VERFÜGBARKEIT UNSERES STRASSENNETZES

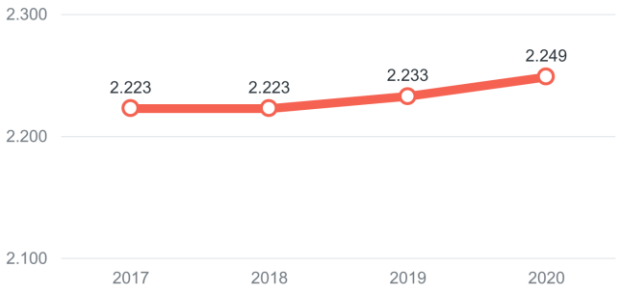
Auf den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG wird ein großer Teil der Fahrleistung abgewickelt. Das führt bei nahezu unverändertem Streckennetz zu dichtem Verkehr. Die Herausforderungen im Jahr 2020 bestanden vor allem darin, trotz COVID-19 und den damit einhergehenden Einschränkungen, die von Gesellschaft und Industrie benötigte und gewünschte Mobilität zu gewährleisten.

Im Jahr 2020 haben COVID-19 und die daraus resultierenden Einschränkungen zu einem Rückgang der Verkehrsentwicklung geführt. Der Berufs- und Pendlerverkehr, der Reiseverkehr sowie der Transitverkehr waren unterschiedlich stark betroffen. In Summe ist 2020 der Leichtverkehr (Kfz < 3,5t und Motorräder) um 22,2% gesunken. Der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) nahm im Vergleich zum Vorjahr um 4,6% ab. Die rückläufige wirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich auch im Rückgang des Güterverkehrs auf dem ASFINAG-Streckennetz wider. Insgesamt (Schwer- und Leichtverkehr) wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr über 26 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um rund 20 % weniger als 2019. Die Länge des Streckennetzes ist gegenüber 2019 leicht angestiegen und beträgt mit Stand 31.12.2020 2.249 km.

Fahrleistung
(Mio. Kfz-km)

Die besondere Herausforderung im Jahr 2020 bestand darin, die Baustellen trotz COVID-19 planmäßig durchzuführen und den Verkehr flüssig zu halten. Insbesondere das geringere Verkehrsaufkommen auf den Reiserouten im Sommer wurde genutzt, um diese Ziele zu erreichen. 2020 wurden daher wesentliche Bauvorhaben zur Erweiterung des Netzes fortgeführt bzw. fertiggestellt, wie z.B. die A7 Mühlkreis Autobahn Bypass Voestbrücke, die A26 Linzer Autobahn, die S3 Weinviertler Schnellstraße, die S7 Fürstenfelder Schnellstraße oder die S36 Murtal Schnellstraße. Auch wurden Generalerneuerungen begonnen und fortgesetzt, wie z.B. die A4 Ost Autobahn 3-streifiger Ausbau Fischamend bis Bruck a. d. Leitha West und oder die A23 GE Hochstraße St. Marx.

Streckennetz
(in km)



Staubekämpfung

Die Situation rund um COVID-19 hatte 2020 einen maßgeblichen Einfluss auf das Stauaufkommen. Generell ist, u.a. bedingt durch das geringere Verkehrsaufkommen, auch das Ausmaß der Staueinheiten im Vergleich zu 2019 zurückgegangen. Auf die Ursachen bezogen zeigen sich jedoch sehr differenzierte Bilder. Es gab de facto keinen Reiseverkehr zu den Osterfeiertagen bzw. nur eingeschränkten Reiseverkehr im Sommer. Dadurch waren neben Überlastungsstaus auch die Anzahl von Unfällen und deren Auswirkungen geringer. Auf der anderen Seite gab es massive Anstiege bei den Staus an den Grenzen aufgrund der strikten Gesundheitskontrollen (vor allem im März bis Mai auf der A4 und um Sommer auf der A11) sowie eine annähernd gleichbleibende Tendenz bei den baustellenbedingten Staus vor allem in den Ballungsräumen (Großbaustellen in Wien).

Allgemein ist unser Ziel, die 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.
- Staueinheit: Als Staueinheit gilt eine Strecke von einem Kilometer Länge, die für eine Stunde gestaut ist.

Kernstrategie Verfügbarkeit

Die Sicherstellung der „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ auf den Autobahnen und Schnellstraßen zählt gemäß Bundesstraßengesetz zu den Kernaufgaben der ASFINAG. Im Jahr 2020 wurde daher die Kernstrategie Verfügbarkeit erarbeitet. Die finalen Handlungsfelder und Ziele werden voraussichtlich 2021 vorliegen. Die Kernstrategie wird Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines „stabilen Verkehrsablaufes“ auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz umfassen. 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.

Fokus auf Netz- und Informationssicherheit

Mit 28.12.2018 ist das österreichische Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz (NISG) in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz wird die europäische Richtlinie über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen (NIS-Richtlinie) umgesetzt. In Österreich sind die nationalen Betreiber wesentlicher Dienste betroffen, die als solche mittels Bescheid verpflichtet werden umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Informationssicherheit umzusetzen. Als wesentliche Dienste gelten gemäß Gesetz jene Aufgaben, die eine

wesentliche Bedeutung insbesondere für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Lebens haben und deren Verfügbarkeit abhängig von Netz- und Informationssystemen ist.

Der Betrieb der Netz- und Informationssysteme der ASFINAG, die zur Steuerung und Überwachung des Verkehrs auf dem von der ASFINAG betreuten Streckennetz benötigt werden, unterliegt dem NISG. Damit müssen wir nachweisen, dass unsere Netz- und Informationssysteme ausreichend gegen „Cyberkrisen“ geschützt sind, um die Ausfallsicherheit unserer Systeme zu gewährleisten (z.B. in Bezug auf die Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Tunnelbetrieb, etc.).

Die ASFINAG hat sich über das NISG hinaus dazu verpflichtet, für alle informationsverarbeitenden Einrichtungen ein konzernweites Internes Kontrollsystem (IKS) zur Informationssicherheit aufzubauen. Dabei wird ein risikoadäquater Schutz unter Berücksichtigung des Standes der Technik verfolgt. Erste Richtlinien (Informationssicherheitsleitbild, Konzern-Informationssicherheits-Richtlinie, Informationssicherheit für Anwender) dazu wurden bereits 2018 erlassen.

Im Jahr 2019 lag ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Durchführung einer umfangreichen Risikoanalyse sowie der Ableitung und Priorisierung notwendiger Maßnahmen. Darauf aufbauend wurden ein Zutrittskonzept und Maßnahmen zum Objektschutz erarbeitet und umgesetzt. Im Jahr 2020 wurden bereits einige Objekte mit Objekt- und Zutrittsschutz mittels MSG/AACM (ASFINAG Access Control Management) ausgerüstet. Für 2021 ist geplant, die restlichen Objekte auszurüsten. Weiters wurde im Herbst 2020 auch mit der Erhebung der nicht NIS-relevanten Objekte begonnen, um auch diese künftig mit Objekt- und Zutrittsschutz auszurüsten.

Darüber hinaus wurden zahlreiche Planungshandbücher überarbeitet, um sicherzustellen, dass die Informationssicherheit bei zukünftigen Projekten auf breiter Basis fest verankert ist. Auch ein E-Learning Modul zur Informationssicherheit wurde eingeführt. Neben der Begleitung der Projekte und der Sensibilisierung der Planer und des eigenen Personals wurde bei ausgewählten Projekten (IMIS-Trailer) auch erstmalig ein Sicherheitscheck durchgeführt. Dieser Check bestand einerseits aus einem theoretischen Teil (Architektur/Design der Hard- und Software) sowie einer abschließenden Prüfung und Abnahme durch externe Sicherheitsspezialisten.

ASFINAG Zielnetz 2030+

Das ASFINAG Zielnetz 2030+ ist ein 2018 gestartetes Projekt zur verfügbarkeitsorientierten Netzentwicklung des Bestandsnetzes unter Berücksichtigung von Trends und Entwicklungen in der Mobilität. Dabei werden für den zukünftigen Umgang mit stark belasteten Abschnitten des ASFINAG-Netzes unterschiedliche Lösungsansätze betrachtet und geprüft. Im Gegensatz zur konventionellen Herangehensweise, bei der aus Sicht eines Straßenbetreibers nur bauliche kapazitätserweiternde Maßnahmen betrachtet werden, werden zukünftig auch die Auswirkungen von aktuellen Trends wie Automatisiertes Fahren oder Multimodale Konzepte einen Schwerpunkt unserer Tätigkeit bilden. Als Ergebnis dieser zukunftsorientierten Betrachtung wird eine integrative Netzplanung umgesetzt, welche verkehrliche, ökologische und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

Als Grundlage für die integrative Bewertung von zukünftigen Maßnahmen wurde eine Bewertungsmethodik entwickelt, die unterschiedliche Herangehensweisen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen berücksichtigt. Diese Methodik wird als „Zielsystem“ bezeichnet und beinhaltet eine zweistufige Entscheidungsfindung bei der Entwicklung von Maßnahmen. In der ersten Phase führt ein Expertengremium eine grundsätzliche Betrachtung durch, welche Maßnahmen für den zu untersuchenden Abschnitt geeignet wären. Nach Abstimmung mit dem Management werden in der

zweiten Phase diese Varianten detailliert untersucht und nach vorgegebenen Kriterien bewertet. Das Zielsystem wird bereits in der Praxis bei aktuellen Projekten eingesetzt.

Zukunftstrends, welche eine relevante verkehrliche Wirkung auf das ASFINAG-Netz haben können, werden in der Zielnetz-Betrachtung berücksichtigt. Es wurden Arbeitsgruppen gebildet, welche sich mit Themen wie Truck Platooning, Automatisiertes Fahren oder Multimodale Infrastruktur beschäftigen. In diesen Arbeitsgruppen sind auch Mitarbeitende des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und AustriaTech (Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen) eingebunden. Die Arbeitsgruppen wurden 2019 abgeschlossen und die Ergebnisse fließen in die Kernstrategie Verfügbarkeit ein.

Unsere Ziele und Maßnahmen

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Keine Zunahme der Staueinheiten	• Sicherstellung der Mobilität durch Fahrstreifenzulegung, Optimierung von Anschlussstellen und Knoten, verkehrssteuernden Maßnahmen, Multimodalität und Erweiterung des Streckennetzes • Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße)	Jährlich	●
Keine Zunahme der unfallbedingten Staueinheiten	• Stärkung des Ereignismanagements durch die: ○ Erarbeitung eines Konzepts für die Einführung der Traffic Manager in Salzburg ○ Zusammenlegung des Service- und Kontrolldienstes (SKD) mit den Traffic Managern in die Abteilung Service- und Kontrollmanagement (SKM) und Einbindung des SKD in den Ereignismanagement-Prozess	Jährlich	●

● Erreicht/Umgesetzt ◒ In Bearbeitung ○ Ausständig/Verschoben ⊗ Gestrichen ◌ Neu

Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen	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	Die ASFINAG ist bestrebt, die nachhaltige Erweiterung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes im Sinne des Bundesstraßengesetzes voranzutreiben, um die Aufrechterhaltung eines stabilen Verkehrsablaufs zu gewährleisten und die von der Gesellschaft und Wirtschaft gewünschte Mobilität zu gewährleisten. Neben den baulichen Maßnahmen, fördert die ASFINAG auch multimodale Konzepte oder automatisiertes Fahren. 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 Kooperationen (z. B. Joanneum Research) durch die Begutachtung von Gefahrenstellen und Einleitung von zahlreichen Präventionsmaßnahmen.
 Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten	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 Behinderungen und älteren Menschen	Die ASFINAG fördert insbesondere die Multimodalität und die Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr als Alternativen zur Kapazitätserweiterung in Form von Straßenneubau oder Fahrstreifenzulegung. Um den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, werden multimodale Reiseinformationen und Routingberechnungen im Rahmen der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) angeboten. Zur Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften werden kontinuierlich Park & Drive Anlagen errichtet. Im Zuge von Großbaustellen werden Möglichkeiten geprüft, um den Verkehr von der Straße auf den ÖV zu verlagern, unter anderem um Staus zu vermeiden. Im Rahmen des Projektes ASFINAG Zielnetz 2030+ wurden zukünftige Verkehrskonzepte wie multimodaler Verkehr, automatisiertes Fahren oder Truck Platooning betrachtet und geprüft, um Alternativen für die klassischen baulichen kapazitätserweiternde Maßnahmen zu erforschen. Die Ergebnisse fließen in die laufende Projektentwicklung ein.

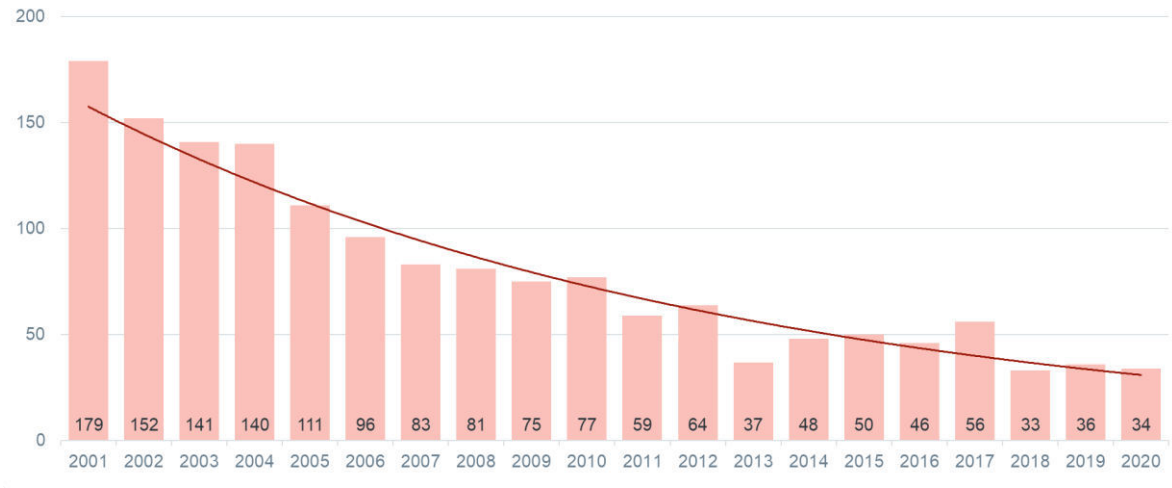
GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 203-2

SICHERE STRASSEN

Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen sollen auch weiterhin zu den sichersten in Europa zählen! Daran arbeiten wir konsequent. Aufgrund der steigenden Verkehrsdichte ist das eine wachsende Herausforderung.

2020 kamen insgesamt 34 Personen (vorläufiger Wert) auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ums Leben. Das sind 2 Personen weniger als 2019, jedoch bei einer COVID-19-bedingt wesentlich geringeren Fahrleistung. Die Getötetenrate (Anzahl der getöteten Personen bezogen auf 1 Mio. Kraftfahrzeugkilometer) lag 2019 mit 36 Getöteten bei 1,095 Getöteten pro Mrd. Kfz-km. 2020 liegt dieser Wert mit 34 Getöteten (vorläufig) bei 1,295 pro Mrd. Kfz-km, also etwa 18% höher. Ablenkung, Unachtsamkeit und nicht angepasster Abstand, oftmals auch in Kombination, waren dabei erneut die Hauptursachen.

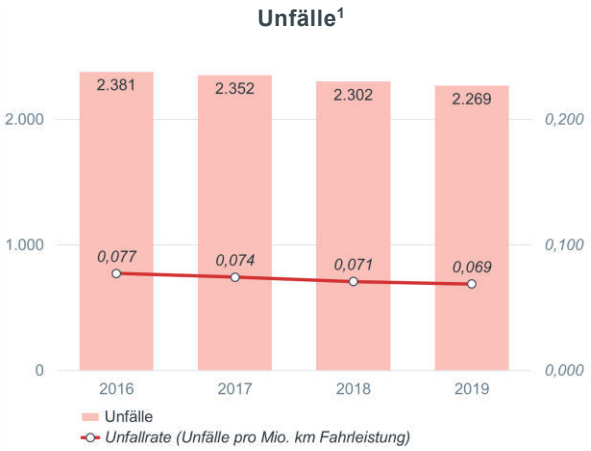
Getötete auf Autobahnen und Schnellstraßen[1]



[1] *Anzahl der Verkehrstoten: 2020 sind vorläufige Werte und unterliegen noch in mehreren Schritten einer Qualitätskontrolle, finale Werte werden in der Unfallstatistik 2020 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) veröffentlicht*

Quelle Statistik Austria, BMI

Weitere Unfallzahlen für 2020 liegen derzeit noch nicht vor. Im Jahr 2019 konnte erneut ein leichter Rückgang der Unfallzahlen verzeichnet werden. Leider ereigneten sich jedoch mehr Unfälle mit schwerverletzten Personen. Alle Angaben in diesem Bericht betreffen ausschließlich Unfälle mit Personenschaden auf unserem Netz.



[1] Unfälle mit Personenschaden

[1] Grad der Verletzung wird durch polizeiliche Einschätzung anhand allgemein gültiger Beschreibung bestimmt

Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, führen wir regelmäßige verschiedenartige Analysen durch. Diese zeigen einerseits, dass wir uns in Österreich auf einem sehr hohen Sicherheitsniveau befinden und die meisten Unfälle statistisch zufällig und somit nicht ausreichend konkret vorhersehbar sind. Andererseits weisen sie auf Gefahrenpotenziale hin, die wir gezielt bekämpfen. Aktuell liegen unsere Schwerpunkte beim Erhalt und Ausbau bestehender Straßen, wie z.B.:

- S 36 Murtal Schnellstraße Ausbau Judenburg - St. Georgen ob Judenburg
- S 31 Burgenland Schnellstraße Sicherheitsausbau Forchtenstein – Sieggraben
- A 1 West Autobahn / S 33 Kremser Schnellstraße Sanierung und Verbreiterung zwischen Knoten St. Pölten und St. Pölten Nord
- A 10 Tauern Autobahn Generalerneuerung zwischen Puch-Urstein bis Hallein
- A 23 Südosttangente Wien Generalerneuerung Hochstraße St. Marx und Knoten Kaisermühlen
- A 7 Mühlkreis Autobahn Erneuerung der Betriebs- und Sicherheitstechnik im Tunnel Bindermichl/Niedernhart

Wir setzen zudem auf den weiteren Ausbau des Einsatzgebiets der Traffic Manager, sowie auf bewusstseinsbildende Maßnahmen. Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist die ASFINAG auch auf die Unterstützung der Exekutivbehörden bei Kontrollen angewiesen. Das System Straße entwickelt sich laufend weiter, und die ASFINAG ist bestrebt die Chancen, die sich durch die Vernetzung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur ergeben (C-IST), zu fördern. Darüber hinaus initiiert die ASFINAG jedes Jahr eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. Im Jahr 2020 lag der Fokus auf Tunnelsicherheit. Unter dem Titel „Tunnelfit? Mach mit!“ wurden Abstand, Tempo und Signale thematisiert und wertvolle Tipps für das Verhalten im Tunnel gegeben.

Kernstrategie Verkehrssicherheit

Im Jahr 2019 wurde die Kernstrategie Verkehrssicherheit erarbeitet, darin eingebettet ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2030. Mit dem Programm verfolgt die ASFINAG das Ziel, Autobahnen und Schnellstraßen zu einem sicheren System zu entwickeln, das kleinere Fehler des Menschen durch die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur ausgleichen kann. Gefordert werden bei diesem System nicht nur die ASFINAG, sondern auch die Einsatzkräfte, die Fahrzeughersteller und die Lenkerinnen und Lenker. Konkret bedeutet das, dass Unfälle möglichst zu keinen Todesopfern oder Schwerverletzten führen sollen, die Infrastruktur so beschaffen sein muss, dass sie kleine Fahrfehler ausgleicht und dadurch tödliche oder schwere Verletzungen verhindert werden.

Das Verkehrssicherheitsprogramm umfasst 13 Handlungs- und acht Themenfelder mit dem übergeordneten Ziel, null Verkehrstote und Schwerverletzte zu verzeichnen. Der Leitsatz lautet daher:

Wir wollen für unsere Kundinnen und Kunden die sichersten Straßen in Europa und machen daher unsere Autobahnen und Schnellstraßen nachhaltig zu einem „Safe System“

Verkehrssysteme unterscheiden sich nach Region und Art - es ist daher erforderlich, die Strategien an die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen, das heißt mit systemweiten Maßnahmen eine positive Verkehrssicherheitskultur zu entwickeln. Wir nennen diesen proaktiven Ansatz den „Systemischen Sicherheitsansatz der ASFINAG“ - denn Verkehrssicherheit ist Teamwork!

Die Handlungsfelder

Das Verkehrssicherheitsprogramm umfasst die folgenden Handlungsfelder:

- SICHERHEITSSTANDARDS IM BESTEHENDEN NETZ
- ERWEITERUNG UND VERBESSERUNG DES NETZES
- VERKEHRSMANAGEMENT UND TELEMATIK
- TUNNELSICHERHEIT
- BAUSTELLEN
- NEBELUNFÄLLE
- GEISTERFAHRER
- LKW SICHERHEIT
- MOTORRAD SICHERHEIT
- KOMMUNIKATION & BEWUSSTSEINSBILDUNG
- KONTROLLE
- FORSCHUNG & ENTWICKLUNG
- SICHERHEIT IM EIGENEN KONZERN

Weil das System Straße mehr als nur die Infrastruktur umfasst, wurden im neuen Verkehrssicherheitsprogramm auch acht Themenfelder benannt, die über die Infrastruktur hinaus wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Dazu gehören unter anderem das Ereignismanagement, die Fahrtauglichkeit und das Fahrverhalten, die Fahrzeugausstattung, aber auch die Kontrolle und generell Verbote und Gebote.

Das neue Programm bis 2030 ist dabei als ein Prozess zu verstehen, der jährlich evaluiert und laufend adaptiert und erweitert wird. Mehr Informationen zum Programm finden Sie unter: http://verkehrssicherheit.asfinag.at/.

Klare und transparente Ziele

Unsere Sicherheitsarbeit muss messbar sein. Für die Jahre bis 2030 haben wir uns deshalb ambitionierte Ziele für die Reduktion von Verkehrstoten, Schwerverletzten und Unfällen gesetzt. Zusätzlich wollen wir eine ganze Reihe von spezifischen Teilzielen und Kennzahlen erreichen, die sicherheitsrelevante ASFINAG Aktivitäten repräsentieren.

Aufbauend auf den Haupt- und Subzielen gibt es als Steuerungshilfe insgesamt 15 Teilziele und Kennzahlen, die die Qualität der Sicherheitsarbeit in den zahlreichen Fachbereichen der ASFINAG und ihrer Kooperationspartner widerspiegeln. Diese wurden den Systemkomponenten Infrastruktur, Fahrzeug und Verkehrsverhalten zugeteilt sowie nach den Wirkungsmechanismen Unfallvermeidung oder Verringerung der Unfallschwere gruppiert. Das Hauptziel lautet jedenfalls: Weniger als eine getötete Person pro eine Milliarde gefahrener Kilometer auf dem Straßennetz der ASFINAG. Dafür werden folgende Hauptmaßnahmen gesetzt:

- Laufende Evaluierung und Entwicklung weiterer Verbesserungen
- Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen von Umsetzungsprojekten
- Erhalt des bereits Erreichten und Umgesetzten in den Handlungsfeldern

Unfallanalysen und Sicherheitsmanagement

Geprüfte Sicherheit

Jedes Jahr kontrollieren unabhängige Sicherheitsgutachter rund 220km Autobahnen und Schnellstraßen auf mögliche Schwachstellen. Durch diese Checks, die Road Safety Inspections (RSI), kann die ASFINAG vorbeugend reagieren. Geprüft werden zum Beispiel die Unfallumstände und -auffälligkeiten, die Beschaffenheit der Leiteinrichtungen (Markierungen, Leitschienen), die Beschilderung und andere bauliche Einrichtungen und Absicherungen. Jeder bereits bestehende Streckenabschnitt wird zumindest alle zehn Jahre kontrolliert, Neubaustrecken innerhalb der ersten drei Jahre. Die ASFINAG beauftragt diese RSI-Überprüfungen seit 2004. Seit 2011 besteht dazu eine gesetzliche Verpflichtung.

Unfallschwere bleibt konstant

Die Unfallkostenrate zeigt, wie schwer die Unfälle in einem definierten Abschnitt waren. Sie ist ein in Österreich genormter und auch international üblicher Wert. Dabei werden die Kosten aller Verkehrsunfälle einer Unfallstelle mit dem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr in Beziehung gesetzt. Allerdings variieren die nationalen Definitionen der gezählten Unfälle, was eine länderübergreifende Vergleichbarkeit kaum möglich macht.

Mit dem Preisstand 2016 wurden auch für unsere aktuellen Berechnungen die Werte angepasst, d.h. die angenommenen Unfallkosten für getötete, schwer verletzte und leicht verletzte Personen wurden angehoben (um etwa 10-13%). Diese beziehen sich immer auf die Kosten inkl. menschlichem Leid. 2019 konnte die durchschnittliche Unfallkostenrate mit einem Wert von 0,011 (im Vergleich 2017: 0,013, 2018: 0,010) stabil auf sehr gutem Niveau gehalten werden.

Dieser annähernd gleichbleibende Wert bedeutet, dass wir unfalltechnisch keine groben Schwachstellen auf unserem Netz haben. Die Berechnungen der Unfallkostenraten sind ein erster Schritt in der Sicherheitsanalyse. Daraus erfolgen Reihungen und Prioritäten bei vertieften Verkehrssicherheitsuntersuchungen, die wiederum Verbesserungsmaßnahmen ergeben.

Unfallkosten in Österreich insgesamt und durchschnittliche Unfallkosten eines Kostenträgers bzw. einer Schadensart

		Einheit	Preisstand 2016	Preisstand 2011	Preisstand 2004	Preisstand 1993
Unfallkosten insgesamt	mit menschlichem Leid	Mio. EUR	9.701	10.088	10.158	
	ohne menschliches Leid	*Mio. EUR*	*5.203*	*5.278*	*5.184*	*3.818*
Unfallkosten pro Getötetem	mit menschlichem Leid	EUR	3.316.309	3.016.194	2.461.345	
	ohne menschliches Leid	*EUR*	*1.390.800*	*1.401.085*	*1.287.004*	*805.233*
Unfallkosten pro Schwerverletztem	mit menschlichem Leid	EUR	429.517	381.480	291.275	
	ohne menschliches Leid	*EUR*	*87.097*	*80.166*	*55.925*	*43.605*
Unfallkosten pro Leichtverletztem	mit menschlichem Leid	EUR	30.575	26.894	20.896	
	ohne menschliches Leid	*EUR*	*4.235*	*3.716*	2.792	3.695
Sachschadenskosten pro Unfall		*EUR*	5.481	5.245	4.075	

Quelle: UKR2007, UKR2012, eigene Berechnungen — Herry Consult 2017

Unsere Ziele und Maßnahmen

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
<1 Getötete/Mrd. gefahrener km bis 2030	• Vorantreiben der Safe System Philosophie im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 • Umsetzung des ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2030	2030	○
< 10 Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten /Mrd. gefahrener km ab 2020	• Umsetzung des ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2030	Jährlich	○
< 70 Unfälle mit Personenschaden /Mrd. gefahrener km (Unfallrate) ab 2020	• Umsetzung des ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2030	Jährlich	○

● Erreicht/Umgesetzt ◒ In Bearbeitung ○ Ausständig/Verschoben ⊗ Gestrichen ◌ Neu

Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern	3.6: Bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit halbieren	In den letzten zehn Jahren konnte die Anzahl der getöteten Personen auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen um fast die Hälfte reduziert werden. Um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, setzen wir auf den Erhalt und Ausbau von bestehenden Straßen, Ausbau des Einsatzgebiets der Traffic Manager, sowie auf bewusstseinsbildende Maßnahmen. Wir wollen für unsere Kundinnen und Kunden die sichersten Straßen in Europa und machen daher unsere Autobahnen und Schnellstraßen nachhaltig zu einem „Safe System“. Das ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm steuert und sichert die Erreichung der ambitionierten Ziele.

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 413-2, 416-1