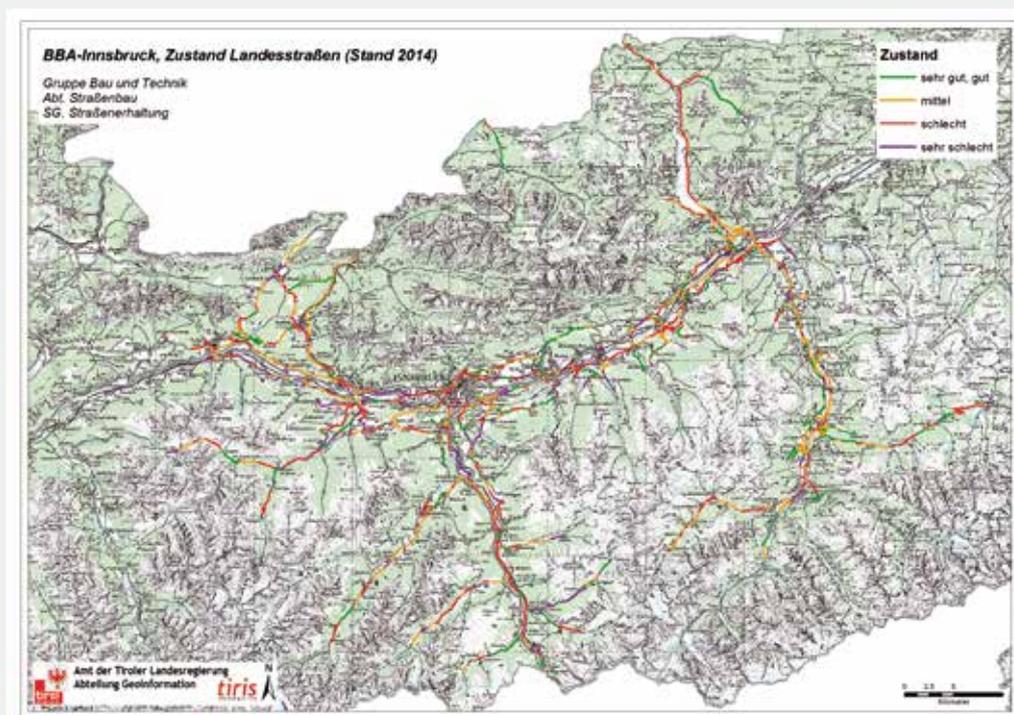
System Zustandserfassung mit dem Argus

Die erfassten Daten werden in eine spezielle, auf die lokalen Verhältnisse in Tirol abgestimmte EMS-Software eingepflegt und optimierte und langfristige Erhaltungsstrategien errechnet. Diese bilden die Grundlage für eine ingenieurmäßige Ausarbeitung von Erhaltungsbauprogrammen.

Nach den Baubezirksämtern Kufstein, Lienz und Reutte in den Jahren 2010–12 wurde im letzten Jahr das Straßennetz des Baubezirksamtes Innsbruck zum zweiten Mal erfasst. Somit liegen nun bereits für vier Baubezirksämter Zustandsdaten im 5-Jahres-Abstand vor. Es konnte gezeigt werden, dass der Straßenzustand konstant gehalten werden konnte und sich keine Verschlechter-

ungen ergaben. Aufgrund der Erkenntnisse der erneuten Erfassungen wurden weitere Verbesserungen der Analysesoftware entwickelt und implementiert (Alterungskurven, Gewichtung zwischen Gebrauchs- und Strukturdatenwerten). Damit konnte eine erhöhte Treffsicherheit zur Übereinstimmung mit den Bauprogrammvorschlägen der Baubezirksämter erzielt werden.

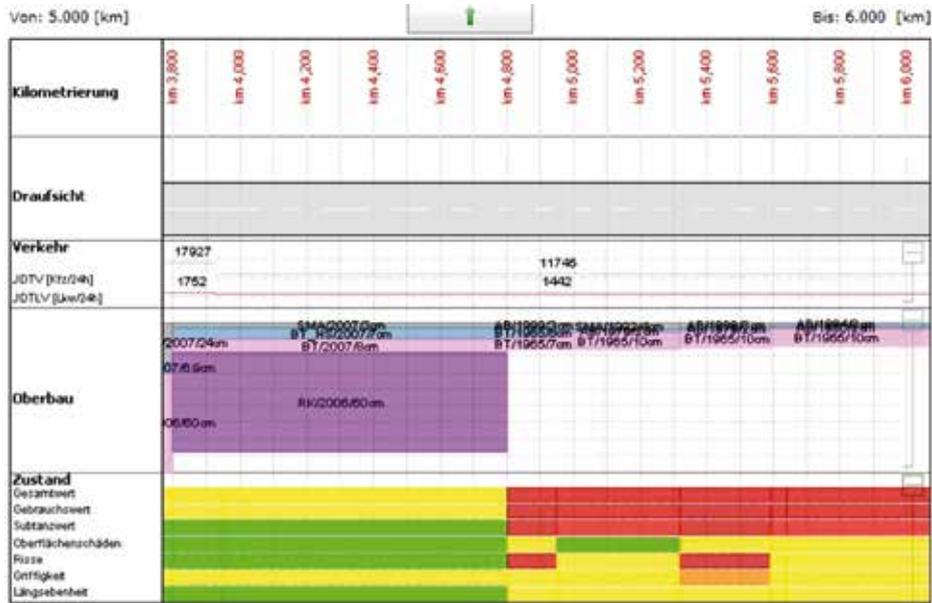
Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über den Zustand der Straßen im Baubezirksamt Innsbruck als exemplarische Auswertung des EMS-Systems. Im Jahr 2014 werden die Straßen des Baubezirksamtes Imst erneut bewertet und somit der zweite Erfassungsdurchgang abgeschlossen.



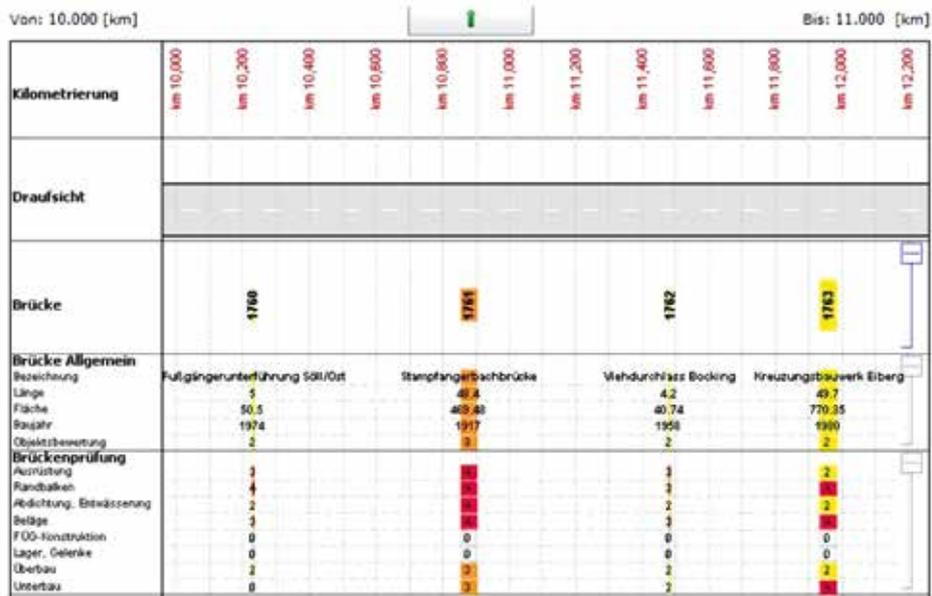
Streckenband online

Als weiteres Hilfsmittel zur ingenieurmäßigen Bearbeitung von Erhaltungsbaulosen wurden die zur Verfügung stehenden Daten des Straßen- und Bauwerkszustandes aus den bestehenden Datenbanken in ein graphisches Streckenband eingespielt. Dieses steht über einen Intranet-Link allen befas-

ten Sachbearbeitern online zur Verfügung. Die direkte Visualisierung gibt einen raschen Überblick über die Daten und leistet somit einen wesentlichen Beitrag für die laufende Verbesserung der Datenqualität und damit die Qualität der getroffenen Entscheidungen.



Streckenband Oberbau

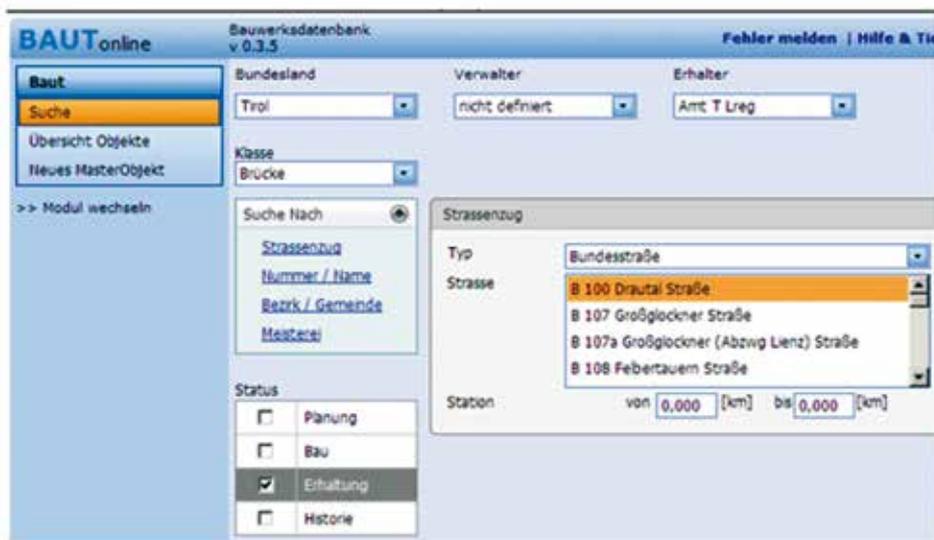


Streckenband Brücken

Erhaltungsmanagement Bauwerke

Vermehtes Augenmerk wird auf die Einbindung von Straßenbauwerken wie Brücken, Galerien und Tunnel und deren Erhaltungszustand im Erhaltungsmanagement gelegt, da die Erhaltung der Bauwerke einen maßgeblichen finanziellen Anteil darstellt.

Das im Rahmen der Bauwerksprüfungen angewendete Bewertungssystem wird mit den Straßenzustandsdaten abgeglichen und stellt ein zusätzliches Kriterium für die Planung der jeweiligen Instandsetzungsabschnitte dar.



Bauwerksdatenbank

Maßnahmen 2013

Von den im Jahr 2013 für die bauliche Erhaltung zur Verfügung stehenden Mitteln von 19,2 Mio. € wurden knapp 14,3 Mio. € (d.s. 74 %) für die Sanierung schadhafter Beläge und Mauern, 4,9 Mio. € (d.s. 26 %) für die In-

standsetzung von Brücken und Tunnel und zusätzlich rund 1,4 Mio. € für die Errichtung und Instandsetzung von Hochbauten und Siloanlagen aufgewendet.

Beläge

Im Zuge von Belagssanierungen werden einerseits neue Asphaltdecken aufgebracht. Bei mangelnder Tragfähigkeit und/oder einem entsprechenden Schadensbild kann auch der Austausch der bituminösen Tragschicht erforderlich werden. Auch Erneuerungen mit Austausch der ungebundenen Tragschichten und Erneuerung der Entwässerung zählen zu den Erhaltungsbaulosen.

Zu den größten Maßnahmen, die 2013 durchgeführt wurden, zählen unter anderem:

Beläge Landesstraßen B:

- **B 100 Drautalstraße**, km 109,95 – 111,83, Abschnitt Leisach
- **B 100 Drautalstraße**, km 121,56 – 122,40, Abschnitt Herol
- **B 100 Drautalstraße**, km 131,45 – 132,40, Abschnitt Heising
- **B 161 Pass-Thurn-Straße**, km 30,46 – 31,51, Schwarzenbrücke – Arche Neo
- **B 164 Hochkönigstraße**, km 72,90 – 73,69, Eichenhof – ÖBB-Unterführung
- **B 169 Zillertalstraße**, km 20,60 – 21,60, Umfahrung Zell am Ziller, Bauabschnitt 1
- **B 170 Brixentalstraße**, km 7,31 – 8,59, Camping – Abzweigung Itter

- **B 171 Tiroler Straße**, km 15,72 – 16,25, Wörgl, Ladestraße – Kreuzung Ortsmitte
- **B 171 Tiroler Straße**, km 108,82 – 110,32, Rietzerhof – Ortsende Thanrain
- **B 171 Tiroler Straße**, km 115,64 – 116,64, Ortsdurchfahrt Silz
- **B 175 Wildbichler Straße**, km 6,32 – 8,06, Ortsdurchfahrt Ebbs
- **B 179 Fernpassstraße**, km 27,53 – 28,50, Grundbachbrücke – AST Heiterwang Süd
- **B 179 Fernpassstraße**, km 46,12 – 47,34, Reutte Nord – AST Vils, Teil 2
- **B 182 Brennerstraße**, km 7,22 – 9,00, Belagssanierung Bereich Stefansbrücke
- **B 197 Arlbergstraße**, km 0,48 – 1,60, Feuerwehr St. Jakob – Lebensmittelmarkt
- **B 198 Lechtalstraße**, km 21,00 – 21,62, Bereich Tiefentaltobel

Beläge Landesstraßen L:

- **L 6 Tuxer Straße**, km 5,84 – 7,13, Rosengartenbrücke – Elseck
- **L 11 Völser Straße**, km 4,50 – 6,30, ÖBB-Überführung bis OMV-Tankstelle/KV Völs
- **L 16 Pitztalstraße**, km 0,28 – 1,18, Pitztalbrücke – Salzsilo Arzl



- **L 17 Piller Straße**, km 3,47 – 4,50, Tischlerei Bregenzer – Forstgarten
- **L 21 Berwang-Namloser Straße**, km 13,81 – 16,07, Umfahrung Kelmen und Ortsteil Namlos, 2 Abschnitte
- **L 24 Virgentalstraße**, km 1,91 – 2,23, Bereich Bruggen
- **L 25 Deferegentalstraße**, km 7,46 – 7,93, Bereich Plon II
- **L 26 Kaiser Straße**, km 4,00 – 4,84, Bereich Egger
- **L 64 Kauner Straße**, km 1,20 – 2,42, Schlossbach – Alpenrose
- **L 71 Lermooser Straße**, km 0,00 – 0,60, Kreuzung L 391 – Richtung Lermoos
- **L 202 Reither Straße**, km 0,20 – 1,13, ÖBB-Überführung – Münichau
- **L 211 Unterinntalstraße**, 1. Teil, km 0,00 – 1,43, Abzweigung B 171 – Wiesinger Bauer
- **L 222 Vomper Straße**, km 1,63 – 2,52, KV Fiecht – Vomper Gießendurchlass
- **L 228 Naviser Straße**, km 8,05 – 8,35, Möslbachbrücke – Raika, Busbucht km 1,33
- **L 231 Obernbergstraße**, km 3,50 – 4,40, Bereich Au
- **L 248 Imsterbergstraße**, km 0,78 – 1,35, Kreuzung Möbelmarkt – Kreisverkehr FMZ
- **L 255 Planseestraße**, km 0,00 – 0,20, AST Reutte – Abzweigung Lähn
- **L 273 Villgratentalstraße**, km 10,20 – 10,80, Bereich Lanser II
- **L 317 Lechleitener Straße**, km 0,14 – 1,30, 2 Abschnitte
- **L 336 Ranggener Straße**, km 2,00 – 4,14, Itzlranggen bis Ldstr.-Ende, 2 Abschnitte

Hochbau

Neuerrichtung des Stützpunktes Reith bei Seefeld

Für die Neuerrichtung und Instandsetzung der Hochbauten inkl. Siloanlagen wurden im Jahr 2013 rd. 1,7 Mio. € aufgewendet.

Der Schwerpunkt der hochbaulichen Aktivitäten im Jahr 2013 lag in der Neuerrichtung des Stützpunktes Reith bei Seefeld der Straßenmeisterei Zirl. Dort wurden neben Garagen und einer Lagerhalle auch zwei zusätzliche Salzsilos und eine neue Soleanlage errichtet.

Dadurch wurde der Ausbau der Lagerkapazitäten für Streusalz konsequent fortgesetzt. Die Arbeiten an diesem Standort werden 2014 fortgesetzt und abgeschlossen.

Im Bereich des Baubezirksamtes Lienz wurde 2013 mit der Sanierung des Standortes in Lienz fortgesetzt. Das Sanierungskonzept an diesem Standort mit Erneuerung des Magazins, der wärmetechnischen Sanierung des Gebäudes und der Instandhaltung der Werkstätten sieht die laufende Umsetzung bis voraussichtlich ins Jahr 2017 vor.

Im Bereich der Instandsetzung wurden weiters eine Reihe von kleineren anstehenden Maßnahmen in den weiteren Straßenmeistereien durchgeführt.

Bauwerksinstandsetzung



B 171, Unterführung Langgasse, Betonierarbeiten Randbalken-Rüstungsarbeiten

Neben klassischen Instandsetzungen von Bauwerksmängeln an Brücken, Tunneln und Galerien sind auch Umbau-, Verstärkungs- und Verbreiterungsmaßnahmen auszuführen.

Grund zum Handeln besteht meist in Zusammenhang mit einer beeinträchtigten Bauwerkssubstanz durch Frosttausalzschäden.



B 171, ZK1 Brücke über die B 171b, Erneuerung der Herdmauer

Weitere Gründe bringt die Verkehrssicherheit mit sich. Wenn Engstellen im Bereich von Kunstbauten zu Unfallhäufungspunkten führen, werden diese durch Umbaumaßnahmen entschärft. Speziell in Tunnel- und Galeriebauwerken sind Wasserzutritte zu unterbinden, um im Winter Aufeisungen und dadurch Gefahrenstellen zu vermeiden.

Ein Hauptaugenmerk bei den Instandsetzungsmaßnahmen wird auf die Erhaltung der Belastbarkeit und Dauerhaftigkeit sowie der Verkehrssicherheit der Bauwerke gelegt.

Von großer Bedeutung für die Dauerhaftigkeit einer Brücke ist eine intakte Abdichtung. Diese schützt den Tragwerksbeton vor dem Eindringen von aggressivem Tausalz, das den Beton



B 171, ZK1 Brücke über die B 171b,
Erneuerung der Herdmauer



L 24, Mellitzgrabenbrücke,
Osttirol

angreift und die Korrosion der Stahlbewehrung im Beton zur Folge hat. Auch in dieser Hinsicht wurden 2013 zahlreiche Maßnahmen gesetzt.

Im Jahr 2013 wurden wieder ca. 40 Objekte instand gesetzt.

Es sind dies Objekte, für die ein schlechtes Ergebnis der Bauwerksprüfung mit den Objekts- und Bauteilbewertungsnoten

4 - mangelhafter Erhaltungszustand und 5 - schlechter Erhaltungszustand

ausgewiesen ist. Des Weiteren wurden auch Brückeninstandsetzungen ausgeführt, die sich aus der Abstimmung mit den Fahrbahnbelagsmaßnahmen ergeben haben. Ziel ist es, die Belastung für Verkehrsteilnehmer auf Grund von Baustellen so gering wie möglich zu halten.

Zu den größeren Maßnahmen, die 2013 durchgeführt wurden, zählen unter anderem:

- **B 170 Brixentalstraße**, 3 Durchlässe
Generalsanierung
- **B 175 Wildbichlerstraße**, Saliter- und Ebbsbachbrücke, Erneuerung Tragwerksabdichtung und Betonsanierung
- **B 169 Zillertalstraße**, Unterführung Rohrerstr. und Wirtschaftswegunterführung, Erneuerung Tragwerksabdichtung und Betonsanierung

- **B 169 Zillertalstraße**, Harpfnerwandgalerie, Betonsanierung Stützen
- **B 171 Tiroler Straße**, ZK1 Brücke über die B 171b, Tragwerksinstandsetzung
- **B 171 Tiroler Straße**, Wegunterführung Starkenbach, Erneuerung Tragwerksabdichtung und Betonsanierung
- **B 171 Tiroler Straße**, Unterführung Langgasse, Generalsanierung
- **B 188 Paznauntalstraße**, Wegdurchlass, Diola Generalsanierung
- **L 207 Hintersteiner-See-Straße**, Rehbachbrücke, Erneuerung Tragwerksabdichtung und Betonsanierung
- **L 50 Gerlosbergstraße**, Gerlosbachbrücke, Randbalkenerneuerung
- **L 348 Spisser Straße**, Annatunnel, Instandsetzung Innenschale
- **L 24 Virgentalstraße**, Mellitzgrabenbrücke, Erneuerung Randbalken
- **L 25 Defereggentalstraße**, Erlachgalerie, Aufhellungsanstrich

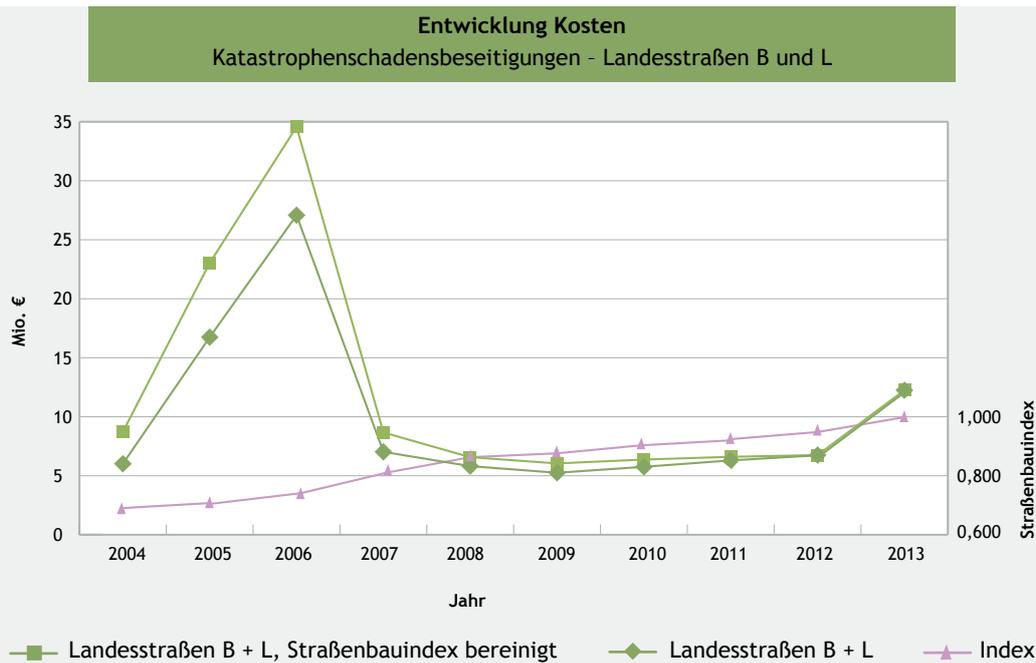


L 348, Annatunnel, Spiss

Beseitigung von Katastrophenergebnissen

Auch im Jahr 2013 blieben den Landesstraßen groß- und kleinräumige Katastrophenergebnisse nicht erspart. Für deren Beseitigung wurden insgesamt rund 12,3 Mio. € aufge-

wendet. Davon fielen etwa 6,3 Mio. € auf die Beseitigung von Katastrophenergebnissen auf Landesstraßen B und 6,0 Mio. € auf Landesstraßen L.



Mussten in den letzten Jahren im Schnitt insgesamt 6 Mio. € für die Beseitigung von Katastrophenergebnissen aufgewendet werden, so waren im Jahr 2013 allein für die Beseitigung der Schäden nach den Hochwasserereignissen vom Juni zusätzliche 6 Mio. €

aufzuwenden. Die kostspieligsten Katastrophenschäden waren in den Zuständigkeitsbereichen der Baubezirksämter Kufstein mit rd. 4,2 Mio. €, Innsbruck mit 3,7 Mio. €, Imst mit 2,2 Mio. € und Lienz mit 1,7 Mio. € zu verzeichnen.

Katastrophen-Hochwasser 2013



Hochwasserschaden an der B 178 Loferer Straße vom Juni 2013

Die Starkregenereignisse und die damit verbundene Hochwassersituation im Tiroler Unterland verursachten auch gravierende Schäden an Brücken- und Stützkonstruktionen im Landesstraßennetz.

Speziell davon betroffen waren die Morabachbrücke an der B178 Loferer Straße und eine an der B171 Tiroler Straße im Bereich Kirchbichl gelegene Wandmauer.

Die Morabachbrücke wurde orographisch links komplett unterspült. Teile des Widerlagers wurden vom ausufernden Bach weggerissen.

Innerhalb von 3 Arbeitstagen konnte eine 30 m lange Hilfsbrücke zur Wiederherstellung des

Verkehrsweges von und nach Salzburg errichtet werden, mittels umfangreicher Betonarbeiten wurden die stark beschädigten Widerlager neu errichtet und ergänzt. Es ist gelungen, das bestehende Brückentragwerk zu erhalten und in kürzester Bauzeit den Verkehr wieder ungehindert über die generalsanierte Brücke zu führen.



Die Wandmauer Kirchbichl stellte sich im Bestand als ein 8,00 m hohes, in Beton verlegtes Natursteinmauerwerk dar. Durch die massiven Hangwasserzutritte bedingt durch die Starkregenereignisse sackte die B 171 im Wandbereich deutlich ab. Ausbauchungen in der bestehenden Stützmauer waren erste Warnsignale hinsichtlich der Tragsicherheit der gesamten Stützkonstruktion.



Hochwasserschaden an der L 5 Alpbacher Straße vom Juni 2013

Dem Bestand wurde eine rückverankerte Stahlbetonwand vorgesetzt, durch die massiven Rückverankerungen kann sowohl die

Standsicherheit der „neuen“ Mauer als auch die Gesamtstabilität des „Verbundquerschnittes Mauer-Hang“ gewährleistet werden.



Boden- & Baustoffprüfstelle



Das neu adaptierte Asphaltlabor

Die Boden- und Baustoffprüfstelle (Straßenlabor) betreut seit 1964 die Straßenbauvorhaben an den Landesstraßen B und L in Tirol und befindet sich seit 1971 am Gelände des Bauhofes Valiergasse 1. Sie ist seit 1.6.2004 ein Fachbereich des Sachgebietes Straßenerhaltung.

Die Laborräume wurden im Jahr 2013 gründlich saniert. Die Raumaufteilung und die Arbeitsflächen wurden so adaptiert, dass die Gerätesituierung den aktuellen Arbeitsabläufen optimal entspricht. Ebenso wurden die Sanitäreinrichtungen nach über 40 Jahren erneuert. Weiters wurde ein dem heutigen Standard entsprechender Sozialraum errichtet.

Das Straßenlabor begleitet die Bauvorhaben der Landesstraßenverwaltung von der

Ausschreibung bis zur Schlussfeststellung hinsichtlich Qualitätssicherung der Erdbau- und Asphaltarbeiten. Dazu gehören Vorerhebungen über den „Ist“-Zustand des Baufeldes bis zu den notwendigen Abnahmeprüfungen.

Eine lückenlose Überprüfung der Bauleistungen gewährleistet dem Bauherrn den Einsatz von der Ausschreibung entsprechenden und normgerechten Baustoffen sowie eine qualitativ einwandfreie Bauausführung.

In den Bereich der Straßenerhaltung fallen auch die Messungen der Rückstrahlfähigkeit von neu aufgebrachten Bodenmarkierungen oder die Überprüfung des Streusalzgehaltes der Fahrbahn im Winter.

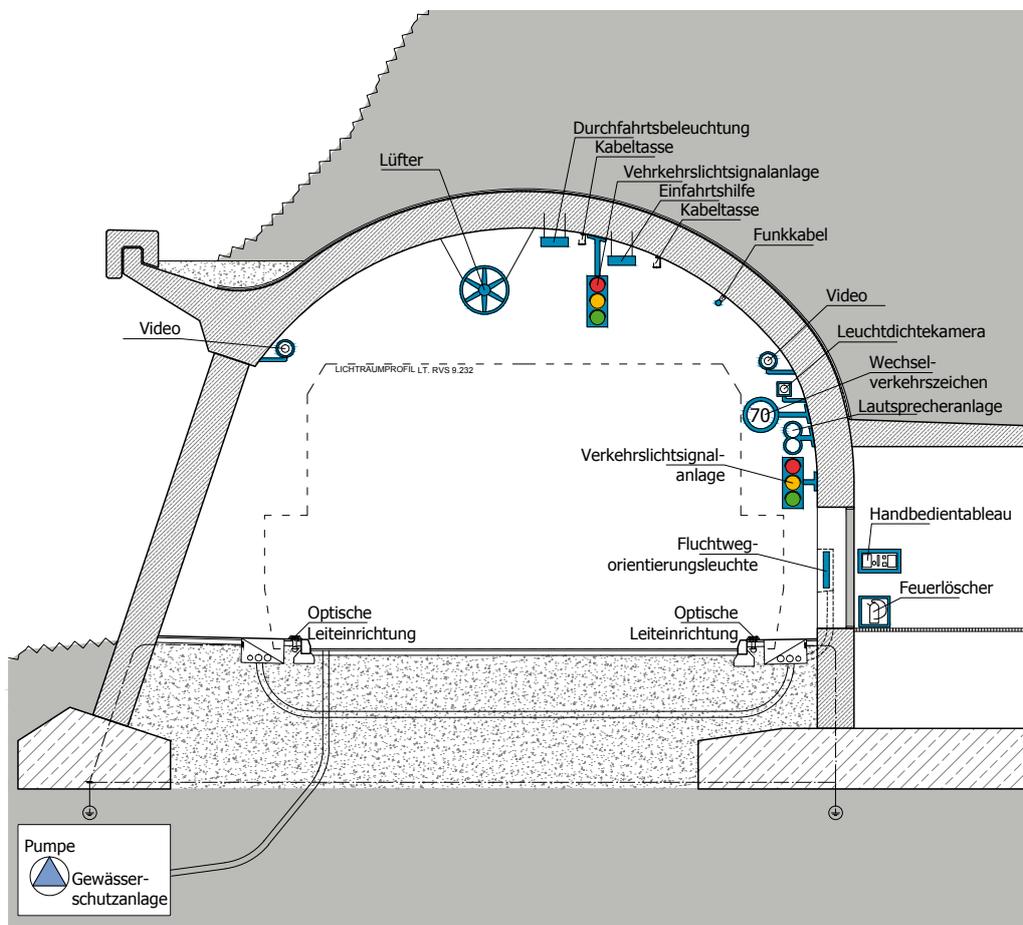
E&M-Technik

Im Landesstraßennetz befinden sich zwischenzeitlich 88 Tunnel mit technischer Ausstattung, die alle im Gegenverkehr betrieben werden. Dies erfordert eine spezielle betriebstechnische Betreuung. Das Erhaltungsbudget dafür beträgt etwa 1,6 Millionen Euro pro Jahr.

Ein wesentlicher Beitrag zum Erreichen eines hohen Sicherheitsstandards ist die hochwertige technische Ausstattung, wie Betriebsstationen mit Sicherheitsstromversorgungen, redundante Kommunikationsanbindungen, Prozessleittechnik, Videotechnik, Lüftungstechnik und vieles mehr.

Mitarbeiter des Fachbereiches „Elektro- und maschinentechnische Anlagen“ sind in Imst und Vomp stationiert. Diese Standorte sind auch Ausgangspunkte für die jeweilige elektrotechnische Betreuung der Anlagen im Bereich der Straßenerhaltung. Im Speziellen werden durch den Fachbereich alle Wartungsarbeiten im Zusammenhang mit den betriebs- und sicherheitstechnischen Anlagen in Straßentunneln des Landes Tirol wahrgenommen.

Der Fachbereich „Elektro- und maschinentechnische Anlagen“ ist in der Herrngasse 1–3 der Landesbaudirektion in Innsbruck angesiedelt.



Tunnelquerschnitt mit technischer Ausrüstung

Maßnahmen 2013

IBBT Innovative Beläge und Beleuchtung – B 181 Achenseestraße, Seehoftunnel



Österreich und Italien haben gemeinsam das Interreg-IV-Projekt „IBBT Innovative Beläge und Beleuchtung in Straßentunneln“ betreut. Dabei kommt innovativen Beleuchtungen besonderes Augenmerk zu. Im Speziellen wird die moderne LED-Technik eingesetzt. Im Seehoftunnel wurde erstmals eine neuartige Tunnelbeleuchtung für den Einfahrtsbereich und den Durchfahrtsabschnitt eingesetzt. Im Zuge dieses Projektes wird mehrfach eine Leuchtdichtemessung durchgeführt und die Messergebnisse ausführlich analysiert.

Eine weitere Besonderheit in diesem Tunnel sind Heizungen, die in den Wasserabläufen in den beidseitigen Tunnelulmen auf einer Höhe von ca. 4 m eingebracht sind.

<http://www.ibbt-interreg.eu/de/default.asp>



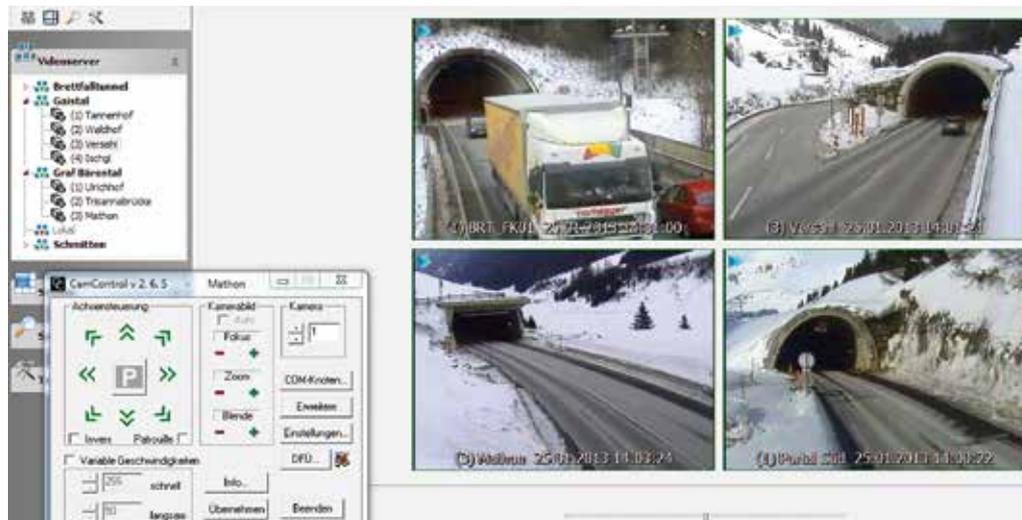
Tunnelüberwachungszentrale – TÜZ-Technik neu

Nach achtjährigem Dauerbetrieb der PLS-Computeranlage konnte im vergangenen Jahr eine Anpassung vorgenommen werden. Die Technik der Tunnelüberwachungszentrale – TÜZ – befindet sich nunmehr im Rechenzentrum des Landhauses. Die Tunnelüberwachung wird wie bisher durch die Leitstelle Tirol wahrgenommen. Es konnte eine neue PLS-Netzwerkkonzeption aktiviert werden. Zudem ist es möglich, in der E&M-Technik Niederlassung Imst in aktuelle Datenstände, Archive und in die PLS-Zustände Einsicht zu nehmen. Damit ist nunmehr ein großer Vor-



teil hinsichtlich Flexibilität und Verfügbarkeit gegeben.

Videobilder an Landesstraßen



Bilder vom Brettfalltunnel, Gaistal und Bärental im Paznauntal und vom Schmittentunnel am Arlberg

Ein weiterer Test zur Nutzung der Videobilder wurde im Brettfalltunnel gestartet. Die Videobilder zur Überwachung der Technik und des Verkehrsaufkommens werden zusätzlich auch im Bereich der Straßenmeisterei für die grobe Einschätzung der Witterungs- und Straßenverhältnisse genutzt. Diese Bilder werden im

Landesnetz übertragen. Dadurch ist für die Straßenmeisterei eine Grobeinschätzung des Straßenzustandes möglich. Die Einsätze der Winterdienste können damit gut unterstützt werden. Bildaufzeichnungen werden auf Grund von Datenschutzbestimmungen nicht durchgeführt.

Hahntennjoch – neues Murenwarnsystem

Die Verbindung vom Inntal in das Lechtal ist im Sommer über das Hahntennjoch möglich. Das bestehende Murenwarnsystem, das bei großen Niederschlagsmengen die notwendigen Straßensperren ausgelöst hat, wurde umgebaut und erweitert. Nun ist eine Funkverbindung von Imst, Hahntennjoch, Boden und Elmen errichtet worden. Verkehrsanzeigen an den vier Standorten weisen auf eine Sperre hin. Die Auslösung erfolgt auf Basis der hochsensiblen Wettervorhersagemodelle der ZAMG mit dem Programmprodukt INCA-Rapid. Es werden 5 Minuten Werte verarbeitet

und bei Gewittergefahr eine halbe Stunde vor dem erwarteten Eintritt auf die Funkstation gesendet, sodass diese die Auslösung der Straßensperre aussendet.



Web-Kameras

Der Fachbereich betreibt an neuralgischen Standorten des Landes derzeit 50 Kameras. Die Bildinhalte werden einmal pro Minute aufgenommen und in das Internetportal des Landes übertragen.

Die Bilder können im Internet auf der Startseite des Landes Tirol – www.tirol.gv.at – angesehen werden und geben eine aktuelle Auskunft über den Straßenzustand und über das Wetter in den exponierten Standorten. Im vergange-

nen Jahr waren mehr als 26.000 Zugriffe auf die Webcam-Seite des Landes zu verzeichnen.



Wechselverkehrszeichen Zirlerberg



Um eine ungehinderte Schneeräumung am Zirlerberg durchführen zu können, wurden

Wechselverkehrszeichen errichtet. Diese können durch Berechtigte vom Landesnetz aus auf Kettenpflicht oder Sperre geschaltet werden.

Die Wartung und Instandhaltung der Verkehrslichtsignale stellt einen wichtigen Aufgabenbereich des Fachbereiches dar. Das Tauschprogramm der Ampelleuchtmittel auf LED konnte im Jahr 2013 fortgesetzt und abgeschlossen werden.

Verkehrsmanagementzentrale VMZ



Die Straßenerhaltung des Landes Tirol betreut 65 Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) auf Landesstraßen.

Zusammen mit der Verkehrsplanung wurde die Verkehrsmanagementzentrale VMZ für Tirol konzipiert und 2013 programmtechnisch angepasst. Diese VMZ ermöglicht eine Gesamtüberwachung, spezifische Statusanzeige und Störungsmeldungen aller Verkehrslichtsignalanlagen auf Tiroler Landesstraßen.

Die Mitarbeiter der E&M-Technik werden via SMS und E-Mail über Störungen informiert, können am Computer die Fehler eingrenzen und vor Ort beheben.

Objektprüfungen



Pfeilersondierung mit Brückeninspektionsgerät



Prüfung Brückenpfeiler

Durch das Tiroler Straßengesetz ist die Landesstraßenverwaltung verpflichtet, Kunstbauten wie Brücken, Tunnel und Galerien in einem regelmäßigen Intervall (im Regelfall alle 6 Jahre) einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Festgestellt wird dabei primär, ob die Standsicherheit und Belastbarkeit des Bauwerks sowie die Verkehrssicherheit nach wie vor gegeben sind.

Für ein erfolgreiches Erhaltungsmanagement erfolgt die Bewertung des Objektzustandes sowie der einzelnen Bauteile nach einem genormten System:

- 1 – *Sehr guter Erhaltungszustand*
- 2 – *Guter Erhaltungszustand*
- 3 – *Ausreichender Erhaltungszustand*
- 4 – *Mangelhafter Erhaltungszustand*
- 5 – *Schlechter Erhaltungszustand*

Für die Bewertungszustände 4 und 5 ist davon auszugehen, dass kurz- bis mittelfristig Erhaltungsmaßnahmen zu setzen sind, um die Lebensdauer des jeweiligen Objektes voll ausschöpfen und die sichere Befahrbarkeit gewährleisten zu können.

Im Jahr 2013 wurden die Brücken (380 Objekte), Galerien und Tunnel (gesamt ca. 6.500 lfm) in den Straßenmeistereien Reutte, Lechtal und Imst/Nassereith zum Großteil mit eigenen Fachleuten des Sachgebietes Brücken- und Tunnelbau sowie der Baubezirksämter untersucht. Auch die periodisch zu prüfenden Salzsilos (16 Stück) entlang der Landesstraßen wurden wieder auf ihre Standsicherheit geprüft. Dazu erfolgten Bohrwiderstandsmessungen an den Holzteilen der Hochsilos.

Für Brücken mit Flusspfeilern über fließenden Gewässern erfolgt wiederkehrend eine Vermessung der Flusssohle. Diese sogenannte Sohlsondierung wurde im Jahr 2013 an 26 Brückenobjekten durchgeführt.

Betriebliche Straßenerhaltung

Projekt „Landesstraßendienst 2020“



Das Jahr 2013 stand im Bereich der betrieblichen Erhaltung ganz im Zeichen der Durchführung des Projekts „Landesstraßendienst 2020“. Dabei wurden im Auftrag von LH-Stv. ÖR Anton Steixner die Umsetzung der Ziele aus dem Vorgängerprojekt 2005+ überprüft und weitere Optimierungsmöglichkeiten ausgearbeitet.

Etwa 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus unterschiedlichen Bereichen der Verwaltung und der Straßenmeistereien brachten dabei ihr Wissen und ihr Engagement in vielen Stunden im Projekt ein. Der Endbericht zum Projekt zeigt, dass alle Ziele des Vorgängerprojektes 2005+ umgesetzt wurden und dass die betriebliche Straßenerhaltung einen sehr hohen Optimierungsgrad aufweist.

Im Endbericht wird empfohlen, in den nächsten Jahren die Umsetzung von weiteren Maßnahmen im Bereich der Organisationsstruktur, des Personalstandes und der Fahrzeuge und Geräte vorzunehmen.

Weiters wurden im Projekt die Leistungsstandards des Landesstraßendienstes Tirol überprüft und an die zwischenzeitlich geänderten Bedingungen und Standards der anderen Bundesländer angepasst. Als weitere Maßnahmen wurden die Weiterentwicklung der bereits eingesetzten Kostenrechnung und des Berichtswesens (Benchmarking, Plankostenrechnung) sowie laufende Schulungen formuliert.

Durch die Erstellung von Leitlinien von und für MitarbeiterInnen des Landesstraßendienstes wurden im Rahmen des Projekts Grundwerte und Grundhaltungen definiert. Als Grundlage dienen das aktuelle Leitbild der Tiroler Landesverwaltung, die Leistungsstandards sowie mehrere Befragungen aller MitarbeiterInnen des Landesstraßendienstes.

Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 11.03.2014 wurden die Ergebnisse des Projekts „Landesstraßendienst 2020“ bestätigt und zur Umsetzung freigegeben.

Entwicklung Aufwand

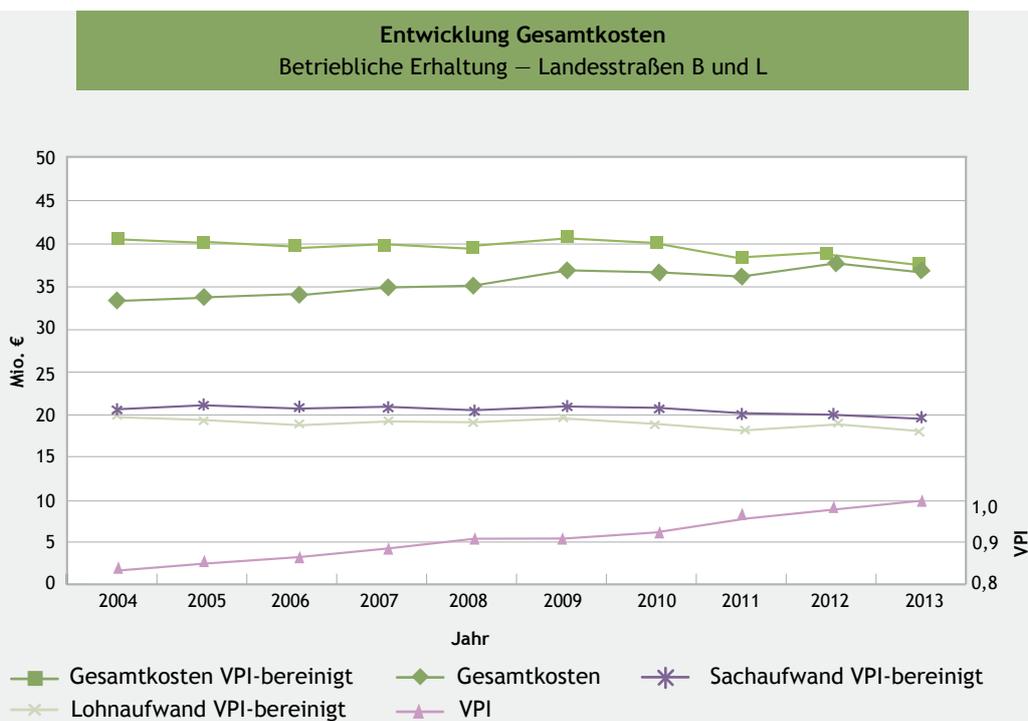
Im Jahr 2013 wurden rund 37,6 Mio. € für die betriebliche Straßenerhaltung des Landesstraßennetzes (Landesstraßen B und Landesstraßen L) benötigt.

Der Gesamtaufwand ist damit gegenüber 2003, in welchem Verbraucherpreisindex-bereinigt knapp 41 Mio. € zur Verfügung standen, markant gesunken. Dies lässt sich nicht zuletzt auf den hohen Optimierungsgrad und die Um-

setzung der Ziele des Projekts „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ zurückführen.

Der Sachaufwand liegt mit rund 19,6 Mio. € in etwa 1,6 Mio. € über dem Lohnaufwand mit einem Betrag von rund 18,0 Mio. €.

In diesen Kosten nicht enthalten sind die Investitionen in Fahrzeuge und Geräte des Straßendienstes (siehe hinten).



Personalentwicklung



Das Personal der Straßenmeistereien stellt die wichtigste Ressource des Straßendienstes dar.

Die zentrale Verwaltung des Landesstraßendienstes umfasst inklusive der 15 Straßenmeister 39 Vollzeitstellen.

Schulungen

Im Sinne der innerbetrieblichen Weiterbildung werden für die Mitarbeiter des Straßendienstes laufend Schulungen organisiert.

Im Jahr 2013 wurden folgende Kurse mit freiwilliger Teilnahme angeboten:

- Fahrtechniktraining LKW/Unimog/Kleintransporter
- Kranführerlehrgang
- Staplerschein
- Einweisungen Motorsäge und Walzen
- Führungskräftelehrgang der Tiroler Straßenmeister

Die operative Arbeit wird derzeit von 391 Mitarbeitern mit handwerklicher Funktion wahrgenommen. Darin sind auch die 7 handwerklichen Mitarbeiter des Sachgebietes Straßenerhaltung, Fachbereich elektro- und maschinentechnische Anlagen enthalten. Mit diesem Personalstand wird die Vorgabe des Regierungsbeschlusses vom 21.2.2006 genau eingehalten.

Damit hat die Zahl der handwerklichen Mitarbeiter seit 1990 um 130 Personen abgenommen.

Der aktuelle Regierungsbeschluss vom 11.3.2014 sieht als Zielgröße 376 Mitarbeiter im handwerklichen Dienst vor, wobei diese Verringerung um 15 Personen bis 2020 ausschließlich durch Nichtnachbesetzungen von alters- und krankheitsbedingten Abgängen zu erreichen ist.

- Schulung Betriebspersonal von Straßentunnel
- Erste-Hilfe-Schulungen
- Ausbildungslehrgang und Sicherheitsunterweisung für Verkehrsregelungen, Arbeiten im Tunnel sowie im Streckendienst

Die rege Teilnahme und Rückmeldungen der Mitarbeiter bestätigen den eingeschlagenen Weg. Durch laufende Schulungen wird das Wissen der Straßenmeister und des handwerklichen Personals auf aktuellem Stand gehalten. Damit wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess als Teil des Qualitätsmanagements gewährleistet.

Leistungen/Kostenträger

Der Straßendienst erfüllt im Laufe eines Jahres eine Fülle von Arbeiten, um das Landesstraßennetz in einem guten und sicheren Zustand zu halten.

Zur Erfassung dieser Leistungen dient das bereits im Jahr 1982 eingeführte Betriebskennzahlensystem (BKS). Dabei werden die einzelnen Leistungen neun Kostenträgern zugeordnet. Das Betriebskennzahlensystem und die Leistungszeiterfassung werden laufend weiterentwickelt, optimiert und auf den täglichen Betrieb abgestimmt. Mittlerweile werden die Leistungen von jedem Mitarbeiter direkt über ein internetbasiertes System erfasst. Nun ist es möglich, über einen längeren Zeitraum interne Benchmarks für jeden Straßenzug, jede Straßenmeisterei und jede Leistung zu erstellen.

Die im Bereich der betrieblichen Straßenerhaltung eingeführte Plankostenrechnung sieht eine zentrale Budgetvorgabe mit dezentraler Detailplanung in den Straßenmeistereien vor. Die laufenden Berichte sind mit der Planung abgestimmt und ermöglichen den verantwortlichen Straßenmeistern und Amtsleitern ein rasches Reagieren auf mögliche Abweichungen.

Im Projekt „Landesstraßendienst 2020“ wurden die Leistungsstandards an zwischenzeitlich geänderte Bedingungen sowie Standards anderer Bundesländer angepasst und zusammen mit dem aktualisierten Betriebskennzahlensystem mit dem Letztstand festgeschrieben.

Die moderne Kostenleistungsrechnung der betrieblichen Straßenerhaltung ermöglicht ein umfangreiches Berichtswesen. Damit können alle Entscheidungsträger zeitnahe mit aktuellen Daten, abgestimmt auf den jeweiligen Betriebsbereich, versorgt werden. Dabei dienen

als Kenngrößen in der Regel die Kosten pro Fahrstreifen-km, welche die Steuerung wesentlich erleichtern.

Die Übersicht zur Kostenentwicklung ist im Abschnitt Entwicklung Aufwand (siehe vorne) dargestellt. Im Jahr 2013 fielen Kosten von insgesamt 37,6 Mio. € im Straßendienst an.

Die anfallenden Kosten werden in die zwei Kostenarten eingeteilt:

- **Sachaufwand** = Fremdleistungen + Energie: Leistungen von Unternehmungen, Gerätemieten, Abgaben und Versicherungen für Kfz, öffentliche Abgaben, Energie und Material: Verbrauchsstoffe (Streumittel, Straßenausrüstung...), Treibstoffe, Ersatzteile, Brennstoffe

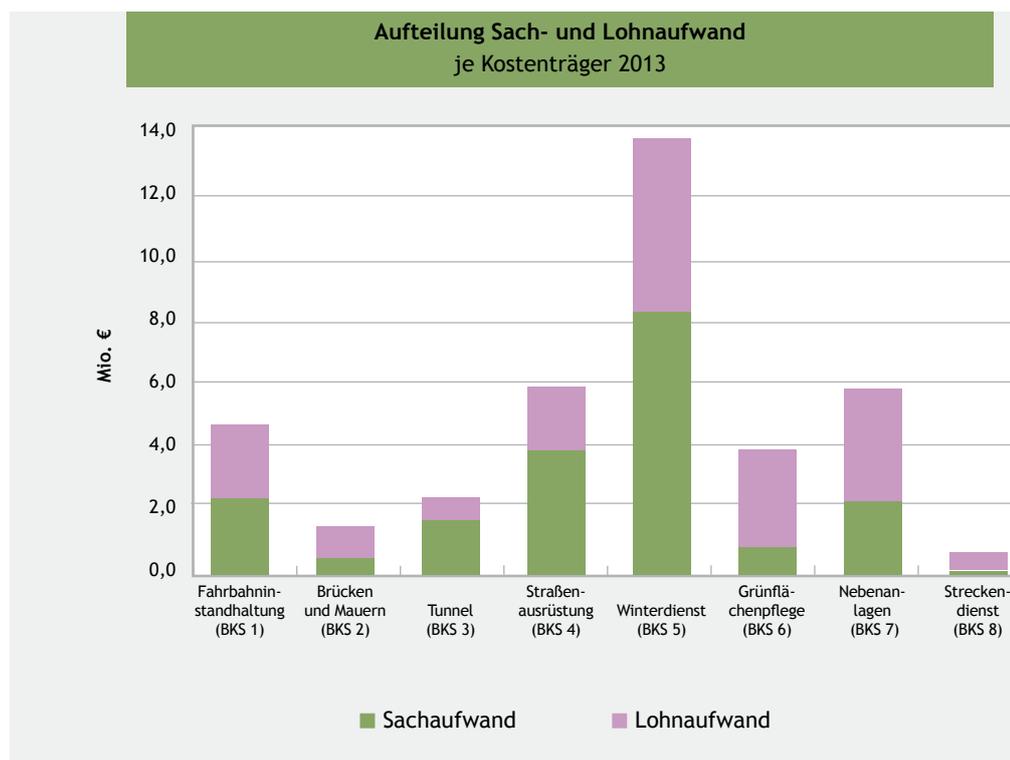
- **Lohnaufwand** = Personal

Im Jahr 2013 entfielen von den 37,6 Mio. € Gesamtkosten 19,6 Mio. auf den Sachaufwand und 18,0 Mio. auf den Lohnaufwand.

Neben der Gliederung in Kostenarten werden die Leistungen des Straßendienstes verschiedenen Kostenträgern zugeordnet:

- **Fahrbahn:**
Instandhaltungen bis 1.500 m², Reinigung, Bankettarbeiten
- **Brücken und Mauern:**
Überwachung, Instandhaltungen bis rd. € 15.000,-
- **Tunnel:**
Überwachung, Instandhaltung baulich konstruktiver Teile, Erhaltung Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen, Tunnelreinigung bis rd. € 15.000,-

- **Straßenausrüstung:**
Verkehrszeichen, Leitschienen, Leitpflöcke, Bodenmarkierungen...
- **Winterdienst:**
Vorbereitung, Räumung, Streuung, Abschluss
- **Grünflächenpflege:**
inkl. Gehölzflächen
- **Nebenanlagen:**
Entwässerungseinrichtungen, Abfallentsorgung, Felsräumungen...
- **Streckendienst**
- **Gemeinkosten:**
alle Sach- und Personalkosten, die nicht einer Leistung direkt zuordenbar sind. Das sind z.B. Erhaltungsarbeiten an Hochbauten, Kosten für Heizöl, Büromaterial, Gebäudeversicherungen, Werkzeuge, Aufräumarbeiten im Magazin etc.
- **Bauvorhaben allgemein:**
Straßenneubau, Instandsetzungen und Erhaltung von Hochbauten
- **Katastrophenschadensbeseitigungen**

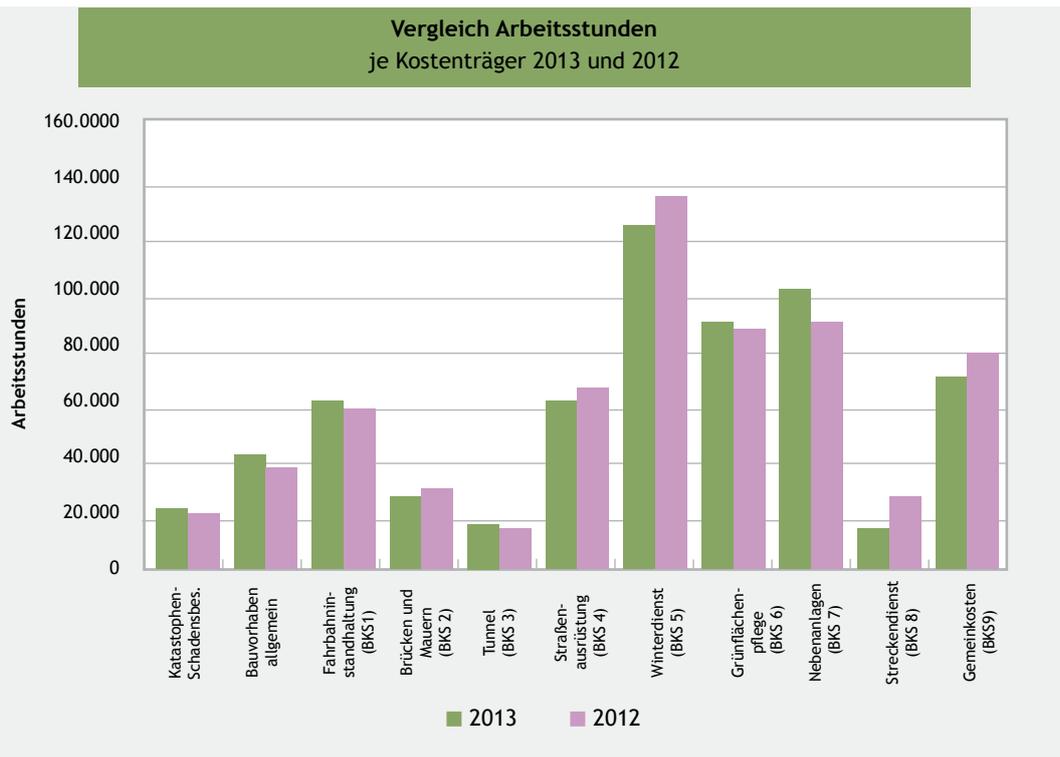


Diese Abbildung zeigt die Verteilung der Sach- und Lohnaufwendungen der betrieblichen Straßenerhaltung 2013 auf die Leistungen entsprechend dem Betriebskennzahlensystem (BKS). Es ist erkennbar, dass der mit Abstand größte Anteil der Kosten auf den Winterdienst mit rund 13,5 Mio. €, das sind 36 %

der Gesamtaufwendungen, entfällt. Im Jahr 2012 lag dieser Wert noch bei 45 %, woraus erkennbar ist, dass der Winter im Jahr 2013 weniger intensiv ausgefallen ist. Auch zeigt diese Abbildung die personalintensiven Leistungen „Grünflächenpflege“, „Nebenanlagen“ und Streckendienst.

Die nächste Abbildung zeigt die Aufteilung der Arbeitszeit in den Jahren 2013 und 2012 auf die einzelnen Leistungen. Insgesamt wurden 2013 von den 391 Mitarbeitern im handwerklichen Dienst über 637.000 Arbeitsstunden für die Erhaltung der Landesstraßen und die Katastrophenschadensbeseitigung aufgewendet.

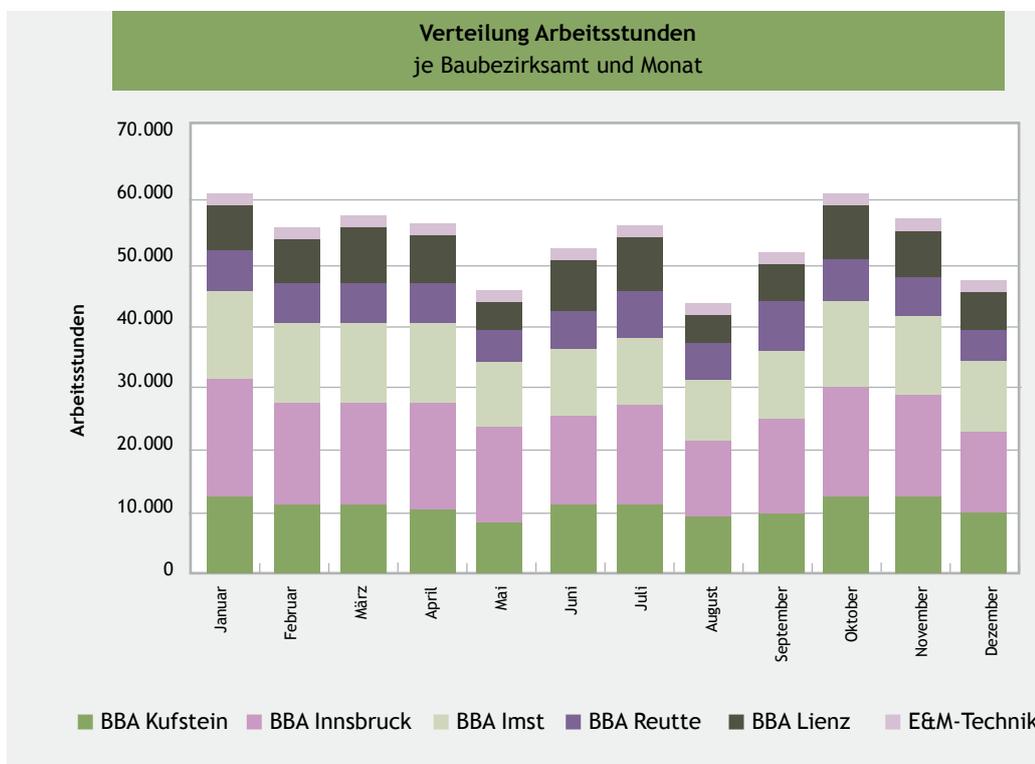
Interessant ist der Vergleich mit der vorigen Abbildung: Liegt beim reinen Kostenaufwand der Winterdienst mit 36 % deutlich vor allen anderen Leistungen, so beträgt der Zeitaufwand dafür mit rund 20 % aller geleisteten Stunden nur knapp mehr als für die arbeitsintensiven Leistungen „Nebenanlagen“ (16 %) und „Grünflächenpflege“ (14 %).



Die anfallenden Arbeiten in der betrieblichen Straßenerhaltung erfordern sehr flexible Dienstzeitsätze. Die planbaren Arbeiten werden durch die den Anforderungen entsprechenden Dienstpläne erfasst. Darüber hinaus fallen im Winterdienst oder im Katastropheneinsatz Arbeitsleistungen an, die außerhalb

der in den Dienstplänen geregelten Dienstzeiten liegen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die ungleiche Verteilung der Arbeitsstunden im Jahresverlauf. In den Wintermonaten von Oktober bis April werden die meisten Arbeitsstunden geleistet.



Winterdienst



Der Winterdienst stellt den mit Abstand größten Leistungsbereich des Straßendienstes dar.

Zu den Leistungen des Winterdienstes zählen:

- **Vorbereitende und abschließende Leistungen:**

- Schneestangen aufstellen und entfernen
- Schneezäune auf- und abbauen
- Schachtabdeckungen und Einläufe kontrollieren
- Gefahrenzeichen aufstellen und entfernen
- Reinigung der Verkehrsflächen

- **Räumung**

- **Streuung**

Die Grundlagen für den Winterdienst sind im Anforderungsniveau Winterdienst (Stand 2010) festgelegt.

- **Anforderungsniveau A**

- Autobahnen und Schnellstraßen

- **Anforderungsniveau B**

- Landesstraßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung

- Betreuung zwischen 4:00 Uhr und 22:00 Uhr
- Streuung idR mit Streusalz (Auftaumitteln)
- Maximale Schneehöhe: 10 cm (außer bei starkem Schneefall)
- Umlaufzeit Einsatzfahrzeuge: max. 5 Stunden

- **Anforderungsniveau C**

- Landesstraßen mit starkem Berufs-, Linien-, Schulbus- oder Fremdenverkehr
- Betreuung zwischen 05:00 und 20:00 Uhr

- **Anforderungsniveau D**

- Landesstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen

Die Wahl des eingesetzten Streumittels (Streusalz oder Streusplitt) wird von den Faktoren Verkehrsbelastung, Staubbelastung, Belastung von Böden und Wirtschaftlichkeit beeinflusst. Obwohl Streusalz bei Verkehrsbelastungen, wie sie auf dem Landesstraßennetz anzutreffen sind, in jeder Hinsicht (Verkehrssicherheit, Ökobilanz und Wirtschaftlichkeit) dem Streusplitt überlegen ist,

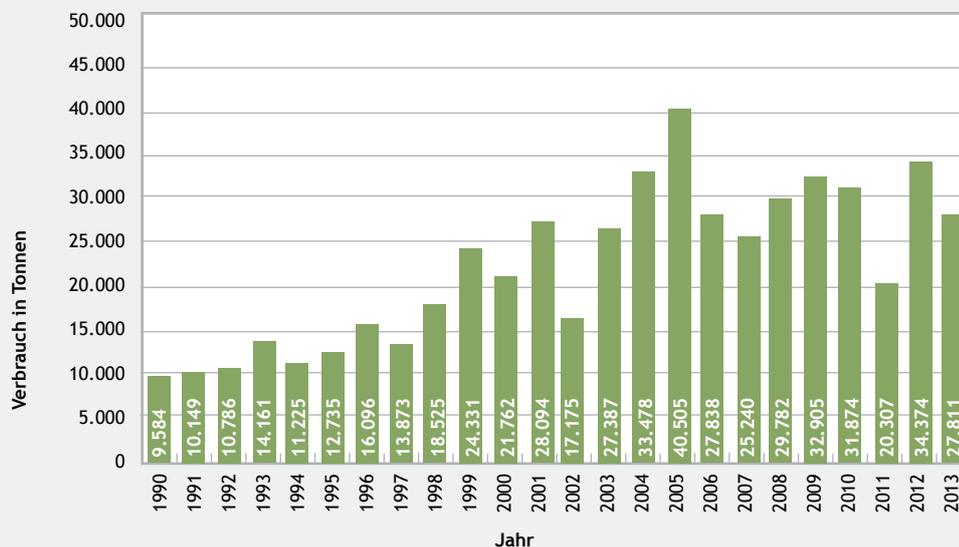
ist die Frage der Auswahl des Streumittels immer wieder Gegenstand von Diskussionen. Als absolute Obergrenze für die Einsetzbarkeit von Streusplitt empfiehlt der Straßendienst 3.000 Kfz pro Tag.

Der Streugutverbrauch und damit die anfallenden Kosten stehen in engem Zusammenhang mit den meteorologischen Verhältnissen (Winterstrenge). Aus der nachfolgenden Abbildung ist erkennbar, dass der Streusalzverbrauch sehr starken Schwankungen unterliegt. Im langjährigen Mittel werden rund 30.000 Tonnen Salz auf den Landesstraßen B und L in Ti-

rol verbraucht. Im Jahr 2013 war ein Verbrauch von rund 28.000 Tonnen zu verzeichnen.

Splitt hat in den letzten Jahren seine Bedeutung als Streugut auf Landesstraßen nahezu verloren. Aufgrund stetig steigender Verkehrsbelastungen und Anforderungen der VerkehrsteilnehmerInnen ist der Anteil der mit Splitt bestreuten Straßenabschnitte stark rückläufig. Im Bereich der Landesstraßenverwaltung werden nur mehr rund 8.000 t für Notfälle, etwa bei nicht vorhersehbaren Salzlieferschwierigkeiten, vorgehalten. So wurden im Jahr 2013 nur rund 600 Tonnen auf den Landesstraßen aufgebracht.

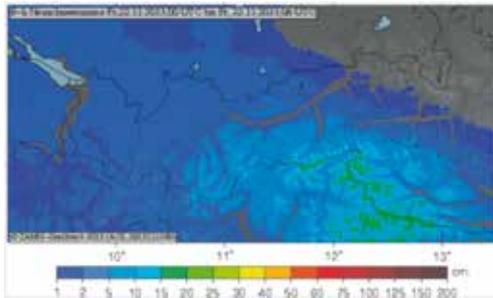
Entwicklung Streusalzverbrauch
auf Landesstraßen



Der Winterdienst weist mit rund 40 % den größten Anteil der Kosten des Straßendienstes auf. Angesichts der letzten Extremwinter hinsichtlich Salzverbrauch und Kosten ist von einem weiterhin hohen Kostenanteil auszugehen. Auch geht die aktuelle Klimaforschung von einer signifikanten Zunahme der Schnee-

mengen und vor allem der Extremereignisse (Stark-Schneefälle, Extrem-Tiefsttemperaturen) in den nächsten Jahrzehnten aus. Umso wichtiger wird es sein, die künftigen Anforderungen im Winterdienst gut zu bewältigen und die Aufwendungen dafür im vertretbaren Rahmen zu halten.

Wettervorhersage



Neuschneeprognose, Wetterbox ZAMG

mik (ZAMG), die sogenannte Wetterbox Tirol, genutzt. Die Wetterbox liefert im Winter täglich Prognosen über den Niederschlag, die Temperatur, die Schneefallgrenzen, Glatteis und Eisglätte sowie eine Wetterprognose für die nächsten Stunden. Die Wetterdaten werden per SMS an rund 120 Nutzer versandt. Zusätzlich stehen die Daten über die Smartphones und das Portal Tirol allen Straßenmeistern und Winterdienstmitarbeitern zur Verfügung.

Eine Grundvoraussetzung für einen effizienten Winterdiensteinsatz ist das Wissen über die zu erwartende Wetterentwicklung. Im Landesstraßendienst wird dafür ein Produkt der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodyna-

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen eine solche Winterdienstprognose sowie die zu erwartenden Neuschneemengen in 6 Stunden.

Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik
 Winterdienst Innsbruck - Kundenservice für Tirol & Vorarlberg
 A-6020 Innsbruck, Föhrenweg 190, Tel: +43 (0)512 287 588 - Fax: +43 (0)512 281 633 -
 e-mail: prognose@zamg.gv.at - Internet: www.zamg.ac.at -
 Web-Phone: Tel: 0900 51 156 00 (max. 60 Cent/min)

PROGNOSE FÜR DEN WINTERDIENST
 Bezirke: Landeck, Imst, Reutte

ausgegeben am Donnerstag, 21.11.2013 um 11:50 Uhr . Gültig von Donnerstag 19 Uhr bis Freitag 19 Uhr

ORT	HÖHE	Kommende Nacht		Zeitraum 19:01 Uhr MEZ			Zeitraum 01:01 Uhr MEZ			Freitag 07:01 MEZ					
		Tau	NEU	TROCKEN	REGEN	SCHNEE	SS 19	TROCKEN	REGEN	SCHNEE	SS 01	Temp	NEU	SS 02	NEU
Ried/Oberrastal	850	-2	5-10			X	Tal			XX	Tal	1		1100	0
Neudorf/Rastbach	1400	-5	5-15			XX	Tal			XX	Tal	-2		1600	0
Fiss/Gerlos/Fissl	1400	-5	5-15			XX	Tal			XX	Tal	-1		1100	0
Landeck	900	-2	5-10			X	Tal			XX	Tal	1		1000	0
Pazernstal	1500	-7	5-15			XX	Tal			XX	Tal	-3		1000	0
Stanzertal	1200	-5	5-10			X	Tal			XX	Tal	0		1500	0
Arberggass	1700	-8	5-10			XX	Tal			XX	Tal	-2		1000	0
Reutte	900	-3	5-8			X	Tal			X	Tal	1	X	900	0
Tannheim	1100	-5	5-8			X	Tal			X	Tal	-1	X	900	0
Oberes Lechtal	1100	-4	5-10			X	Tal			XX	Tal	0		1000	0
Elvies/Larnauk	1000	-3	5-8			X	Tal			X	Tal	1	X	1000	0
Fernpass	1300	-5	5-8			X	Tal			X	Tal	-1	X	1000	0
Imst	900	-2	5-8			X	Tal			XX	Tal	1		1000	0
Meringer Plateau	850	-2	5-8			X	Tal			XX	Tal	2	X	1100	0
Inveres Pitztal	1400	-6	5-15			X	Tal			XX	Tal	-1		1000	0
Urfahrseen	1000	-4	5-10			X	Tal			XX	Tal	0		1000	0
Außeres Ötztal	900	-2	5-10			X	X	1000		XX	Tal	1		1100	0
Inveres Ötztal	1900	-8	10-20			XX	Tal			XXX	Tal	-3		900	0

Glattegefahr (Stufe)	Folgenacht 19 - 7 Uhr			Folgetag 7 - 19 Uhr			Bemerkungen
	0	1	2	0	1	2	
GLATTEIS durch gefrierendes Regen	X			X			
EISGLÄTTE durch gefrierende Nässe/Frost		X			X		Eisglätte Stufe 1 fagüber bei Dauerfrost in höheren und schattigen Lagen

Fahrzeuge und Geräte



Ein adäquater Fahrzeug- und Gerätebestand stellt für den Straßendienst eine unabdingbare Voraussetzung dar.

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben stehen den Straßenmeistereien, den Werkstätten und der E&M-Technik

- 22 Pkw
- 102 Kleintransporter bis 3,5 t (Doppelkabiner)
- 47 Lkw
- 28 Zugmaschinen (Unimog, Traktoren) und
- 20 Radlader und Kehrmaschinen sowie Schneepflüge, Schneefräsen und -schleudern, Streuaufbauten sowie diverse Kleingeräte zur Verfügung.

Die Beschaffung und Wartung dieser Fahrzeuge und Geräte erfolgt durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik.

Im Bestreben, die Wirtschaftlichkeit des Straßendienstes laufend weiter zu erhöhen, ergibt sich die Notwendigkeit, die Fuhrparkzusammensetzung laufend anzupassen. So entstand in den letzten Jahren eindeutig ein Trend zu

mehr Lkw und Traktoren zu Lasten von Unimog und Radladern.

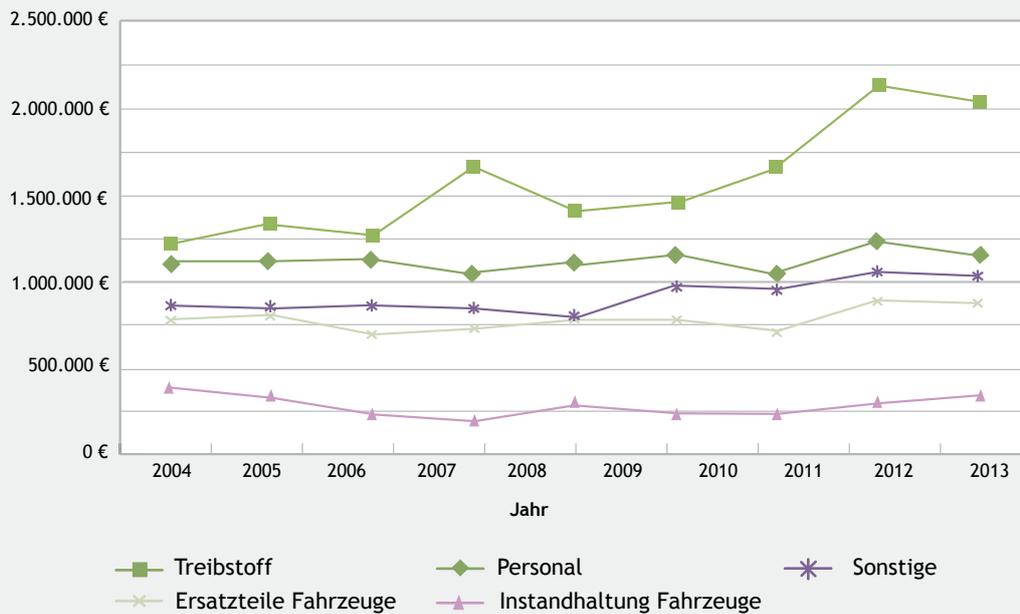
Aus diesem Grund wurde mit Regierungsbeschluss vom 09.11.2009 der Kraffahrzeugstand des Straßendienstes (inkl. Werkstätten und Fachbereich Elektro- und maschinentechnische Anlagen) neu definiert und für die Fahrzeugkategorien Lkw, Zugmaschinen (Unimog), Traktoren und Radlader mit 90 Großfahrzeugen sowie 6 Kehrmaschinen, 1 Brückeninspektionsgerät, 1 Flusspeilgerät und 1 Kastenwagen des Sachgebietes Brücken- und Tunnelbau festgelegt.

Dieser Fahrzeugstand wurde mit dem Regierungsbeschluss vom 11.03.2014 bestätigt.

Für den Betrieb, die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge und Geräte fielen im Jahr 2013 rund 5,4 Mio. € an.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Verteilung der Kosten auf die verschiedenen Kostenartengruppen Treibstoff, Personalkosten (Werkstätte), Ersatzteile, Instandhaltung, Fremdrechnungen und Sonstige.

**Entwicklung Fahrzeugkosten
nach Kostenarten von 2004 bis 2013**

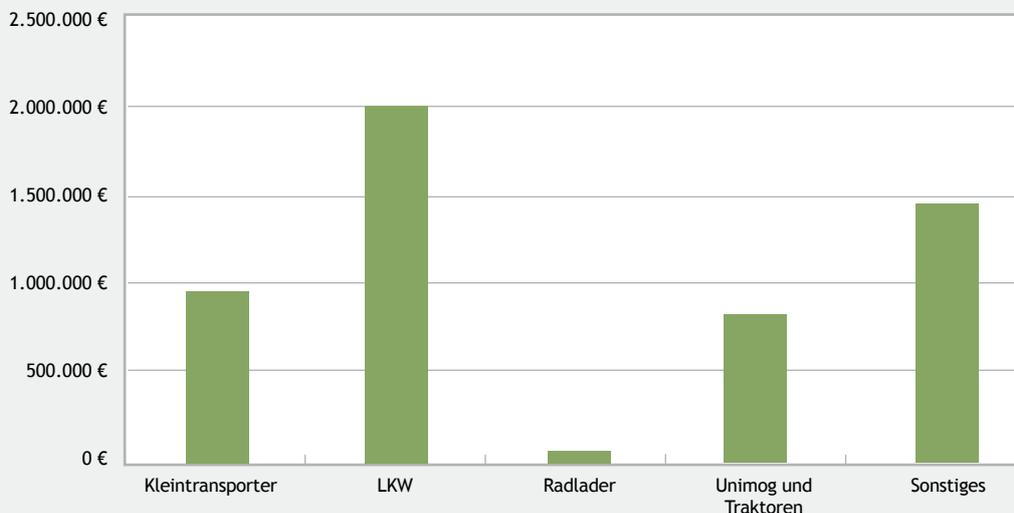


Nach der markanten Kostensteigerung von 2011 auf 2012 (+ 18 %), die vor allem auf die stark gestiegenen Treibstoffkosten zurückzuführen war, haben sich die Gesamtaufwendungen 2013 auf diesem hohen Niveau eingependelt.

Der Anteil der Treibstoffkosten liegt bei 38 %, jener der Personalkosten bei etwa 21 % der Gesamtaufwendungen für die Fahrzeuge.

Ebenso ausgewertet wurden die Kostenanteile der verschiedenen Fahrzeugkategorien im Straßendienst. Von den Gesamtaufwendungen im Jahr 2013 in der Höhe von rund 5,4 Mio. € entfielen 37 % der Kosten auf Lkw, 17 % auf Kleintransporter, 15 % auf Unimog und Traktoren, 4 % auf Radlader und 27 % auf sonstige Fahrzeuge und Geräte (Kehrmaschinen, Stapler, Schneepflüge und -fräsen etc).

**Kosten
je Fahrzeugkategorie 2013**



Leitlinien des Landesstraßen- dienstes Tirol

Durch die Erstellung von Leitlinien von und für MitarbeiterInnen des Landesstraßendienstes wurden im Rahmen des Projekts „Landesstraßendienst 2020“ Grundwerte und Grundhaltungen definiert. Als Grundlage dienten das aktuelle Leitbild der Tiroler Landesverwaltung,

die Leistungsstandards sowie mehrere Befragungen aller MitarbeiterInnen des Landesstraßendienstes.

Die im Projekt erarbeiteten sechs Leitlinien des Landesstraßendienstes Tirol lauten:



Unsere Aufgaben

Wir erhalten die Straßen so, dass sie gut und sicher befahrbar sind.

Wir sorgen für ein sauberes und ansprechendes Straßenbild.

Wir helfen bei Unfällen und Katastrophen auf der Straße.



Der Straßendienst ist eine Visitenkarte des Landes Tirol.

Wir wollen einen Beitrag zur Straßenerhaltung und zum Erscheinungsbild des Landes leisten. Wir achten auf unser Verhalten, unser Auftreten und streben eine hohe Qualität (Leistungsstandards) unserer Arbeit an. Wer will, sieht auf einen Blick, wie wir unsere Arbeit verrichten.



Der Straßendienst dient den VerkehrsteilnehmerInnen das ganze Jahr 24 Stunden pro Tag.

Unsere Leistungen sind sehr vielfältig, interessant und verantwortungsvoll. Wir behindern die VerkehrsteilnehmerInnen nur im unbedingt notwendigen Ausmaß. Obwohl es oft kein Verständnis dafür gibt, gehen wir mit möglicher Kritik sachlich um. Bei Vorwürfen bleiben wir gegenüber den VerkehrsteilnehmerInnen ruhig und besprechen diese intern.



Der Straßendienst ist Teamarbeit.

Wir pflegen eine gute Zusammenarbeit, unterstützen uns gegenseitig und achten auf eine gerechte Aufteilung. Probleme sprechen wir sofort an und arbeiten gemeinsam an Lösungen. Wir verstehen uns als Team, auch wenn wir alleine arbeiten.





Im Straßendienst arbeiten selbstbewusste Menschen, die ihre Aufgaben kennen.

Wir erledigen unsere Arbeit selbstständig, gewissenhaft und bilden uns laufend weiter. Wir – Vorgesetzte und MitarbeiterInnen – nutzen die Arbeitszeit und die Betriebsmittel ausschließlich für die Erfüllung dieser Aufgaben.



Die Führungskräfte im Landesstraßendienst sind Vorbilder.

Wir als Vorgesetzte sind uns der Führungsaufgaben bewusst. Wir treffen Entscheidungen und stehen zu diesen. Wir unterstützen die MitarbeiterInnen und stehen in schwierigen Situationen zu ihnen.



Impressum

Herausgeber:

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehr und Straße
Herrengasse 1-3, 6020 Innsbruck

Verleger:

eco.nova corporate publishing
Hunoldstraße 20, 6020 Innsbruck
Grafik: eco.nova corporate publishing



