

A|S|F|i|N|A|G

GUTE FAHRT, ÖSTERREICH!

ZUKUNFTSFIT UNTERWEGS

NETZZUSTANDSBERICHT 2024





LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER!

DIE ASFINAG PLANT, BAUT, BETREIBT UND BEMAUTET die Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich. Auf das ASFINAG-Streckennetz entfallen rund 40 Prozent des Gesamtstraßenverkehrs. Die größte Herausforderung für uns liegt heute weniger im Ausbau als vielmehr im Erhalt dieses Verkehrswegenetzes. Denn als verlässlicher, innovativer und nachhaltiger Mobilitätspartner im Herzen Europas wollen wir auch morgen Regionen und Menschen miteinander verbinden.

Unser Straßennetz muss verkehrssicher und gut erhalten sein, um zukunftsfit für den Wirtschaftsstandort Österreich zu sein. Darum steht die Erhaltung der baulichen wie auch der elektrotechnischen Infrastruktur im Zentrum unserer Strategie.

Regelmäßige Inspektionen von mehr als 18.000 Objekten zeigen, dass sich unser Streckennetz im Durchschnitt in einem guten bis ausreichenden Zustand befindet. Der kontinuierliche Ausbau der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen begann im Wesentlichen erst Ende der 1950er- Jahre und hatte seinen Höhepunkt in den 1970er- und 1980er-Jahren. Die Instandsetzung und Erneuerung dieser Strecken und die Erfüllung der Ansprüche an Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit sind die künftigen Herausforderungen.

Wir agieren mit Weitblick und betrachten den Finanzbedarf zur Erhaltung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes ganzheitlich auf Basis von fundierten und langfristigen Prognosen. Dieser Finanzbedarf wird bis zum Jahr 2040 zunehmen und sich ab 2050 auf einen konstanten jährlichen Betrag einpendeln.

Im aktuellen Netzzustandsbericht **ZUKUNFTSFIT UNTERWEGS** präsentieren wir unser Leistungsspektrum und unsere strategischen Ziele bei der Erhaltung der hochrangigen Straßeninfrastruktur, werfen einen fundierten Blick auf den Bestand und wagen einen langfristigen Ausblick auf die Weiterentwicklung des ASFINAG-Streckennetzes – ganz im Sinne eines gemeinsamen Europas.

Ihr Redaktionsteam von
„ZUKUNFTSFIT UNTERWEGS“

*Sonja Gabl, Roman Schremser,
Johannes Steigenberger, Christian Honeger
(Team Asset Management)*

**UNSER STRASSENNETZ MUSS
VERKEHRSSICHER UND GUT
ERHALTEN SEIN, UM ZUKUNFTSFIT
FÜR DEN WIRTSCHAFTSSTANDORT
ÖSTERREICH ZU SEIN.**

VORWORT	 4
Hartwig Hufnagl, Vorstand ASFINAG, und Alexander Walcher, Geschäftsführung ASFINAG Baumanagement GmbH	
1. ZUKUNFTSFITTES NETZ	 5
1.1 Vision und Mission	5
1.2 Streckennetz damals	7
1.3 Streckennetz heute	8
1.4 TE(R)N-Strecken	12
1.5 Korridore	13
2. BEWERTUNG UND ZUSTAND	 14
2.1 Betrieb und bauliche Erhaltung	14
2.2 Regelmäßige Inspektionen	15
2.3 Bewertung Straßenoberbau	15
2.4 Zustand Straßenoberbau	17
2.5 Bewertung Ingenieurbauwerke	17
2.6 Zustand Ingenieurbauwerke	18
2.7 Bestand im besten Alter	19
3. ERHALTUNGSSTRATEGIE ALS BASIS DER ERFOLGSGESCHICHTE	 20
4. LANGFRISTIGE INVESTITIONSPLANUNG	 22
4.1 Unser Bauprogramm	22
4.2 Langfristprognose mittels Lebenszyklusbetrachtung	26
5. GLOSSAR	 28
5.1 Abkürzungsverzeichnis	28
5.2 Begriffsbestimmungen	29
5.3 Literatur- und Quellenverzeichnis	30
5.4 Abbildungsverzeichnis	30
5.5 Tabellenverzeichnis	30


HARTWIG HUFNAGL

wurde 2019 Vorstandsmitglied der ASFINAG für Betrieb/COO und ist insbesondere für die Bereiche Bau und Betrieb, Konzernsteuerung, Strategie, Innovation, Forschung und Entwicklung sowie Cooperative Services verantwortlich.

ALEXANDER WALCHER

ist seit 2008 Geschäftsführer der ASFINAG Baumanagement GmbH. Er ist für die Bereiche Projektentwicklung, Asset Management sowie für kaufmännische Belange verantwortlich.

DIE ASFINAG STEHT VOR ALLEM MIT DEN ERHALTUNGS- UND SANIERUNGSMASSNAHMEN VOR GROSSEN HERAUSFORDERUNGEN. MIT STRATEGISCHEM WEITBLICK HAT DIE ASFINAG DABEI STETS DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ IM FOKUS.

DIE ERHALTUNG EINES ZUKUNFTSFITEN Streckennetzes ist eine Kernaufgabe der ASFINAG und bereits jetzt und in der Zukunft eine enorme und wachsende Herausforderung. Große Abschnitte des ASFINAG-Netzes stammen aus den 1970er- und 1980er-Jahren. Die fortschreitende Netzalterung bringt daher einen stetig steigenden technischen und finanziellen Aufwand für Erhaltungsmaßnahmen mit sich. So investieren wir bis 2030 knapp zwölf Milliarden Euro in das Autobahn- und Schnellstraßennetz. Davon fließen mehr als sieben Milliarden Euro und somit rund 60 Prozent in Sanierungen des Bestands. Für wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit gilt es dabei, die richtigen Maßnahmen zum richtigen Zeitpunkt zu setzen. Proaktive Maßnahmen für den Substanzerhalt sind essenziell, da nicht nur zum Zeitpunkt der Umsetzung mit geringeren Kosten und Materialaufwendungen zu rechnen ist, sondern diese Maßnahmen auch die Grundlage für die lange Lebensdauer der Bauwerke bedeuten. Gleichzeitig setzen wir mit diesen Investitionen wichtige Impulse für Konjunktur, Arbeitsmarkt und Wirtschaft. Eine moderne und langlebige Infrastruktur ist entscheidend – für die Sicherheit, für die Mobilität und für die Stärkung unseres Wirtschaftsstandorts Österreich.

Hartwig Hufnagl, Vorstand der ASFINAG

DAS SICHERSTELLEN DER EINHALTUNG der rechtlichen und technischen Vorgaben rund um das Thema Erhaltung ist die Aufgabe der Abteilung Asset Management der ASFINAG Bau Management GmbH. Ob und wann eine Baustelle eingeleitet wird, basiert auf den Bestandsprüfungen unserer Expertinnen und Experten, die rund 18.000 Objekte betreuen. Bei der Planung von Erhaltungsmaßnahmen sind für uns exakte Zustandsprüfungen, Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung maßgeblich, etwa durch die zeitliche und räumliche Bündelung von Projekten. Dabei zielt unsere Strategie darauf ab, verbaute Materialien bestmöglich wiederverwerten. Vieles von dem, was abgetragen und ausgehoben wird, soll an derselben Stelle erneut genutzt werden. Die ASFINAG legt daher bereits in den Planungsphasen und durch entsprechende Vorgaben in den Bauverträgen hohes Augenmerk auf die laufende Steigerung der Wiederverwertungsquote und leistet damit einen wertvollen Beitrag zum nachhaltigen Bauen. Uns geht es um den Einsatz ressourcenschonender, langlebiger Technik und Materialien. Das bringt nicht nur einen wirtschaftlichen Vorteil für die ASFINAG, sondern schon auch die Umwelt.

Alexander Walcher, Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH

ZUKUNFTSFITTES NETZ



1.1 VISION UND MISSION

UNSERE VISION DER ASFINAG IST ES, die Regionen und Menschen im Herzen Europas zu verbinden – als verlässlicher, innovativer und nachhaltiger Mobilitätspartner.

UNSERE MISSION IST ES, mit unseren Partnern die Mobilität für Generationen zu ermöglichen und mit vorausschauenden, nachhaltigen und innovativen Lösungen Teil der Mobilitätswende in Österreich zu sein.

WIR SIND ALS UNTERNEHMEN KOMPETENT AUFGESTELLT

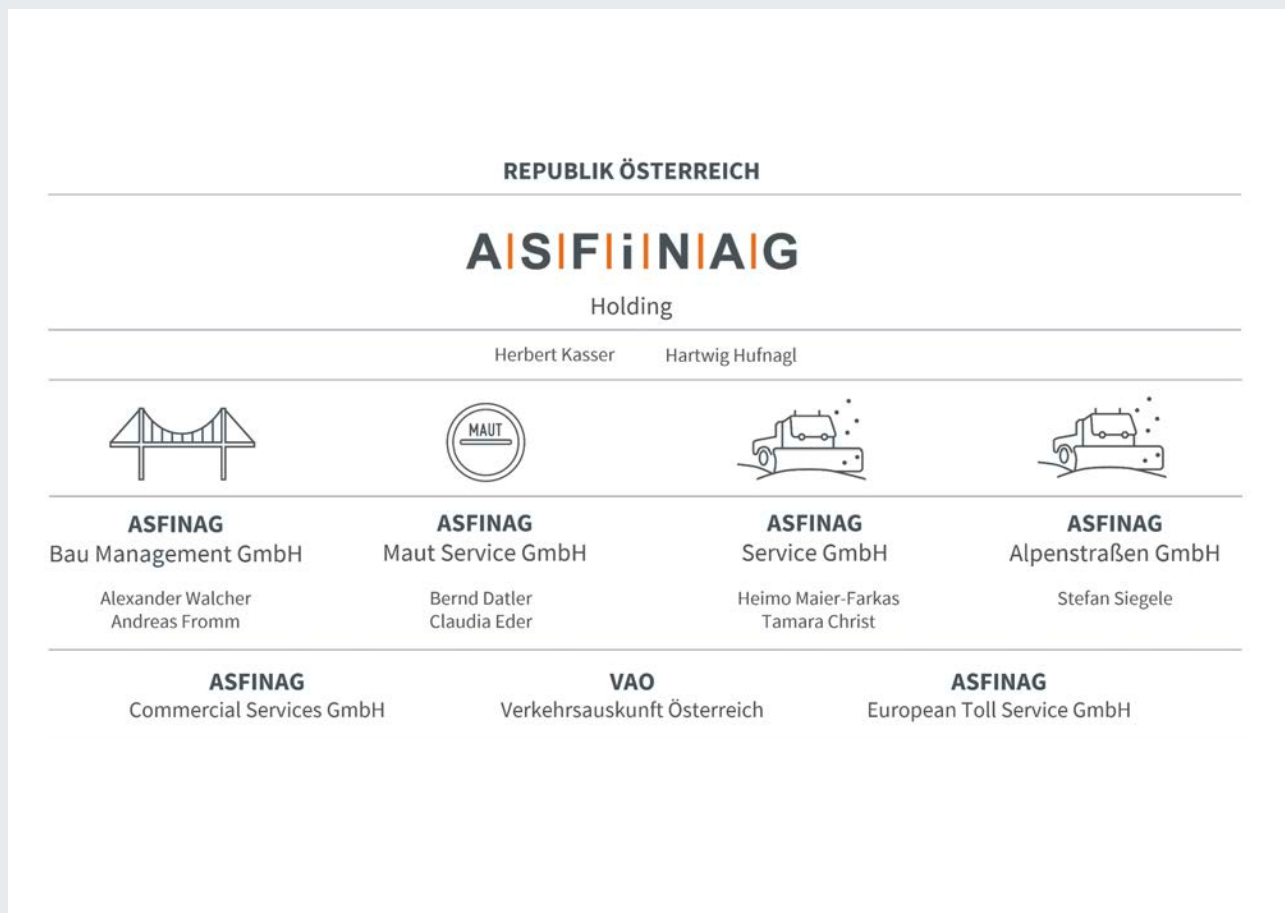
Mit zeitgemäßen Mautprodukten und digitalen Informationssystemen sind wir ein kundenorientierter Dienstleister für alle. Wir investieren permanent und zielgerichtet in nachhaltige Lösungen für ein zukunftsfittes, sicheres und leistungsfähiges Autobahn- und Schnellstraßennetz.

3.230 MITARBEITER:INNEN SORGEN FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEIT AUF ÖSTERREICHS HOCHRANGIGEM STRASSENNETZ.



STRUKTUR DES UNTERNEHMENS

Abbildung 1



DER ÄLTESTE ABSCHNITT DES STRECKENNETZES AUS DEN 1940ER-JAHREN BEFINDET SICH IM RAUM SALZBURG. ERST ENDE DER 1950ER-JAHRE BEGANN EIN KONTINUIERLICHER AUTOBAHNBAU.

1.2 STRECKENNETZ DAMALS

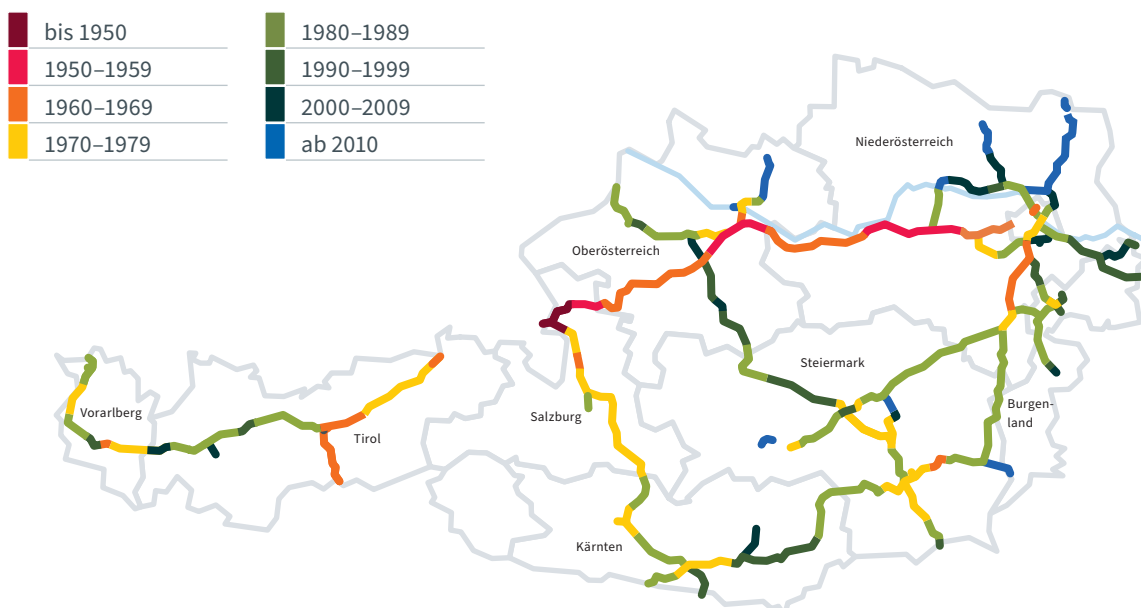
DER ÄLTESTE ABSCHNITT des heutigen Autobahn- und Schnellstraßennetzes wurde in den 1940er-Jahren errichtet und befindet sich im Raum Salzburg. Erst Ende der 1950er-Jahre begann ein kontinuierlicher Ausbau des Streckennetzes. In den 1970er- und 1980er-Jahren wurden die meisten Autobahnen und Schnellstraßen gebaut.

DAS STRECKENNETZ WUCHS im Durchschnitt etwa 60 Kilometer pro Jahr. Ab den 1990er-Jahren flachte der Zuwachs auf etwa 30 Kilometer pro Jahr ab.

DER BAU NEUER ABSCHNITTE hat sich in den letzten Jahren weiter reduziert. Seit 2010 wuchs das gesamte Netz nur noch um 93 Kilometer.

HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES STRECKENNETZES

Abbildung 2



1.3 STRECKENNETZ HEUTE

DAS AUTOBAHN- UND SCHNELLSTRASSENNETZ

in Österreich wurde zuletzt durch den Neubau der Donaubrücke in Linz (A 26) und die Verlängerung der S 7 West bei Fürstenfeld im Burgenland erweitert. Seitdem beträgt die Länge des gesamten Streckennetzes 2.275 Kilometer. Die Fahrstreifenlänge hat im letzten Jahr um 82 Kilometer zugenommen und beträgt jetzt 12.315 Kilometer.

WIR TEILEN UNSERE BAUWERKE UND ANLAGEN in sogenannte Assetklassen ein. Das ermöglicht eine ganzheitliche Betrachtung gleichartiger Bauwerke und Anlagen über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg.

WIR UNTERSCHIEDEN FOLGENDE ASSETKLASSEN:

STRASSEN Oberbau

Unter dem Straßenoberbau versteht man die Fahrbahn und die zugehörigen Fahr- und Parkflächen bei Nebenanlagen, wie Rastplätze oder Verkehrskontrollplätze. Der Straßenoberbau besteht aus mehreren Schichten: Die unterste Schicht liegt auf dem vorhandenen Unterbau auf. Sie besteht immer aus frostsicheren Materialien. Darüber liegen verschiedene Schichten, die entweder ungebunden, hydraulisch gebunden oder bituminös gebunden sind. Die oberste Schicht ist die eigentliche Decke. Sie besteht bei Asphaltstraßen aus

UNSER STRECKENNETZ HEUTE

Abbildung 3

Das Streckennetz umfasst insgesamt 2.275 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen



einer Asphaltbinderschicht und einer Asphaltdeckschicht. Bei Betonstraßen besteht sie aus einer Unterbetonschicht, die auf einer dünnen Asphaltschicht liegt, und einer Oberbetonschicht.

BRÜCKEN

Eine Brücke ist ein Bauwerk, das einen Verkehrsweg über einen anderen Verkehrsweg, ein Gewässer oder ein tieferliegendes Gelände führt und dabei eine Distanz von zwei oder mehr Metern überspannt. Wir unterscheiden zwischen Brücken auf der Hauptfahrbahn und Überführungsbauwerken. Im ersten Fall verläuft die Autobahn über die Brücke (z. B. Europabrücke) und im zweiten Fall führt die Brücke über die Autobahn (z. B. Wildtierquerungen).

TUNNEL

Tunnel sind nach oben und seitlich komplett geschlossene Bauwerke, die mindestens 80 Meter lang sind. Es gibt zwei Arten: Tunnel in bergmännischer Bauweise, die unter Tage gebaut werden, und Tunnel in offener Bauweise, die in einer offenen Baugrube gebaut werden. Obwohl sie seitlich nicht geschlossen sind, zählen auch Galerien zur Assetklasse Tunnel. Sie schützen Verkehrswege vor Naturgefahren wie Lawinen und Steinschlag oder dienen dem Lärmschutz. Tunnel und Galerien sind mit elektrotechnischer und maschineller Ausrüstung ausgestattet (E+M-Ausrüstung), die dem Bedarf des Tunnels entsprechen. Diese Ausrüstung wird in 42 Gewerke eingeteilt wie Belüftung, Beleuchtung oder Notruf.

STÜTZBAUWERKE

Stützbauwerke sind Bauwerke, die das Erdreich, die Straße oder ein Gewässer abstützen und mindestens 1,5 Meter hoch sind. Es gibt zwei Arten: geankerte und nicht geankerte Konstruktionen. Geankerte Konstruktionen sind zum Beispiel Ankerwände und Ankerbalken. Nicht geankerte Konstruktionen sind zum Beispiel Schergewichtsmauern und Steinschlichtungen. Wannen sind nach oben hin offene, wasserdichte Bauwerke aus Stahlbeton. Sie bestehen aus einer Bodenplatte und seitlichen Wänden. Sie werden zum Beispiel für Straßenunterführungen eingesetzt und schützen das Grundwasser.

LÄRMSCHUTZBAUWERKE

Lärmschutzbauwerke sind Einrichtungen entlang von Verkehrswegen, die nicht nur Anrainer:innen vor Verkehrslärm schützen.

ÜBERKOPFKONSTRUKTIONEN

Überkopfkonstruktionen sind Konstruktionen aus Stahl oder vereinzelt noch aus Aluminium, die über Verkehrswegen errichtet werden. Sie dienen verschiedenen Zwecken wie Höhenkontrolle, Mauterfassung, Geschwindigkeitskontrolle per Section-Control, Verkehrsbeeinflussung oder Wegweisung. Als Kenngröße dient die überspannte Breite in Metern.

SCHUTZBAUWERKE

Diese Bauwerke schützen Menschen – Verkehrsteilnehmer:innen, Anrainer:innen, Mitarbeiter:innen der ASFINAG, Einsatzkräfte etc. – und Anlagen im Straßennetz vor Naturgefahren. Dazu gehören Hochwasser, Vermurungen, Erdbeben, Steinschläge oder Lawinen.

HOCHBAUTEN

Wir nutzen verschiedene Arten von Gebäuden für den Betrieb und für unsere Kund:innen. Diese werden in folgende Kategorien unterteilt:

- *Betriebsgebäude:* Dazu gehören Verwaltungsgebäude, Heizhäuser, Mehrzweckhallen, Garagen, Überdachungen, Tankstellen, Salzhallen und Mautstellen.
- *Tunnelbetriebsgebäude:* Diese Gebäude enthalten die technische Ausstattung für Tunnel, wie Lüftung, Beleuchtung, Überwachung und Steuerung.
- *Rastanlagegebäude:* Hierzu zählen öffentliche Toiletten auf den ASFINAG-eigenen Park- und Rastplätzen. Tankstellen und Restaurants auf Raststationen werden von privaten Betreiber:innen geführt.
- *Sonstige Gebäude:* Dazu gehören alle anderen Bauwerke, wie Salzsilos, Kulturgüter, Wohnhäuser, Einhausungen von Anlagen und Pumpstationen.
- *Außenanlagen bei Hochbauten:* Diese umfassen befestigte und unbefestigte Flächen sowie Entwässerungen und Einfriedungen im Bereich einer Autobahnmeisterei.

Tabelle 1 auf Seite 10 zeigt das Mengengerüst der unterschiedlichen Assetklassen.



DAS NETZ IN ZAHLEN

Tabelle 1 [Stand 04.03.2025]

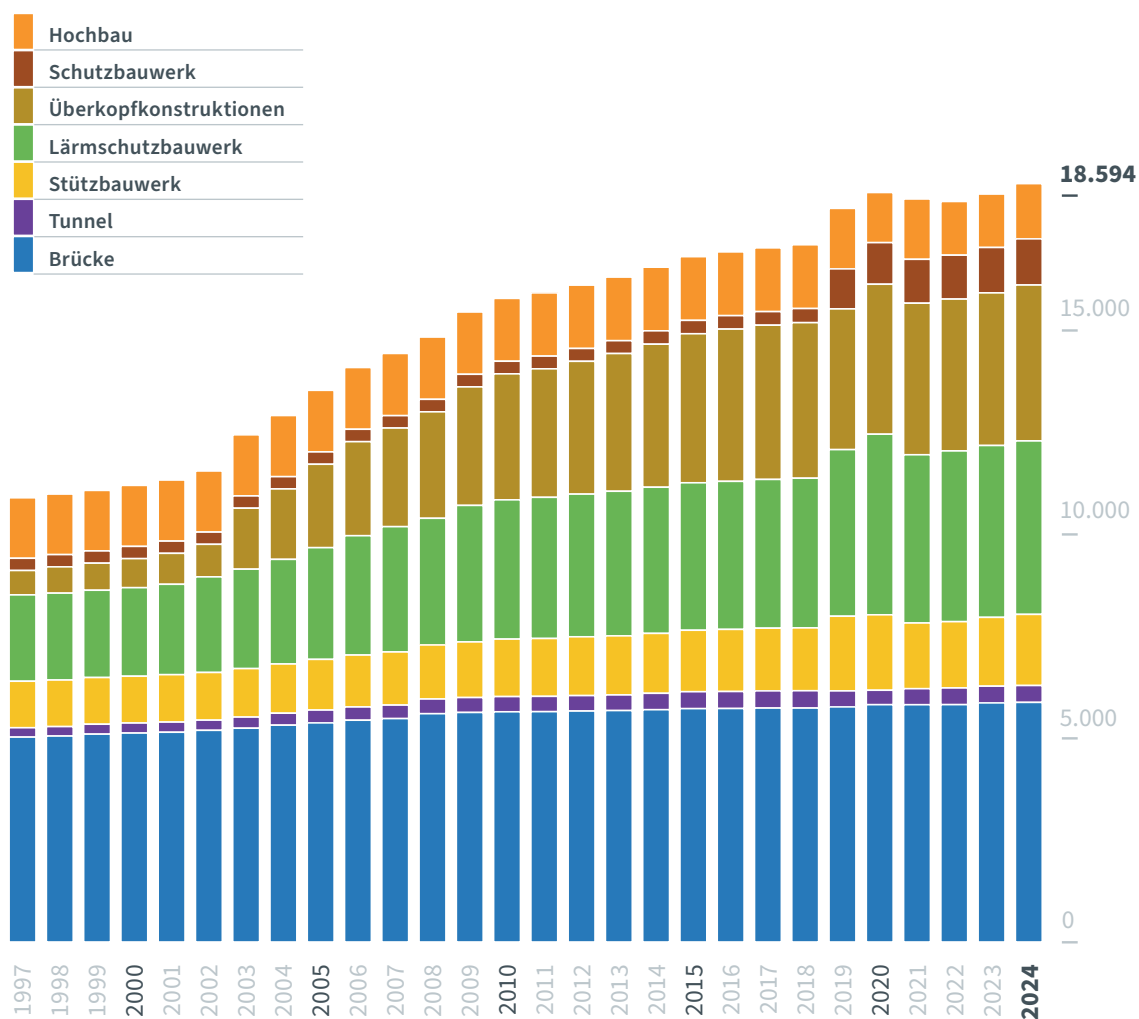
MENGENGERÜST	ANZAHL [STK.]	AUTOBAHN LÄNGE [KM]	FAHRSTREIFEN OHNE PANNEN- STREIFEN [KM]	RÖHREN-/ BRÜCKEN LÄNGE [M]	FLÄCHE [M ²]
Straßenoberbau		2.275	12.315		65.590.000
Gesamtlänge des Streckennetzes (Hauptfahrbahnen inkl. Rampen und Nebenanlagen)		2.275	12.315		65.590.000
Rampen (inkl. Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen)			1.670		9.185.000
Nebenanlagen			896		3.136.000
Brücken	5.874			384.237	5.836.458
auf Hauptfahrbahnen	4.847			319.551	5.049.770
Überführungen der Autobahnen	1.027			64.686	786.688
Tunnel	414			416.287	
Galerien	74			14.414	
Tunnelröhren in offener Bauweise	187			86.587	
Tunnelröhren mit bergmännischem Vortrieb	153			315.286	
Stützbauwerke	1.744				943.407
ungeankerte Stützbauwerke	1.254				412.618
geankerte Stützbauwerke	451				391.196
Wannenbauwerke	39				139.594
Lärmschutzbauwerke	4.253				4.526.617
Überkopfkonstruktionen	3.823				53.361
Schutzbauwerke	1.132				
Hochbau	1.354				496.617
Betriebsgebäude	618				404.402
Tunnelbetriebsgebäude	230				52.810
Rastanlagegebäude	180				22.956
Sonstige Gebäude	326				16.450
Außenanlagen bei Hochbauten	208				1.215.547

DIE ANZAHL AN INGENIEURBAUWERKEN HAT SICH
IN DEN VERGANGENEN 28 JAHREN VON ETWA 10.900
AUF RUND 18.600 ERHÖHT (+70 %)

INGENIEURBAUWERKE (ASFINAG UND BONAVENTURA)

Abbildung 4

Zuwachs an Ingenieurbauwerken von 1997 bis 2024. Die Anzahl an Ingenieurbauwerken hat sich in den vergangenen 28 Jahren von ca. 10.900 auf 18.594 erhöht.



1.4 TE(R)N-STRECKEN

MIT DER VERORDNUNG (EU) 2024/1679 haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Union den Auf- und Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes^[1] bis 2050 beschlossen. Dazu zählen das Straßennetz, das Eisenbahnnetz, die Binnenwasserstraßen, Flughäfen etc. Dieses spartenübergreifende Netz wird TEN genannt (Englisch: *Trans-European Network*). Ein großer Teil des ASFINAG-Streckennetzes ist Teil des transeuropäischen Straßennetzes, genannt TERN (Englisch: *Trans-European Road Network*).

IM WESENTLICHEN WERDEN DAMIT FOLGENDE ZIELE VERFOLGT:

NACHHALTIGKEIT: Aufbau eines emissionsarmen, nachhaltigen und wirtschaftlich effizienten Verkehrssystems, z. B. umweltfreundlicher Verkehr mit geringen CO₂-Emissionen;

KOHÄSION: Anbinden von Randregionen, Sicherstellen von grenzüberschreitenden Verbindungen und Schließen von Lücken innerhalb der nationalen Netze;

EFFIZIENZ: Kombination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Vorteile und zur optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten (Interoperabilität in allen Teilbereichen), Anwendung interoperabler und innovativer technischer und betrieblicher Konzepte sowie digitaler Systeme und bessere Koordinierung von Infrastrukturarbeiten zwischen Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Vorhaben.

VORTEILE FÜR DIE NUTZENDEN DURCH:

- Sicherheit und Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr mit einheitlichen Rahmenbedingungen, z. B. Mobilität auch im Katastrophenfall, Zugänglichkeit für ältere Menschen, für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder mit Behinderungen,
- eine resiliente Infrastruktur und
- eine der Bedeutung der Strecke angemessene Instandhaltung.

TERN-STRECKEN IN ÖSTERREICH

Abbildung 5

Ein großer Teil unseres Autobahn- und Schnellstraßennetzes ist Teil des transeuropäischen Straßennetzes (TERN: Trans-European Road Network).



1.5 KORRIDORE

SEINE LAGE MACHT ÖSTERREICH IN EINEM TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSSYSTEM UNWEIGERLICH ZU EINEM SEHR WICHTIGEN TRANSITLAND. DIESER ASPEKT SPIEGELT SICH IN DER UNTERTEILUNG UNSERES STRECKENNETZES IN SIEBEN KORRIDORE WIDER.



ÜBERSICHT DER KORRIDORE

Abbildung 6



BEWERTUNG UND ZUSTAND DES STRECKENNETZES

2.



2.1 BETRIEB UND BAULICHE ERHALTUNG

DER BETRIEB DES STRECKENNETZES und die bauliche Erhaltung haben unterschiedliche Aufgaben. Der Betrieb überwacht und steuert die elektrotechnischen und maschinellen Anlagen, wie Lüftung, Beleuchtung und Überwachungssysteme. Der Streckendienst fährt täglich das Streckennetz ab, um den Zustand zu überwachen und sicherzustellen, dass alles reibungslos funktioniert. Zudem werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt, um die Bauwerke in einem guten Zustand zu halten und (kleine) Schäden zu reparieren. Für den Betrieb des Streckennetzes sind unterschiedliche Gesellschaften im Auftrag der ASFINAG verantwortlich:

- Die ASFINAG Service GmbH ist für alle Strecken in Wien, Niederösterreich, Burgenland, Oberösterreich, Steiermark, Salzburg und Kärnten zuständig (1.905,0 Kilometer).
- Die ASFINAG Alpenstraßen GmbH ist für die Strecken in Tirol und Vorarlberg zuständig (314,9 Kilometer).
- Die private Betreibergesellschaft Bonaventura Infrastruktur GmbH ist für das nördliche Teilstück der

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und die A 5 Nord Autobahn vom Knoten Eibesbrunn bis zur Anschlussstelle Schrick/Mistelbach zuständig (45,9 Kilometer).

- Die Strecke der S 33 vom Knoten Jettsdorf bis zur Anschlussstelle Krems Mitte wird vom Straßenbetrieb des Landes Niederösterreich betreut.

DIE BAULICHE ERHALTUNG UMFASST regelmäßige Inspektionen des Straßenoberbaus und aller Ingenieurbauwerke, um deren Zustand zu bewerten. Zwischen den umfangreichen Bauwerksprüfungen durch sachkundiges (externes) Personal werden zusätzliche Kontrollen durch Erhaltungsmanager:innen durchgeführt. Dabei werden Änderungen des Erhaltungszustands dokumentiert. Die bauliche Erhaltungsverpflichtung wird durch die ASFINAG Bau Management GmbH sowie die private Betreibergesellschaft Bonaventura Infrastruktur GmbH wahrgenommen. Zusammen sorgen der Betrieb und die bauliche Erhaltung dafür, dass das Streckennetz sicher und funktionsfähig bleibt.



2.2 REGELMÄSSIGE INSPEKTIONEN

DIE REGELMÄSSIGE INSPEKTION des Straßenoberbaus und der Ingenieurbauwerke dient der rechtzeitigen Erkennung und in weiterer Folge der Behebung von Mängeln und Schäden. Der Erhaltungszustand wird durch Inspektionen ermittelt, die sich in Aufwand und zeitlichem Abstand je Assetklasse unterscheiden. Der Zustand des Straßenoberbaus wird mit einem schnell fahrenden Messfahrzeug erfasst. Der Zustand

der Ingenieurbauwerke wird durch Kontrollen und Prüfungen vor Ort durch Fachpersonal festgestellt.

DAS IN TABELLE 1 DARGESTELLTE MENGENGERÜST der Anlagen bildet die Grundlage für die Kontrollen und Prüfungen, die gemäß anzuwendenden Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) oder ÖNORMEN verbindlich durchzuführen sind.

2.3 BEWERTUNG STRASSEN OberBAU

DIE BEWERTUNG DES STRASSEN OberBAUS ERFOLGT in fünf Zustandsklassen, von 1 „sehr gut“ bis 5 „sehr schlecht“. Sie basiert auf der Zustandserfassung von Fahrbahnoberflächenmerkmalen mit dem schnell fahrenden Messfahrzeug, den Verkehrszahlen des betreffenden Abschnitts sowie den entsprechenden Aufbaudaten des Straßenoberbaus. Es werden die Oberflächeneigenschaften (Griffigkeit, Querebenheit, Längsebenheit, Risse und Oberflächenschäden), die Aufbaudaten (Schichtdicken, Schichtmaterialien,

Schichtalter) sowie die Ergebnisse von ingenieurmäßigen Vor-Ort-Evaluierungen berücksichtigt. Diese Informationen fließen in folgende Kennwerte ein:

„*Substanzwert Gesamt*“ (*SI Gesamt*): Dieser Kennwert ermöglicht eine technisch-strukturelle Beurteilung des Straßenoberbaus. Dieser wird über die Zustandswerte Risse, Oberflächenschäden, Spurrinnen und Längsebenheit, das Alter und die Dicke der gebundenen Schichten, die Verkehrsbelastung und die sich daraus

ergebende theoretische Tragfähigkeit ermittelt.
 „Gebrauchswert Sicherheit“ (GI Sicherheit): Dieser Indikator beschreibt die Gebrauchssicherheit. Er setzt sich aus den Zustandswerten für Griffigkeit und Querebenheit (Spurrinnentiefe und theoretische Wassertiefe) zusammen.

„Substanzwert Decke“ (SI Decke): Für Asphaltbefestigungen berücksichtigt dieser Kennwert die Zustandsmerkmale Risse, Oberflächenschäden und mit einer entsprechenden Gewichtung die Merkmale Spurrinnen und Längsebenheit sowie

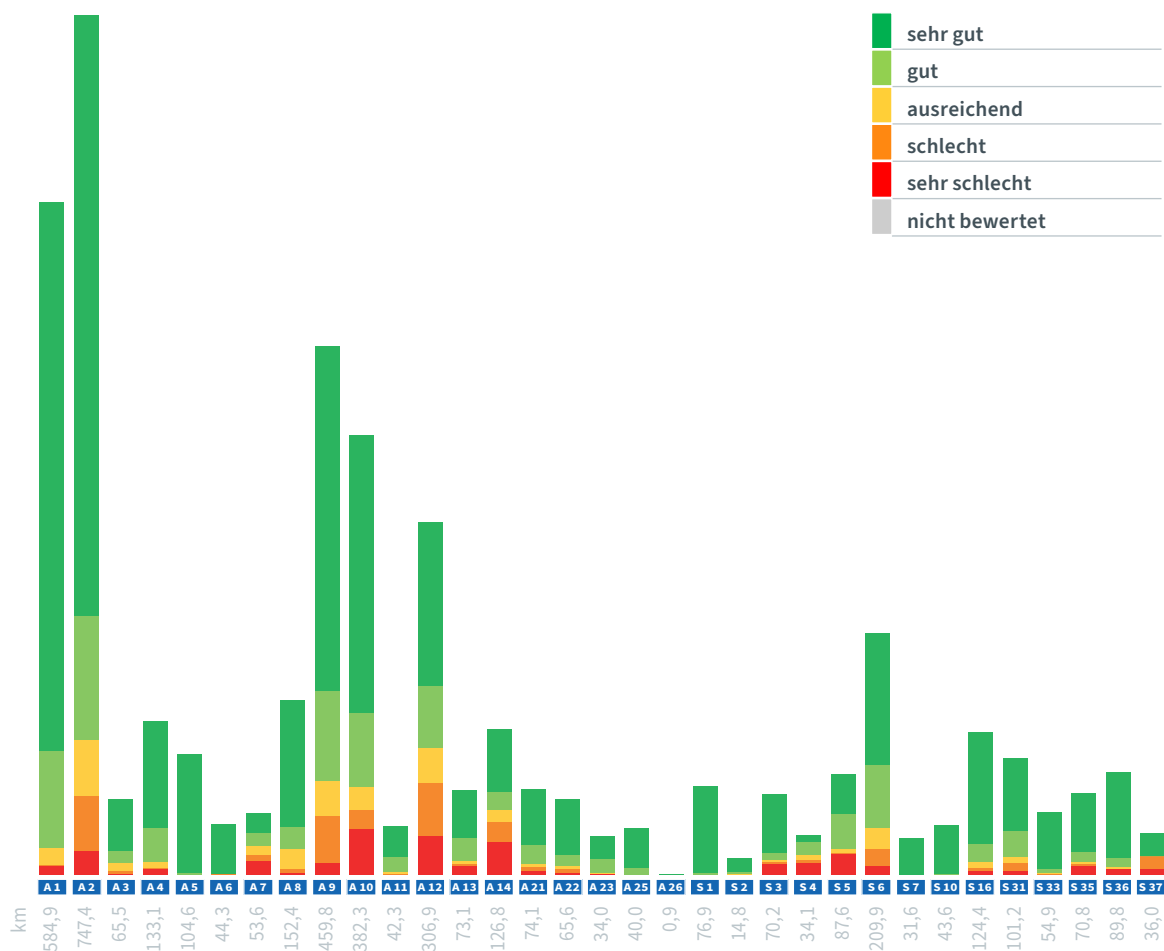
das Alter der Deckschicht. Bei Betondecken werden die gleichen Zustandsmerkmale sowie die theoretische Tragfähigkeit betrachtet.

Werden der „Substanzwert Gesamt“ (SI Gesamt) oder der „Substanzwert Decke“ (SI Decke) mit 5 bewertet, wird die Sanierung des Straßenoberbaus veranlasst.

Die Umsetzung von Maßnahmen erfolgt in der Regel mittelfristig. Eine Bewertung des „Gebrauchswerts Sicherheit“ (GI Sicherheit) mit 5 zieht eine Sofortmaßnahme nach sich.

SUBSTANZWERT GESAMT

Abbildung 7 – „Substanzwert Gesamt“ nach Streckenzügen, in Richtungsfahrbahn-Kilometer



2.4 ZUSTAND STRASSEN Oberbau

DER „SUBSTANZWERT GESAMT“ weist mit 82,7 % einen sehr großen Anteil in Zustandsklasse 1 (sehr gut) und 2 (gut) aus. Der Anteil der Abschnitte mit schlechtem Substanzwert in den Zustandsklassen 4 und 5 beträgt 11,9 % des Netzes. Der Anteil in der Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) liegt mit 6,4 % unter dem angestrebten Richtwert von 10 %.

Die Abschnitte mit schlechtem „Substanzwert Gesamt“ (Zustandsklasse 4 und 5) befinden sich überwiegend auf den Autobahnen A 2, A 9, A 10, A 12 und A 14.

Durch die gemeinsame Betrachtung mit anderen Kennwerten sowie ingenieurmäßige Vor-Ort-Evaluierungen werden die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen identifiziert und plausibilisiert. Der tatsächliche Umsetzungszeitpunkt wird auch im Sinne eines optimierten Baustellenmanagements festgelegt. Im Jahr 2024 wiesen praktisch alle Fahrbahnabschnitte

im ASFINAG-Netz einen guten „Gebrauchswert Sicherheit“ auf. Der Anteil in den Zustandsklassen 1 bis 2 konnte 2024 im Vergleich zu 2023 vergrößert und auf hohem Niveau gehalten werden. Der Anteil in Zustandsklasse 5 liegt 2024 mit 0,7 % auf einem niedrigen Niveau. Dieser insgesamt gute Zustand ist das Ergebnis zeitnah umgesetzter Maßnahmen. Der Anteil sehr schlechter Abschnitte beim „Substanzwert Decke“ blieb im Vergleich zum Vorjahr mit 0,9 % nahezu konstant. Der Richtwert von Zustandsklasse 5 ≤ 5 % für den „Substanzwert Decke“ am Gesamtnetz wird eingehalten.

Das bedeutet zusammengefasst, dass unser Streckennetz gut erhalten ist. Aufgrund des zunehmenden Alters des Straßenoberbaus muss zukünftig mehr instandgesetzt werden, um eine weiterhin stabile Entwicklung zu gewährleisten.



2.5 BEWERTUNG INGENIEURBAUWERKE

INGENIEURBAUWERKE WERDEN gemäß den anzuwendenden Regelwerken in fünf Zustandsklassen, von 1 „sehr gut“ bis 5 „sehr schlecht“ eingeteilt. Klasse

5 bedeutet, dass organisatorische oder bauliche Maßnahmen zu setzen sind. Die Nutzungssicherheit ist weiterhin gegeben.

2.6 ZUSTAND INGENIEURBAUWERKE

BRÜCKEN

Bei Brücken wird auf eine rechtzeitige, substanz-erhaltende und somit nachhaltige Instandsetzung geachtet. Bei Bauwerken in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand liegt der Fokus auf der Bauwerkssicherheit. Der Flächenanteil von Brücken in Zustandsklasse 4 und 5 liegt aufgrund gezielter Instandsetzungstätigkeiten bei 5,9 %. Der Anteil in der Zustandsklasse 3 hat im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,6 % zugenommen.

TUNNEL

Der bauliche Zustand der Tunnel ist gut. Kein Tunnel ist der Zustandsklasse 5 zugeordnet. Der Anteil in Zustandsklasse 4 ist mit 5,4 % gering. Mehr als 55 % der Tunnel sind in gutem oder sehr gutem Zustand. Die elektrotechnische und maschinelle Ausrüstung (E+M-Ausrüstung) der Tunnel weist in der Regel einen guten Gesamtzustand auf (Zustandsklassen 1 bis 3). Nur vier Tunnel wurden mit Zustandsklasse 4 bewertet.

STÜTZBAUWERKE

Der flächenbezogene Anteil an Stützbauwerken in den Zustandsklassen 4 und 5 konnte durch Maßnahmen in den Vorjahren auf 7,4 % reduziert werden. Es befindet sich nur ein Bauwerk in der Zustandsklasse 5.

LÄRMSCHUTZBAUWERKE

Lärmschutzbauwerke sind eher junge Bauwerke und daher größtenteils in sehr gutem und gutem Zustand. Sie werden teilweise vor Ablauf ihrer Nutzungsdauer aufgrund von spezifischen Lärmschutzanforderungen erhöht bzw. neu errichtet.

ÜBERKOPFKONSTRUKTIONEN

Überkopfkonstruktionen werden im Falle eines maßgeblichen Schadens in der Regel komplett ausgetauscht und sind deshalb mehrheitlich in sehr gutem und gutem Zustand.

SCHUTZBAUWERKE

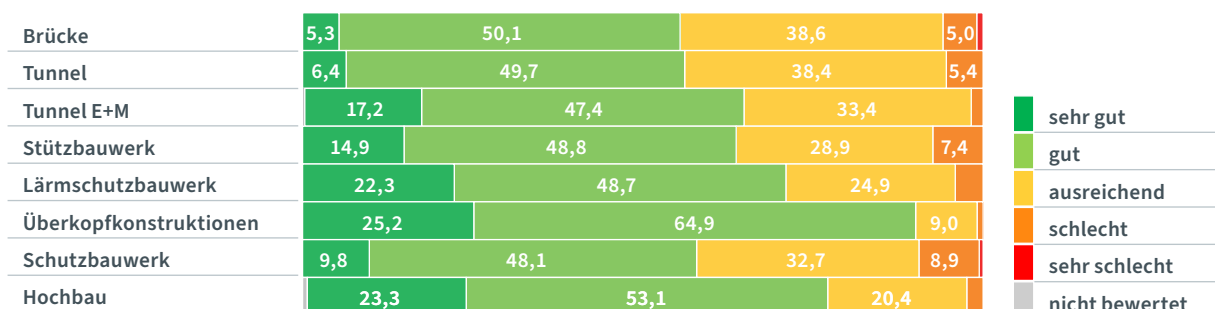
Die Ersterfassung der Schutzbauwerke, wie Steinschlagschutznetze, Wildbach- und Lawinenverbauungen, wurde 2023 abgeschlossen. Durch die seither umgesetzten Maßnahmen ergibt sich eine Reduktion der Anteile in den Zustandsklassen 4 und 5 auf unter 10 %.

HOCHBAUTEN

Auch bei den Hochbauten zeigt sich ein positives Bild. Die Gebäude sind überwiegend in sehr gutem und gutem Zustand.

BAUWERKZUSTAND

Abbildung 8 – Anteil der Zustandsklasse in Prozent





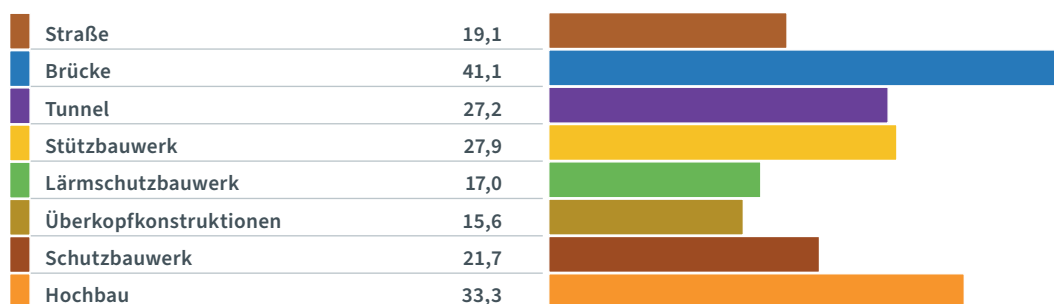
2.7 BESTAND IM BESTEN ALTER

UNSER STRECKENNETZ ZEIGT SICH als Infrastruktur im mittleren Alter. Da viele Bauwerke noch nicht das Ende des Regellebenszyklus erreicht haben, erwarten wir einen weiteren Anstieg des Durchschnittsalters bis in die Mitte der 2030er-Jahre. Das Durchschnittsalter des Streckennetzes bestimmen wir, indem wir die jeweilige

charakteristische Bauwerksdimension gewichten (Länge, Fläche oder Stück). Bei Brücken wird das Alter des Tragwerks herangezogen, beim Straßenoberbau wird der nach den Schichtdicken gewichtete Mittelwert des Alters aller gebundenen Schichten verwendet.

GEWICHTETES DURCHSCHNITTSALTER

Abbildung 9 – Gewichtetes Durchschnittsalter der Assets in Jahren



ERHALTUNGSSTRATEGIE ALS BASIS DER ERFOLGSGESCHICHTE

3.



DIE STRATEGIE ZUR ERHALTUNG DER HOHEN QUALITÄT UNSERES STRECKENNETZES BASIERT AUF DREI SÄULEN: **NETZSICHERHEIT, NETZVERFÜGBARKEIT** SOWIE **NACHHALTIGKEIT** UND **PLANUNGSSICHERHEIT**.

BASIEREND AUF DEN ZUSTANDSBEWERTUNGEN werden Erhaltungsmaßnahmen geplant und umgesetzt. Ziel ist, die Anlagenfunktion und -sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig unter den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nachhaltig zu agieren. Umfang und Zeitpunkt von notwendigen Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen werden mit der Nutzbarkeit (Verfügbarkeit) des Streckennetzes

abgewogen. Die dafür erforderlichen Entscheidungen werden auf Basis unserer Erhaltungsstrategie getroffen. Die Erhaltungsstrategie wird aus der Unternehmensstrategie abgeleitet und basiert auf drei Säulen: Netzsicherheit, Netzverfügbarkeit sowie Nachhaltigkeit und Planungssicherheit. Für 2024 ergibt sich ein sehr erfreuliches Bild (Tabelle 2): Alle Ziel- und Richtwerte konnten erfüllt werden.

ZIELERREICHUNG ERHALTUNGSSTRATEGIE 2024

Tabelle 2

	ZIEL-/RICHTWERT	IST-WERT	ERFÜLLUNGSSTATUS
NETZSICHERHEIT			
Gebrauchswert Sicherheit Anteile des Straßenoberbaus in Zustandsklasse 1 bis 4	≥ 97 %	99,3 %	////// ERFÜLLT
Bauwerks- und Anlagensicherheit Bauliche Instandsetzungen bzw. organisatorische Maßnahmen für Objekte in Zustandsklasse 4 und 5 sind definiert.	100 %	100 %	////// ERFÜLLT
	ZIEL-/RICHTWERT	IST-WERT	ERFÜLLUNGSSTATUS
NETZVERFÜGBARKEIT			
Baustellenfreiheit Gesamtnetz Verfügbarkeit des Streckennetzes für die Jahre 2025 und 2026 (zeitlich und räumlich)	≥ 95 %	2025: 96,4 % 2026: 95,4 %	////// ERFÜLLT
Zustand Brücken Anteil in Zustandsklassen 1 bis 4	≥ ~ 90 % (Richtwert)	94,1 %	////// ERFÜLLT
Substanzwert Decke Anteile des Straßenoberbaus in Zustandsklasse 1 bis 4	≥ ~ 95 % (Richtwert)	99,1 %	////// ERFÜLLT
Zustand Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen Tunnel (E+M) Maßnahmen für E+M-Anlagen in Zustandsklasse 4 und 5 sind vollständig definiert	100 %	100 %	////// ERFÜLLT
	ZIEL-/RICHTWERT	IST-WERT	ERFÜLLUNGSSTATUS
NACHHALTIGKEIT UND PLANUNGSSICHERHEIT			
Substanzwert Gesamt Anteile des Straßenoberbaus in Zustandsklasse 1 bis 4	≥ ~ 90 % (Richtwert)	93,6 %	////// ERFÜLLT
Optimaler Maßnahmenzeitpunkt Brücke Die Maßnahme befindet sich im Zeitfenster laut Regellebenszyklus.	≥ ~ 80 % (Richtwert)	86 %	////// ERFÜLLT
Kosten-/Planungsstabilität	≥ 80 %	90 %	////// ERFÜLLT
Terminsicherheit von Projekten mit hoher Priorität vor Umsetzungsauftrag ^{a)} für die Jahre 2025 bis 2027	≥ 80 %	2025: 96,6 % 2026: 92,3 % 2027: 88,0 %	////// ERFÜLLT
Terminsicherheit von Projekten mit hoher Priorität nach Umsetzungsauftrag ^{a)} für die Jahre 2025 und 2026	≥ 90 %	2025: 91,9 % 2026: 95,1 %	////// ERFÜLLT

^{a)} Meilenstein im Projektmanagement, bei dem die Ausschreibungsplanung bestätigt und die Umsetzung des Projektes freigegeben wird.

LANGFRISTIGE INVESTITIONSPLANUNG

4.



4.1 UNSER BAUPROGRAMM

DIE INVESTITIONEN ZUM ERHALT UND AUSBAU des Autobahn- und Schnellstraßennetzes werden jährlich im Rahmen des Bauprogramms erfasst. Das Bauprogramm wird in Abstimmung mit dem BMF (Bundesministerium für Finanzen) und dem BMIMI (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) festgelegt.

Es werden dabei immer die sechs auf das laufende Geschäftsjahr folgenden Jahre betrachtet, d. h. aktuell 2025 bis 2030. Jedes Jahr erfolgt eine Aktualisierung und Konkretisierung der geplanten Projekte. Basis sind der ermittelte Bedarf sowie die prognostizierte Einnahmensituation und somit die mittelfristige wirtschaftliche Unternehmensentwicklung.

FÜR DIE ASSETS STRASSEN- OBERBAU, BRÜCKEN UND TUNNEL ERGIBT SICH FOLGENDES BILD:

STRASSEN- OBERBAU

Die Verteilung der Zustandsklassen für den „Substanzwert Gesamt“ zeigt in den Jahren 2023 und 2024 ein ähnliches Bild. Mit dem aktuell genehmigten

Bauprogramm (BP2025 ff) kann der „Substanzwert Gesamt“ auch weiterhin nahe am Richtwert gehalten werden. Aktuell liegt der Fokus auf Instandsetzungen und Erneuerungen in den Korridoren Arlberg, Brenner und Tauern, da hier der größte Bedarf besteht.

BRÜCKE

Für alle Bauwerke in Zustandsklasse 4 oder 5 sind im Bauprogramm Maßnahmen enthalten. Entsprechend der Altersstruktur der Brückentragwerke bleibt in den kommenden Jahren der Anteil der tiefgreifenden Instandsetzungen in etwa konstant und der Anteil an Erneuerungen am Bestand nimmt zu.

TUNNEL

Das mittlere bauliche Alter der Tunnel beträgt ca. 27 Jahre. Eine Instandsetzung erfolgt in der Regel nach rund 35 Jahren. Das bedeutet, dass größere Investitionen für bauliche Instandsetzungsmaßnahmen erst nach dem Ende der aktuellen Bauprogrammsperiode erforderlich sind. Die Gewerke der elektrotechnischen und maschinellen Ausrüstung im Tunnel weisen

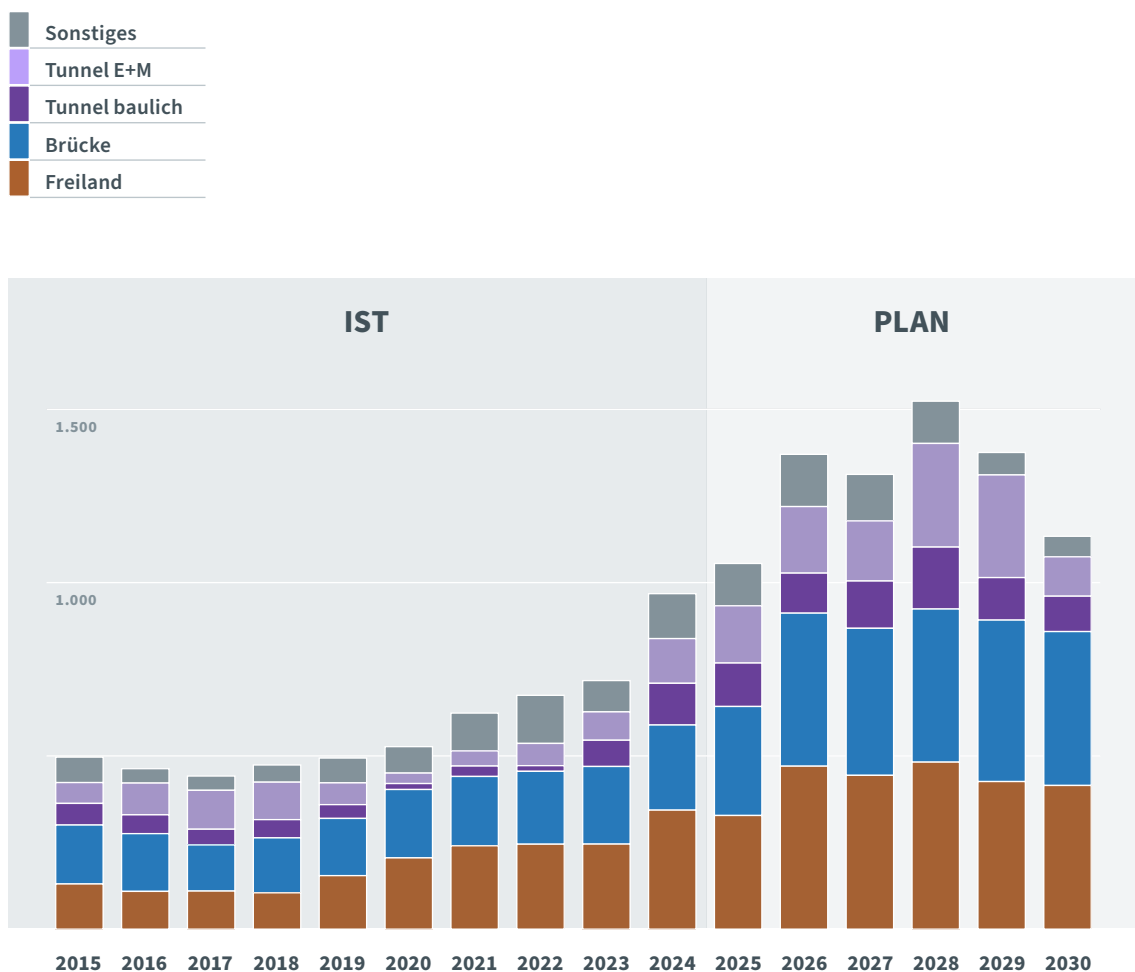
unterschiedliche Lebensdauern von zehn Jahren bis 30 Jahren auf. Instandsetzungsmaßnahmen werden daher häufiger vom Zustand der E+M-Ausrüstung als vom baulichen Zustand ausgelöst.

ABBILDUNG 10 ZEIGT die getätigten (Ist) und geplanten (Plan) Ausgaben für die Investitionsbereiche Freiland, Brücke, Tunnel baulich, Tunnel E+M und Sonstiges.

- Freiland umfasst das Asset Straßenoberbau und die Straßenausrüstung, z. B. Fahrzeugrückhaltesysteme, Entwässerungen, Wildschutzzäune, Beschilderungen, Überkopfkonstruktionen, Lärmschutzbauwerke und Beleuchtung Freiland.
- Der Investitionsbereich Brücke entspricht der Assetklasse Brücke.
- Die Ausgaben für die Assetklasse Tunnel werden in Tunnel baulich und Tunnel E+M getrennt dargestellt. Der Erhaltungsbedarf für die E+M-Ausrüstung übersteigt den Anteil für die baulichen Anlagen. Dies spiegelt sich auch in den geplanten Kosten wider.
- Sonstiges setzt sich zusammen aus den weiteren Assetklassen sowie zusätzlichen Projekten, die nicht aus Gründen der Erhaltung ausgelöst werden, z. B. Parken und Rasten, Sicherheitsausbau, Pannestreifenfreigaben.

AUSGABEN BAUPROGRAMM

Abbildung 10 – Ausgaben im Bauprogramm seit 2015 und geplant bis 2030 in Mio. Euro



DAS BAUPROGRAMM 2025–2030 sieht im Sechs-Jahreszeitraum ein Gesamtbudget von € 11,79 Mrd. vor (siehe Tabelle 3). Dabei entfallen

- **€ 7,24 Mrd. auf Erneuerung und Instandsetzungen:**
Das sind Maßnahmen im bestehenden Streckennetz, z. B. Ersatzneubau einer Brücke.
- **€ 3,11 Mrd. auf fruchtgenusserhöhende Maßnahmen:**
Das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 ermöglicht der ASFINAG, die Erträge aus den Autobahnen und

Schnellstraßen zu nutzen, wobei das Streckennetz im Eigentum der Republik Österreich verbleibt („Fruchtgenuss“). Streckenneubauten bzw. -erweiterungen sind Maßnahmen, die den Fruchtgenuss erhöhen.

- **€ 1,44 Mrd. auf Investitionen** beschreibt Aufwände für Gebäude und Anlagen, die im Besitz der ASFINAG stehen und steuerlich abgeschrieben werden, z. B. Autobahnmeistereien.

GEPLANTE INVESTITIONEN LAUT BAUPROGRAMM 2025–2030 IN MIO. EURO

Tabelle 3

BAUPROGRAMM 2025–2030	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025–2030
Erneuerungen und Instandsetzungen	950	1.164	1.116	1.295	1.376	1.346	7.246
Fruchtgenuss	486	647	655	515	356	447	3.106
Investitionen	272	274	279	305	180	127	1.437
Gesamt	1.708	2.085	2.049	2.115	1.912	1.921	11.790

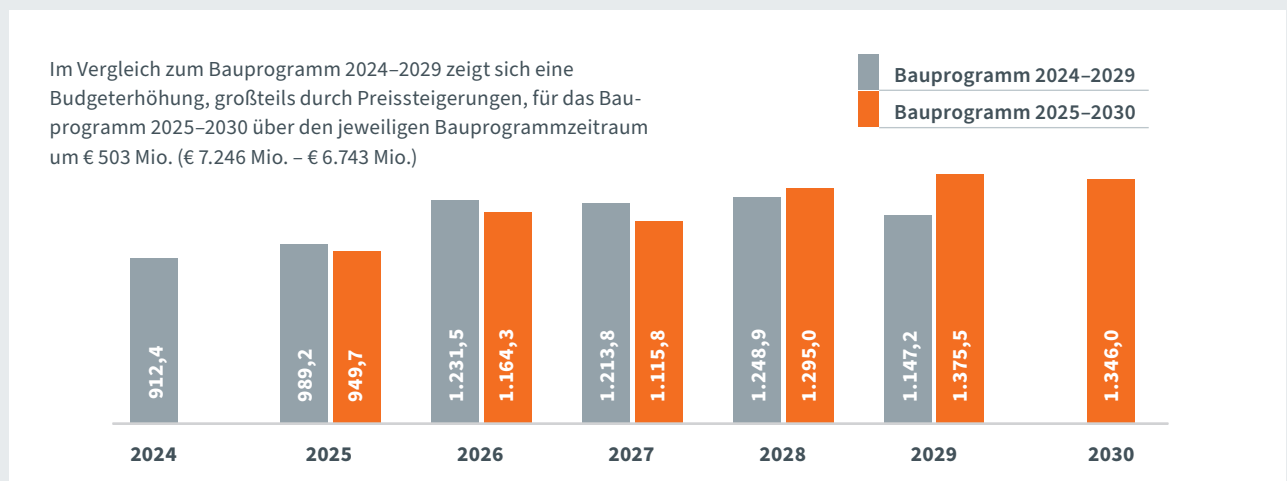
IM VERGLEICH ZUM BAUPROGRAMM 2024–2029

zeigt sich eine Budgeterhöhung im Bereich der Instandsetzungen und Erneuerungen für das Bauprogramm 2025–2030 um € 503 Mio. (€ 7.246 Mio. zu € 6.743 Mio.) (Abbildung 11). Dabei ist jedoch anzumerken, dass

ca. € 434 Mio. aus dem Abtausch der Kosten für das Jahr 2024 zum Jahr 2030 resultieren. Die restlichen Erhöhungen sind durch die Valorisierung, Neueinmeldungen, Verschiebungen und Projektkosten-erhöhungen begründet.

AUSGABEN BAUPROGRAMM

Abbildung 11 – Vergleich der Erhaltungsbudgets in Mio. Euro





ZUSAMMENFASSEND KANN FESTGESTELLT WERDEN, DASS DIE BAULICHE ERHALTUNG IN DER ASFINAG DURCH DIE EINGEFÜHRTEN PROZESSE UND WERKZEUGE SOWIE DIE UMSETZUNG DER BAUPROGRAMME DER VERGANGENEN JAHRE **PLANVOLL, ZIELGERICHTET UND VORAUSSCHAUEND** DURCHGEFÜHRT WURDE.

DIE KOMMENDEN BAUPROGRAMME WERDEN SICH VERSTÄRKT AN DEN FOLGENDEN PUNKTEN ORIENTIEREN:

- Wirtschaftlich effektive, frühzeitige Substanzerhaltung,
- Bessere Ausnutzung bzw. Verlängerung der Lebensdauern der Assets,
- Strategisch nachhaltiges Agieren hinsichtlich Bündelung oder Verschieben von Maßnahmen,
- Vertretbare Anteile in den Zustandsklassen 4 und 5 managen.

**DADURCH WIRD AUCH EIN WESENTLICHER BEITRAG
ZU EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG,
EINEM GERINGEREN RESSOURCENVERBRAUCH UND
EINER SCHONUNG DER UMWELT GELEISTET.**



4.2 LANGFRISTPROGNOSE MITTELS LEBENSZYKLUSBETRACHTUNG

DER ERHALTUNGSBEDARF hängt unmittelbar mit der zeitlichen Entwicklung der Netzlänge zusammen. Im Unterschied zum mittelfristigen Bauprogramm kann mit einer Langfristprognose der Erhaltungs- und damit auch Finanzbedarf langfristig abgeschätzt werden. Die Prognose wurde bis zum Jahr 2100 erstellt. Sie basiert auf theoretischen Lebenszyklusberechnungen mit Regel-Instandsetzungszyklen und einheitlichen Kostenbenchmarks. Je nach baulichem Asset sind rund 40 Jahre nach der Errichtung tiefgreifende Instandsetzungen bzw. Erneuerungen erforderlich. Für die elektrotechnische und maschinelle Tunnelausrüstung wurde ein Regelzyklus von 17,5 Jahren definiert. Die Prognose berücksichtigt sämtliche noch zu erwartenden Netzerweiterungen und Ausbauprojekte. Ihr Einfluss für Instandsetzungen und Erneuerungen liegt erst weit in der Zukunft und ist deshalb in den nächsten Jahrzehnten noch nicht relevant.

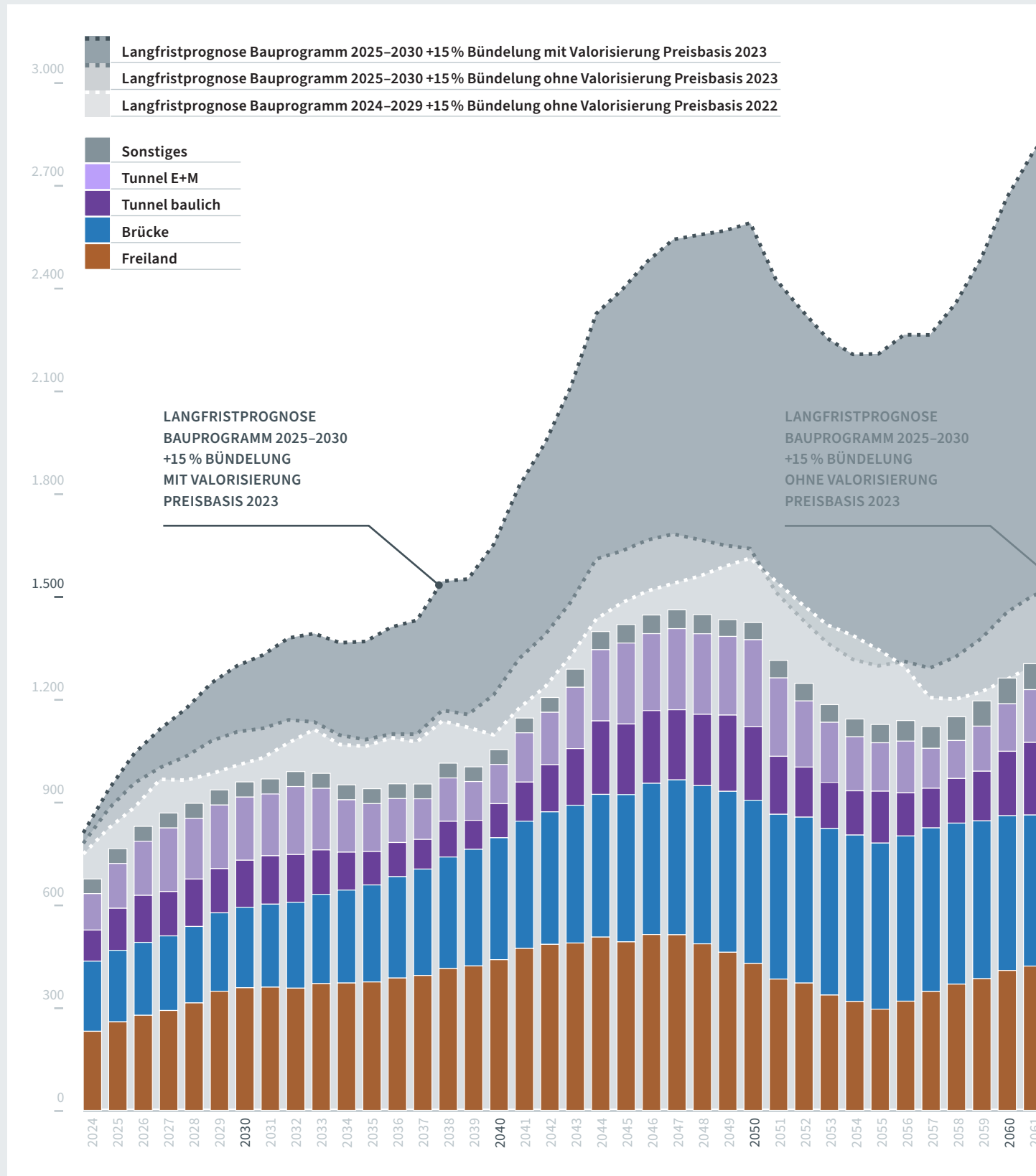
VERKEHRSBEEINTRÄCHTIGUNGEN durch Baumaßnahmen sollten möglichst reduziert und eine gesamtheitliche Projektabwicklung ermöglicht werden. Daher werden Maßnahmen technisch sinnvoll gebündelt, auch wenn sie außerhalb der Regellebenszyklen liegen. Dadurch entstehen zusätzliche Kosten. In der Prognose wird das mit einem Zuschlag von 15 Prozent berücksichtigt (siehe Abbildung 12, Seite 27).

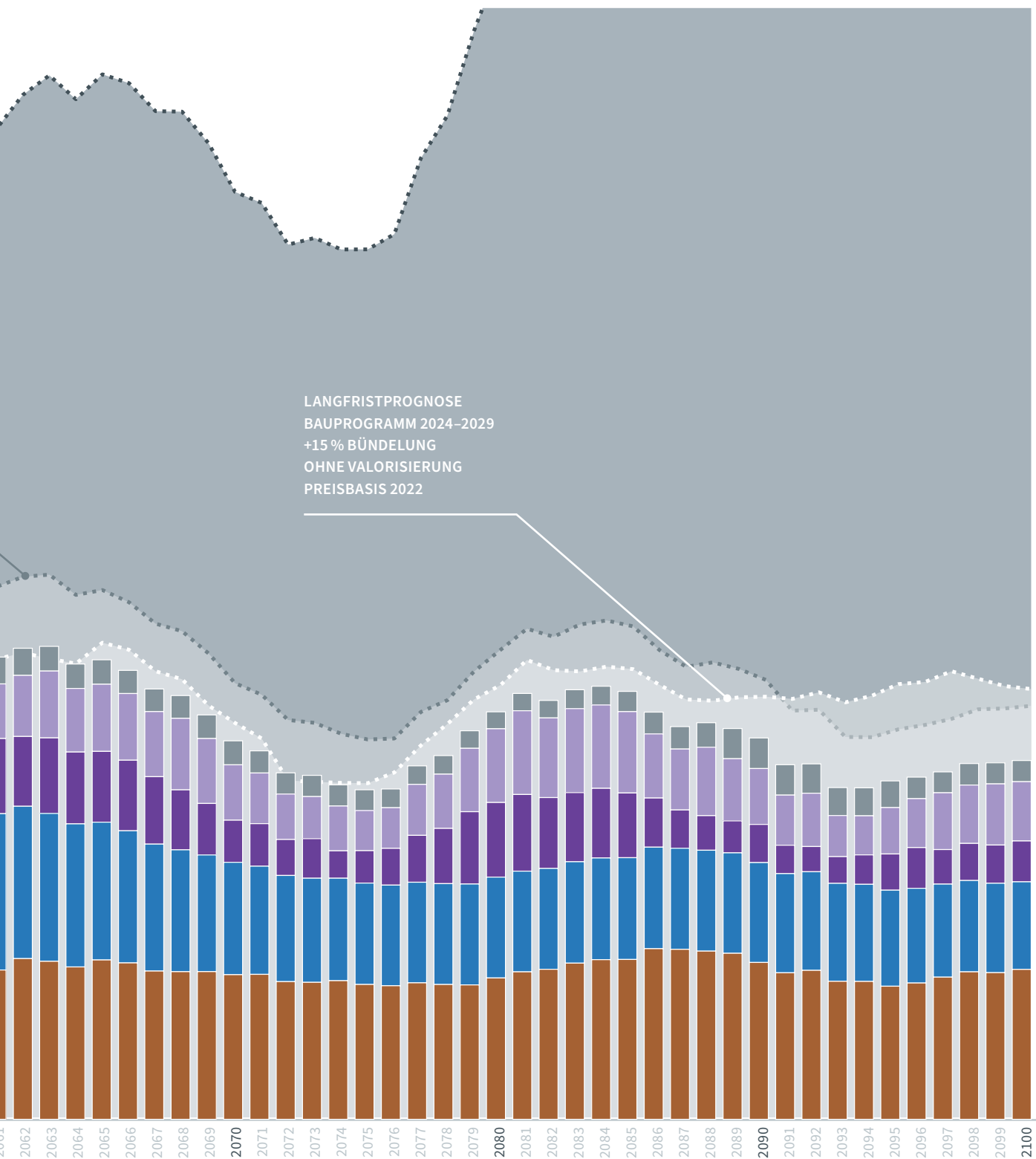
IN DER LANGFRISTPROGNOSE betrachten wir die Bereiche Freiland, Brücke, Tunnel baulich, Tunnel E+M und Sonstiges. Das Ergebnis zeigt einen kontinuierlichen Anstieg des prognostizierten Bedarfs bis 2030 auf ca. € 1.300 Mio. Bis 2050 wird der jährliche Bedarf noch weiter auf ca. € 2.600 Mio. steigen und danach gemäß den Lebenszyklen wieder etwas abfallen.¹⁾ Aufgrund der langfristigen Vorschau erfolgt die Darstellung in Abbildung 12 mit und ohne Valorisierung.

1) Grundlage dieser Abschätzung ist eine Bedarfsberechnung auf Basis von Standardlebenszyklen je Assetklasse, Preisbasis Herbst 2023.

LANGFRISTIGE BEDARFSPROGNOSE 2024

Abbildung 12 – in Mio. Euro





GLOSSAR

5.

5.1 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AS	Asset Management
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMIMI	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (ehem. BMVIT)
BP	Bauprogramm über eine Periode von sechs Jahren
E+M	elektrotechnische und maschinelle Ausrüstung
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SI	Substanzwert des Straßenoberbaus
STSG	Straßentunnel-Sicherheitsgesetz
TEN	Trans-European Network (trans-europäisches Netz)
TERN	Trans-European Road Network (trans-europäisches Straßennetz)

5.2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

NACHFOLGEND SIND EINZELNE BEGRIFFE, WIE SIE IN DIESEM BERICHT VERWENDUNG FINDEN, ERLÄUTERT:

ASSET

Objekt, Sache oder Einheit, das bzw. die für eine Organisation einen potenziellen oder tatsächlichen Wert besitzt [Quelle: DIN ISO 55000:2017, 3.2.1]

Innerhalb der ASFINAG werden unter Assets die Bauwerke der Straßeninfrastruktur, inkl. der für den Straßenbetrieb erforderlichen Einrichtungen, z. B. Autobahnmeistereien, betriebliche Kommunikationseinrichtungen, Park- und Rastanlagen, verstanden.

ASSETKLASSE

Strukturierung der verschiedenen Arten unserer Assets. Die Assetklassen umfassen bauliche und elektromaschinelle Anlagen der Straßeninfrastruktur sowie betriebliche Anlagen. Im Netzzustandsbericht werden folgende Assetklassen dargestellt: Straßenoberbau, Brücken, Tunnel und Galerien, Stützbauwerke, Lärmschutzbauwerke, Überkopfkonstruktionen, Schutzbauwerke, Hochbauten, Außenanlagen bei Hochbauten.

ERHALTUNG

Durchführung aller Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsgerechtigkeit der Straße und ihrer Nebenanlagen [Quelle: FSV]

ERNEUERUNG

Neuerstellung als Ersatz eines Ingenieurbauwerks gegebenenfalls unter Verwendung bestehender Bauteile (z. B. Fundamente) bzw. Abbruch und Ersatz/Austausch von wesentlichen Bauwerksteilen (z. B. Überbau) oder der gesamten Anlage [Quelle: RVS 13.05.11], Neuherstellung des gesamten gebundenen Straßenoberbaus [Quelle: AS]

ERHALTUNGSZUSTAND

Die durch Abnutzung, Verbrauch und/oder Alterung beeinflussten Gebrauchseigenschaften von Materialien bzw. aus diesen hergestellten Bauteilen und Bauwerken (Objekten) [Quelle: AS]. Der Erhaltungszustand wird in diesem Bericht oft auch nur als „Zustand“ bezeichnet.

FAHRSTREIFEN

Ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht [Quelle: StVO 1960 § 2 Zi 5]

HAUPTFAHRBAHN

Die Fahrbahn, die bei Vorhandensein von wenigstens zwei Fahrbahnen für den Durchzugsverkehr bestimmt und durch ihre besondere Ausführung erkennbar ist, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen nichts anderes ergibt [Quelle: StVO 1960 § 2 Zi 3]

INSTANDSETZUNG

Alle baulichen Maßnahmen, die zur Wiederherstellung des Sollzustands dienen [Quelle: ÖNORM B 4008-2]

KONTROLLE

Augenscheinliche Beurteilung der Anlage auf ihren geforderten Zustand im Vergleich zur letzten Inspektion (Kontrolle, Prüfung) [Quelle: AS]. Eine Kontrolle erfolgt in der Regel im zweitfolgenden Kalenderjahr nach der letzten Prüfung/Kontrolle; bei Bedarf auch in kürzeren Abständen.

NUTZUNGSDAUER

Übliche Verwendungsdauer eines Bauwerks (Anlageguts) entsprechend seiner vorgesehenen Nutzungsart (z. B. Straßenbrücke, Eisenbahnbrücke, Radwegbrücke) [Quelle: RVS 13.05.11]

PRÜFUNG

Erheben, dokumentieren und bewerten des Erhaltungszustands durch eine/n sachkundige/n Ingenieur/in [Quelle: AS]. Die Prüfung erfolgt in der Regel im sechstfolgenden Kalenderjahr nach der letzten Prüfung, falls erforderlich auch in kürzeren Abständen.

RICHTUNGSFAHRBAHN

Eine Fahrbahn, die für den Verkehr in einer Fahrtrichtung bestimmt und von der Fahrbahn für den Verkehr in der entgegengesetzten Fahrtrichtung durch bauliche Einrichtungen getrennt ist [Quelle: StVO 1960 § 2 Zi 3a]

STRECKENNETZ

Die Gesamtheit des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes inkl. PPP-Abschnitt der Bonaventura

SUBSTANZWERT

Teilwert zur Beschreibung der strukturellen Beschaffenheit der Oberbaukonstruktion [Quelle: PMS-Handbuch] Der Substanzwert wird aus Zustandseigenschaften, z. B. Oberflächenschäden wie Griffigkeit, Risse, Spurrinnen und einer theoretischen Tragfähigkeit, ermittelt aus dem Schichtaufbau, Verkehrsbelastung und dem jeweiligen Schichtalter, aggregiert.

TUNNELANLAGE

Summe aller Bauwerke, die für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb eines Straßentunnels erforderlich ist [Quelle: AS].

UMSETZUNGSAUFTRAG

Finale Bestellung einer Maßnahme auf Grundlage einer Kosten-schätzung auf Basis eines Leistungsverzeichnisses [Quelle: AS].

(LAUFENDE) ÜBERWACHUNG

Feststellung von groben Schäden und auffälligen Veränderungen, soweit sie beim Befahren vom Fahrzeug aus sichtbar sind, durch Mitarbeitende des Streckendienstes; es besteht keine Dokumentationspflicht [Quelle: RVS 13.03.11].

Für den Straßenoberbau sind keine Bezeichnungen für die Klassen vorgegeben. Es wurden daher die Begrifflichkeiten für den Bereich der Ingenieurbauwerke übernommen.

ZUSTANDSKLASSE

Ingenieurbauwerke werden entsprechend ihres bewerteten Erhaltungszustands in fünf Zustandsklassen eingeteilt. Innerhalb dieses Berichts sind diese Klassen von 1 „sehr gut“, 2 „gut“, 3 „ausreichend“, 4 „schlecht“ bis 5 „sehr schlecht“ gereiht [Quelle: RVS 13.01.15].

5.3 LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

[1] Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (eur-lex.europa.eu)

5.4 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Struktur des Unternehmens	6
Abbildung 2	Historische Entwicklung des Streckennetzes	7
Abbildung 3	Unser Streckennetz heute	8
Abbildung 4	Ingenieurbauwerke (ASFINAG und Bonaventura)	11
Abbildung 5	TERN-Strecken in Österreich	12
Abbildung 6	Übersicht der Mautkorridore	13
Abbildung 7	„Substanzwert Gesamt“ nach Streckenzügen, in Richtungsfahrbahn-Kilometer	16
Abbildung 8	Bauwerkszustand (Anteil der Zustandsklasse in Prozent)	18
Abbildung 9	Gewichtetes Durchschnittsalter der Assets in Jahren	19
Abbildung 10	Ausgaben im Bauprogramm seit 2015 und geplant bis 2030, in Mio. Euro	23
Abbildung 11	Vergleich der Erhaltungsbudgets, in Mio. Euro	24
Abbildung 12	Langfristige Bedarfsprognose, in Mio. Euro	27

5.5 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Das Netz in Zahlen (Stand 04.03.2025)	10
Tabelle 2	Zielerreichung Erhaltungsstrategie	21
Tabelle 3	Geplante Investitionen laut Bauprogramm 2025–2030, in Mio. Euro	24

GUTE FAHRT, ÖSTERREICH!

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

ASFINAG Bau Management GmbH

Austro Tower, Schnirchgasse 17, 1030 Wien

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH:

Michael Anthofer, Christoph Antony,
Valentin Donev, Sonja Gabl, Christian Honeger,
Clemens Klass, Josef Kloimstein,
Reinhard Lohmann-Pichler, Thomas Moser,
Walter Neumann, Dominik Prammer,
Roman Schremser, Johannes Steigenberger,
Michael Steiner, Martin Wittig

REDAKTION UND GRAFIK:

Gisela Gary und Michaela Lehmann

COVERFOTO AUSTRO TOWER:

Manfred Zentsch Indigo Studio

ALLE FOTOS:

ASFINAG