

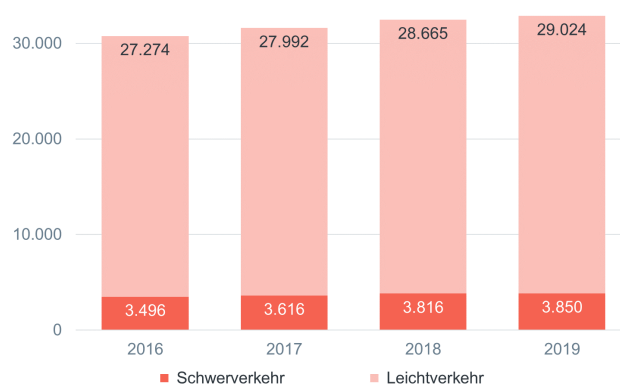
VERFÜGBARKEIT UNSERES STRASSENNETZES

Auf den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG sind immer mehr Fahrzeuge unterwegs. Das führt bei nahezu unverändertem Streckennetz zu dichterem Verkehr. Die Herausforderung besteht darin, den Verkehr trotz zunehmender Verkehrsdichte flüssig zu halten.

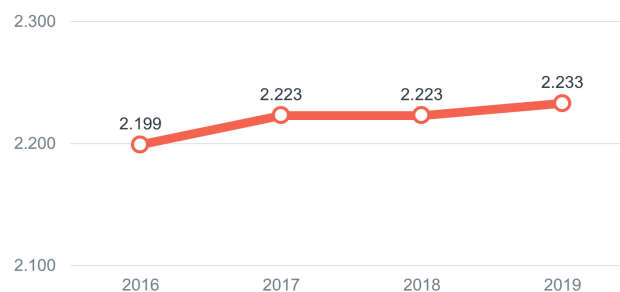
2019 ist der Leichtverkehr (Kfz < 3,5t und Motorräder) um weitere 1,2% gestiegen. Der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) nahm im Vergleich zum Vorjahr um weniger als 1% zu. Die rückläufige wirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich auch in einem geringeren Anstieg des Güterverkehrs auf dem ASFINAG-Streckennetz wider. Insgesamt wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr fast 33 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um 1,2% mehr als 2018. Die Länge des Streckennetzes ist gegenüber 2018 leicht angestiegen und beträgt mit Stand 31.12.2019 2.233 km.

Die besondere Herausforderung besteht darin, den Verkehr trotz steigender Fahrleistungen flüssig zu halten und die von der Gesellschaft gewünschte Mobilität zu ermöglichen. 2019 wurden daher wesentliche Bauvorhaben zur Erweiterung des Netzes fortgeführt bzw. in Angriff genommen (A5 Nord/Weinviertel Autobahn, A7 Mühlkreis Autobahn Bypass Voestbrücke, A26 Linzer Autobahn, S3 Weinviertler Schnellstraße, S7 Fürstenfelder Schnellstraße, S36 Murtal Schnellstraße) sowie zahlreiche Generalerneuerungen begonnen, fortgesetzt oder abgeschlossen (A4 Ost Autobahn 3-streifiger Ausbau Fischamend bis Bruck a. d. Leitha West, A9 Pyhrn Autobahn Tunnel Gleinalm und Plabutsch).

Fahrleistung
(Mio. Kfz-km)



Streckennetz
(in km)



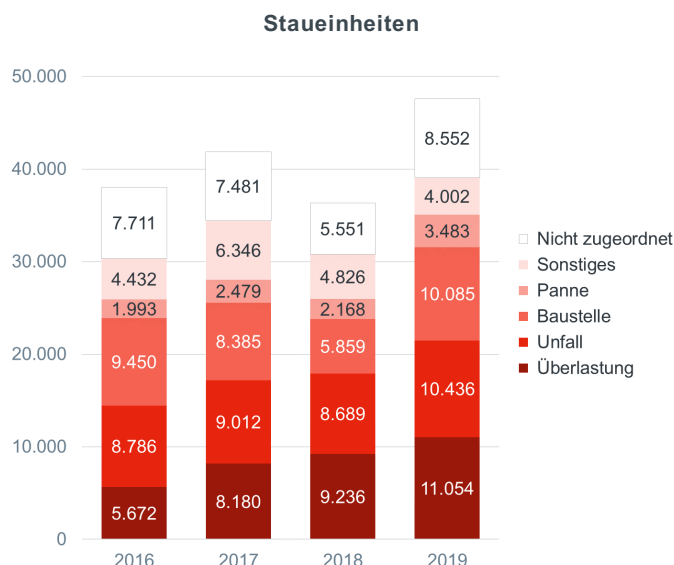
Staubekämpfung

Mit steigendem Verkehrsaufkommen wächst auch das Staupotenzial. Unser Ziel ist daher, den aktuellen Status möglichst zu halten und 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.

Die Auswertung für 2019 zeigt, dass die Staus insgesamt im Vergleich zu 2018 deutlich zugenommen haben. Ausschlaggebend dafür waren ein LKW-Brand im Tunnel Rannersdorf und die anschließende wochenlange Sperre des Tunnels, die späte Lage der Osterfeiertage einhergehend mit hohem Reiseverkehr, der strenge Winter, sowie diverse notwendige Baumaßnahmen in kritischen Abschnitten.



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.

Ein wesentlicher Schwerpunkt 2019 war die Durchführung einer umfangreichen Risikoanalyse sowie die Ableitung und Priorisierung notwendiger Maßnahmen. Darauf aufbauend wurden ein Zutrittskonzept und Maßnahmen zum Objektschutz erarbeitet und umgesetzt. Die ASFINAG steht in engem Kontakt mit den wesentlichen Behörden und anderen Betreibern wesentlicher Dienste, um die identifizierten Maßnahmen laufend im Sinne der Sicherheit der Bevölkerung und im Sinne der Wirtschaftlichkeit umzusetzen.

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 wird 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.

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.

Um auch in Zukunft eine hohe Verfügbarkeit unseres Streckennetzes gewährleisten zu können, werden im Rahmen des ASFINAG-Strategieprozesses 2025 konkrete Ziele und Strategien ausgearbeitet.

Schlüsselkennzahlen (KPI)

Streckennetz (km)	2.233	↗
Fahrleistung (Mio. Kfz-km)	32.873	↗
Staeinheiten	47.612	↗
unfallbedingte Staeinheiten	10.436	↗
baustellenbedingte Staeinheiten	10.085	↗

Ziele aus 2019

- Keine Zunahme der Staeinheiten
- Keine Zunahme der unfallbedingten Staeinheiten
- Sicherstellen der Mobilität durch Fahrstreifenanzulegung, Optimierung von Anschlussstellen und Knoten, verkehrssteuernde Maßnahmen, Multimodalität, Erweiterung des Streckennetzes ✓
- Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße) ✓

Die Staeinheiten haben 2019 leider aus verschiedenen Gründen zugenommen, weshalb die ersten beiden angeführten Ziele nicht erreicht werden konnten.

Ziele für 2020

- Keine Zunahme der Staeinheiten
- Keine Zunahme der unfallbedingten Staeinheiten
- Sicherstellen der Mobilität durch Fahrstreifenzulegung, Optimierung von Anschlussstellen und Knoten, verkehrssteuernde Maßnahmen, Multimodalität, Erweiterung des Streckennetzes
- Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße)

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)



Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen



Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

GRI: 203-1, 203-2

SDG: 9.1, 9.4, 11.2