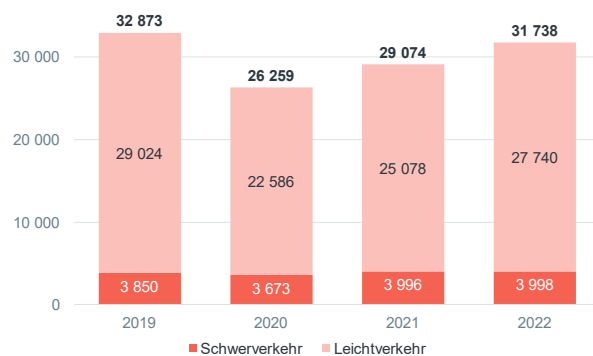


VERFÜGBARKEIT UNSERES STRASSENNETZES

Auf den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG wird ein großer Teil der Fahrleistung Österreichs abgewickelt. Das führt bei nahezu unverändertem Streckennetz zu dichtem Verkehr. Die Herausforderungen im Jahr 2022 war die Sicherstellung der Mobilität im Personen- und Güterverkehr bei steigender Nachfrage. Im Jahr 2022 wurden die Zielvorgaben des BMK betreffend einiger Neubaustrecken und Kapazitätserweiterungen bearbeitet bzw. Alternativenprüfungen durchgeführt. Dies ergibt Änderungen in der Umsetzung der Verfügbarkeitsstrategie.

Im Jahr 2022 haben COVID-19 und die daraus resultierenden Einschränkungen das Verkehrsaufkommen nicht mehr so stark beeinflusst wie in den Jahren zuvor (2020 und 2021). Die schrittweise Aufhebung aller Einschränkungen ab Jahresbeginn führte zu einem Anstieg der Fahrleistung im Vergleich zu 2021. Der Berufs- und Pendlerverkehr, der Reiseverkehr sowie der Transitverkehr waren unterschiedlich stark betroffen. Im Vergleich zu 2021 sind die Verkehrszahlen wieder gestiegen. In Summe ist 2022 der Leichtverkehr (Kfz < 3,5 t und Motorräder) um 10,6 % gestiegen. Der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) hingegen liegt in etwa auf dem Niveau von 2021, hier gab es keine Zuwächse im Verkehrsaufkommen. Insgesamt (Schwer- und Leichtverkehr) wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr über 31,7 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um rund 3,5 % weniger als 2019 aber um 9,2 % mehr als 2021.

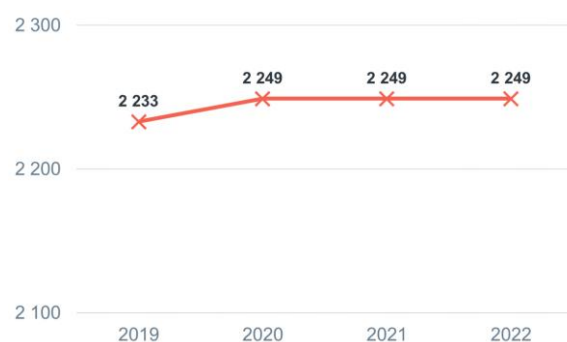
Fahrleistung
(Mio. Kfz-km)



Die Länge des Streckennetzes ist gegenüber 2020 gleich geblieben und beträgt mit Stand 31.12.2021 2.249 km.

Die Baustellen konnten trotz der Herausforderung durch COVID-19 planmäßig durchgeführt werden. 2022 wurden auch wesentliche Bauvorhaben zur Erweiterung des Netzes fortgeführt, wie z. B. die A 26 Linzer Autobahn und die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße. Des Weiteren wurden Generalerneuerungen / große Instandsetzungen fortgesetzt, wie z. B. die A 9 GE „Triebenbrücken“, die A 7 Instandsetzung Voestbrücke sowie auch die A 9 Instandsetzung Übelbach – Deutschfeistritz inklusive Schartnerkogeltunnel begonnen. Überdies konnten die A 4 Ost Autobahn 3-streifiger Ausbau Fischamend bis Bruck a. d. Leitha West, A 10 GE Brücken Zetzenberg-Helbersberg und die A 23 GE Hochstraße St. Marx fertiggestellt werden.

Streckennetz
(in km)



Staubekämpfung

Die Situation rund um COVID-19 hatte auch beim Stauaufkommen 2022 deutlich weniger Einfluss als die Jahre zuvor (2020 und 2021). Das Gesamt-Ausmaß der Staeinheiten ist 2022 nur minimal unter dem Niveau von 2019. Im Vergleich zu 2021 ist es deutlich angestiegen. Auf die Ursachen bezogen zeigen sich jedoch sehr differenzierte Bilder. Zu Jahresbeginn lagen aufgrund der teilweise noch vorhandenen Einschränkungen im Zusammenhang mit COVID-19 die Stauwerte noch in etwa auf dem Niveau von 2021. Ab April ist aber ein deutlicher Anstieg der Staeinheiten auf das

Niveau von 2019 zu verzeichnen. Im Sommer gab es durch den sehr starken Reiserverkehr auf allen Reiserouten von Juni bis August Allzeithochs beim Stauaufkommen deutlich über dem Niveau von 2019. Auch im Frühherbst verzeichneten die Reiserouten ein hohes Stauaufkommen. In Kombination mit den klassischen Staubelastungen in den Ballungsräumen nach dem Sommer muss man in Summe von einem starken September in etwa auf dem Niveau von 2019 sprechen. Erst im Spätherbst und Winter von Oktober bis Dezember liegen die Stauwerte unter den Werten aus 2019 und 2021. Bei den baustellenbedingten Staeinheiten ist ein deutlicher Zuwachs bzw. eine steigende Tendenz vor allem in den Ballungsräumen (Großbaustellen in Wien) zu verzeichnen. Damit einher gehen aber Rückgänge bei den überlastungsbedingten Staeinheiten. Dies ist auf die Zuordnungsunschärfe der beiden Stauursachen vor allem in Ballungsräumen zurückzuführen.

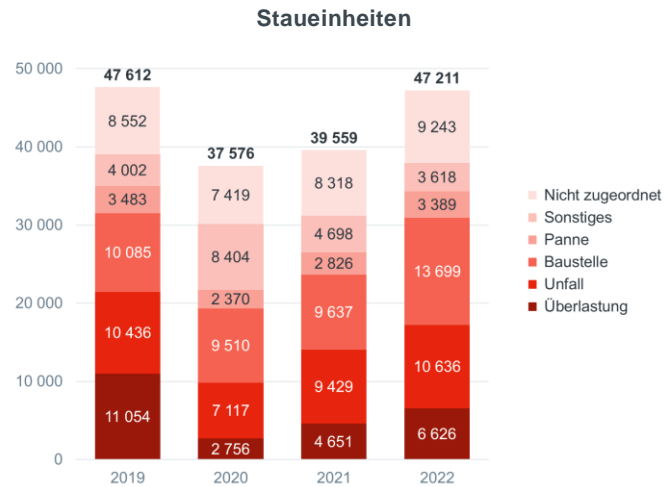
Allgemein ist unser Ziel, eine Zunahme an baustellen- oder unfallbedingten Staus zu verhindern. 2016 entwickelten wir dafür geeignete Instrumentarien:

- Stau: Ein Streckenabschnitt wird als gestaut betrachtet, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit 30 km/h oder weniger beträgt.
- Staeinheit: Als Staeinheit gilt eine Strecke von einem Kilometer Länge, die für eine Stunde gestaut ist.

Kernstrategie Verfügbarkeit und Bauprogramm der Zukunft

Die Sicherstellung der „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ auf den Autobahnen und Schnellstraßen zählt gemäß Bundesstraßengesetz zu den Kernaufgaben der ASFINAG. In der Kernstrategie Verfügbarkeit werden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines „stabilen Verkehrsablaufes“ auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz festgelegt. Die bestehenden Netzkapazitäten können die steigenden Mobilitätsbedürfnisse im Personen- und Güterverkehr abschnittsweise nicht bewältigen. Aus diesem Grund werden laufend Streckenabschnitte mit instabilen Verkehrsabläufen identifiziert, ein zeitgemäßes und übergreifendes Netzentwicklungsprogramm für diese Abschnitte erstellt und mit den Eigentümern und Stakeholdern abgestimmt.

Im Jahr 2021 wurden durch das BMK alle noch nicht in Bau befindlichen Ausbauprojekte evaluiert. Das umfasste Neubaustrecken laut Anhang im BStG und Kapazitätserweiterungen wie z. B.



Fahrstreifenerweiterungen. Im Dezember 2021 wurden der ASFINAG die Ergebnisse der Projektevaluierung übermittelt.

Die geforderten ergänzenden Alternativenprüfungen für Neubaustrecken befinden sich derzeit in Bearbeitung. Für die S 1 Schwechat-Süßenbrunn wurde seitens BMK eine Strategische Prüfung Verkehr eingeleitet.

Für Kapazitätserweiterungsprojekte sind weiterführende Evaluierungen mit der Verkehrsprognose 2040 durchzuführen und die höchststrichterlichen Entscheidungen bzgl. A22 und S4 abzuwarten. Demnach werden dringende Sanierungsmaßnahmen an den Abschnitten mit geplanten Kapazitätserweiterungen durchgeführt bzw. vorgezogen und sind im vorläufigen Bauprogramm entsprechend abgebildet. Die Evaluierung der Kapazitätserweiterungen mit dem Referenzszenario des Verkehrsmodells 2040 soll nach Fertigstellung des Modells, ab 2023 durchgeführt werden. Dementsprechend verschieben sich einzelne Projekte zeitlich nach hinten.

Parallel dazu wird geprüft, ob Projektziele der Kapazitätserweiterungen nicht auch mit alternativen Maßnahmen nach den Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030 des BMK erreicht werden können. Das umfasst die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs am A+S-Netz, die Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades sowie entsprechende Maßnahmen im Mobilitäts- bzw. Verkehrsmanagement.

Fokus auf Netz- und Informationssicherheit

Am 11.11.2019 ist an die ASFINAG der Bescheid ergangen, dass sie als „Betreiber wesentlicher Dienste“ gemäß NISG eingestuft wurde. Die wesentlichen Dienste bestehen im Betrieb der Verkehrssteuerungs- und Leitsysteme des Bundesstraßennetzes sowie dem Betrieb der Verkehrssteuerungs- und Leitsysteme in Tunnel nach dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz.

Damit verbunden ist die Verpflichtung, mindestens alle drei Jahre gegenüber der Behörde nachzuweisen, dass geeignete technische und organisatorische Sicherheitsvorkehrungen getroffen wurden.

Dazu ist im Rahmen von Prüfungen durch eine qualifizierte Stelle („QUASTE“) eine Aufstellung vorhandener Sicherheitsvorkehrungen einschließlich aufgedeckter Sicherheitsmängel zu erstellen und an die Behörde zu übermitteln. Der erste diesbezügliche Nachweis hatte bis zum 11.11.2022 zu erfolgen.

Die geforderten Überprüfungen der von der Behörde vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen wurden im Laufe des vergangenen Jahres im Rahmen von vier Teilaudits mit einer QUASTE durchgeführt und die Prüfergebnisse fristgerecht an die Behörde übermittelt.

Es liegt nun eine durchwegs positive Rückmeldung der Behörde vor. Es wurden nur kleine Abweichungen identifiziert. Zwingende Prämisse dieser Feststellung ist aber, dass alle von der ASFINAG in den Unterlagen angegebenen geplanten/in Umsetzung befindlichen Maßnahmen künftig auch tatsächlich umgesetzt werden.


Unser Nachhaltigkeitsprogramm

| Ziele | Maßnahmen | Zeithorizont | Status |
|--|--|--------------|--------|
| Keine Zunahme der Staeinheiten | <ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung der Mobilität nach den Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030 | Jährlich | ● |
| | <ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades durch Ausrollung einer Mitfahr-App und Weiterentwicklung von Umstiegspunkten (Park & Drive-Anlagen) | Jährlich | ● |
| | <ul style="list-style-type: none"> Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße) | Jährlich | ● |
| Keine Zunahme der unfallbedingten Staeinheiten | <ul style="list-style-type: none"> Stärkung des Ereignismanagements durch die: <ul style="list-style-type: none"> Einführung der Traffic Manager in Salzburg Stärkung der Zusammenarbeit und Einbindung aller verfügbaren Kräfte im Ereignismanagement-Prozess | Jährlich | ● |

● Erreicht/Umgesetzt ● In Bearbeitung ○ Ausständig/Versoben ⊗ Gestrichen ○ Neu

Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

| SDGs | Ziele | Unser Beitrag |
|---|--|--|
|  <p>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</p> | <p>9.1.: Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen</p> | <p>Die ASFINAG ist bestrebt, die nachhaltige Erweiterung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes im Sinne des Bundesstraßengesetzes bzw. nach den Vorgaben der Eigentümerin voranzutreiben, um die Aufrechterhaltung eines stabilen Verkehrsablaufs klimaverträglich zu gewährleisten und die von der Gesellschaft und Wirtschaft gewünschte Mobilität zu gewährleisten. Neben den baulichen Maßnahmen, fördert die ASFINAG auch multimodale Konzepte, die Erhöhung des Besetzungsgrades, die Beschleunigung des straßengebundenen öffentlichen Verkehr oder automatisiertes Fahren.</p> <p>Um das ASFINAG-Netz widerstandsfähig gegenüber Naturgefahren zu machen, beschäftigen wir uns intensiv mit den Folgen der zunehmenden Zahl von Felsstürzen und Hochwässern. Diese Aktivitäten laufen in enger Abstimmung mit der ÖBB und unter Nutzung gezielter</p> |

| | | |
|---|--|--|
|  <p>Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten</p> | <p>11.2: Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderung und älteren Menschen</p> | <p>Kooperationen durch die Begutachtung von Gefahrenstellen und Einleitung von zahlreichen Präventionsmaßnahmen.</p> <p>Die ASFINAG fördert insbesondere die Multimodalität und die Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr als Alternativen zur Kapazitätserweiterung in Form von Straßenerweiterung oder Fahrstreifenverlegung. Um den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, bauen wir die Stellplätze in Park & Drive-Anlagen kontinuierlich aus. Diese fördern zugleich auch die Bildung von Fahrgemeinschaften. Im Zuge von Großbaustellen werden Möglichkeiten geprüft, um den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, unter anderem um Staus zu vermeiden.</p> |
|---|--|--|

GRI: 3-3, 203-1, 203-2, 413-2