

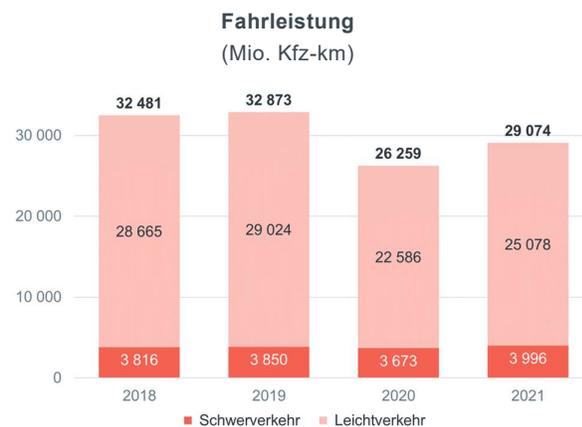
## VERFÜGBARKEIT UNSERES STRASSENNETZES

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 2021 war die Sicherstellung der Mobilität im Personen- und Güterverkehr trotz der Einschränkungen durch COVID-19. Weiters wurden durch den Eigentümer Ausbauprojekte (Neubaustrecken und Kapazitätserweiterungsprojekte, die sich noch nicht im Bau befinden) einer Evaluierung unterzogen. In diesem Zusammenhang ergaben sich Änderungen in der Verfügbarkeitsstrategie

Im Jahr 2021 haben COVID-19 und die daraus resultierenden Einschränkungen das Verkehrsaufkommen wesentlich beeinflusst. Auch wenn die Rückgänge der Verkehrsentwicklung nicht mehr im Ausmaß des 1. COVID-Jahres erfolgt sind, gab es im Vergleich zu einem normalen Jahr ohne Pandemie wesentliche Rückgänge durch die zahlreichen Lockdowns. Der Berufs- und Pendlerverkehr, der Reiseverkehr sowie der Transitverkehr waren unterschiedlich stark betroffen. Im Vergleich zu 2020 sind die Verkehrszahlen wieder gestiegen. In Summe ist 2021 der Leichtverkehr (Kfz < 3,5 t und Motorräder) um 11 % gestiegen. Der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) nahm im Vergleich zum Vorjahr um knapp 9 % zu. Insgesamt (Schwer- und Leichtverkehr) wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr über 29 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um rund 11,6 % weniger als 2019 aber um 10,7 % mehr als 2020. 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. 2021 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 fortgesetzt, wie z. B. die A 2 Süd Autobahn GE Graz West - Lieboch, die A 4 Ost Autobahn 3-streifiger Ausbau Fischamend bis Bruck a. d. Leitha West und die A 23 GE

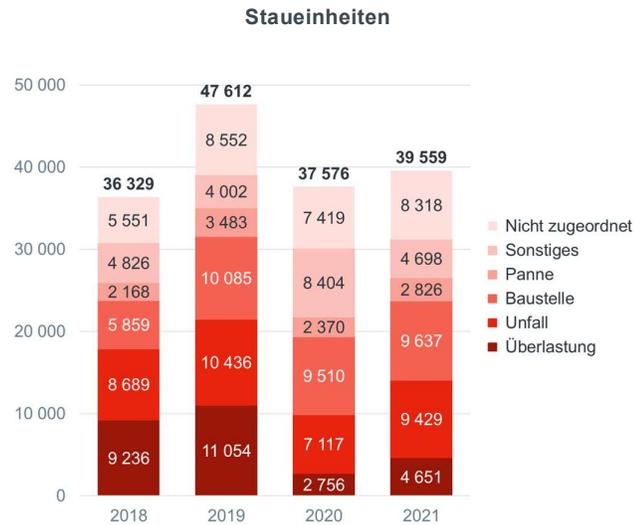
Hochstraße St. Marx sowie die A 9 GE „Triebenbrücken“ begonnen. Überdies konnte der Sicherheitsausbau der S 31 von Mattersburg bis Weppersdorf fertiggestellt werden.



## Staubekämpfung

Die Situation rund um COVID-19 hatte auch 2021 einen maßgeblichen Einfluss auf das Stauaufkommen. Generell ist, u. a. bedingt durch das geringere Verkehrsaufkommen, auch das Ausmaß der Staeinheiten im Vergleich zu 2019 zurückgegangen. Im Vergleich zu 2020 ist es jedoch wieder etwas angestiegen. Auf die Ursachen bezogen zeigen sich jedoch sehr differenzierte Bilder. Es gab de facto keinen Reiseverkehr zu Jahresbeginn im Wintertourismus und auch zu den Osterfeiertagen nur eingeschränkten Reiseverkehr. Dadurch waren neben dem Überlastungsstaus auch die Anzahl von Unfällen und deren Auswirkungen zum Jahresbeginn geringer.

Im Sommer gab es allerdings sehr starken Reiseverkehr auf allen Reiserouten, allen voran auf den Korridoren Richtung Süden. Auch im Frühherbst verzeichneten die Reiserouten ein höheres Stauaufkommen als zuvor. In Kombination mit den klassischen Staubelastungen in den Ballungsräumen nach dem Sommer muss man in Summe von einem hochbelasteten Herbst knapp über dem Niveau von 2019 sprechen. Bei den baustellenbedingten Staeinheiten ist ein leichter Zuwachs bzw. eine annähernd gleichbleibende Tendenz vor allem in den Ballungsräumen (Großbaustellen in Wien) zu verzeichnen.



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.
- 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 lt. Anhang im BStG und Kapazitätserweiterungen wie z. B. Fahrstreifenenerweiterungen. Für weitere Entscheidungen hinsichtlich Umsetzung von geplanten Kapazitätserweiterungsprojekten ist gemäß Ergebnis der Evaluierung die Fertigstellung der

Verkehrsprognose Österreichs VMÖ2040, in Erstellung durch BMK, ÖBB und ASFINAG abzuwarten. Dementsprechend verschieben sich einzelne Projekte zeitlich nach hinten. Überlastungen sind hier zu erwarten.

Parallel dazu wird geprüft, ob Projektziele der Kapazitätserweiterungen nicht auch mit alternativen Maßnahmen nach den Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030 des BMK erreicht werden können.

## **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. Im Jahr 2021 wurden weitere Objekte ausgerüstet. Weiters wurde die im Herbst 2020 begonnene Erhebung der nicht NIS-relevanten Objekte fortgesetzt, um auch diese künftig mit Objekt- und Zutrittsschutz auszurüsten.

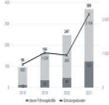
Darüber hinaus wurden zahlreiche Planungshandbücher überarbeitet, um sicherzustellen, dass die Informationssicherheit bei zukünftigen Projekten auf breiter Basis fest verankert ist. Auch ein E-Learning Modul zur Informationssicherheit wurde eingeführt.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

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

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

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b></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 von 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 Kooperationen durch die Begutachtung von Gefahrenstellen und Einleitung von zahlreichen Präventionsmaßnahmen.</p>



**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 Straßenerweiterung oder Fahrstreifenzulegung. 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.

GRI: 203-1, 203-2