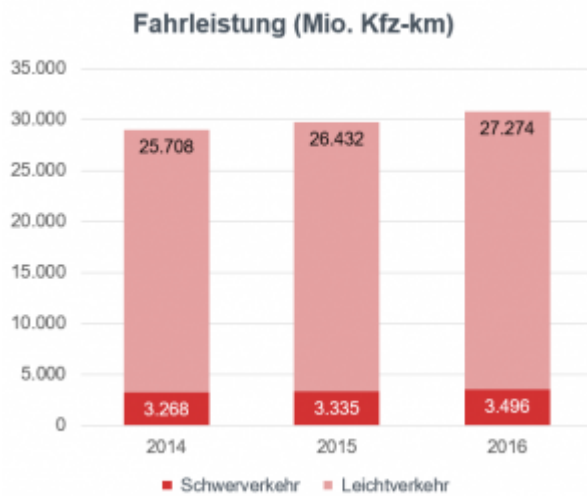


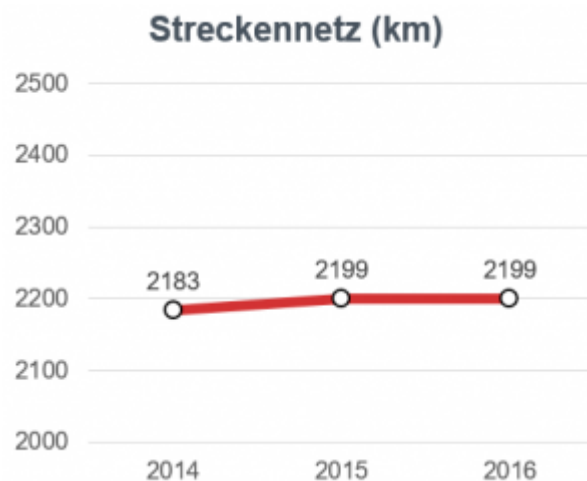
STEIGENDE FAHRLEISTUNG



Auf den Autobahnen und Schnellstraßen der

ASFINAG sind immer mehr Fahrzeuge unterwegs. 2016 nahmen der Leichtverkehr (KFZ < 3,5t und Motorräder) um 3,2% und der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) um 4,8% zu. Insgesamt wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr über 30 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um 3,4% mehr als 2015. Die Länge des Streckennetzes blieb gegenüber 2015 unverändert.

Die besondere Herausforderung besteht darin, den Verkehr trotz steigender Fahrleistungen flüssig zu halten und die von der Gesellschaft gewünschte Mobilität zu ermöglichen: damit geht es um die Verfügbarkeit und Sicherheit der Autobahnen und Schnellstraßen.



2016 investierten wir daher rund 1 Mrd. Euro in

die Modernisierung: davon gingen 520 Mio. in den Neubau von Strecken und zweiten Tunnelröhren, 470 Mio. in die Erneuerung bestehender Straßen und Tunnels. Der Investitionsschwerpunkt lag bei 24 Tunnel-Großprojekten in ganz Österreich. Diese wurden zweiröhrig ausgebaut bzw. auf den neuesten Stand der Technik gebracht.

Beitrag zur heimischen Wirtschaft und Gesellschaft

Wir passen unser österreichweites Hochleistungsnetz laufend den Bedürfnissen der Bevölkerung und des Wirtschaftsstandortes an.

Ein Beispiel ist die A 5 Nord Autobahn zwischen Schrick und Poysbrunn. 2016 startete dieses 25 km-

Bauprojekt. Mit seiner Eröffnung Ende 2017 stehen den rund 10.000 Anrainern der B 7 Brünner Straße und den zahlreichen Pendlern der Region schnellere Verbindungen zur Verfügung. Ortsdurchfahrten, auf denen sich derzeit der Verkehr durch enge Straßen quält, werden entlastet und somit wieder zu lebenswerten Räumen. Außerdem sind rund 500 Personen am Bau der A 5 beschäftigt, die hier einkaufen, übernachten etc. Bei Ausgaben von rund EUR 35/Tag, bringt alleine der Bau rund EUR 6 Mio. lokale Wertschöpfung im Jahr.

Für die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße errechneten Experten, dass die Bau-Investitionen mehr als EUR 1,3 Mrd. Bruttoproduktionswert auslösen. Zu dieser Straße gab es 2016 einen positiven Bescheid des Umweltprüfverfahrens. Damit kann der Bau starten.

In den nächsten Jahren wollen wir auf unserem Straßennetz auch die Barrierefreiheit verbessern. Dazu starteten 2016 die Detail-Analysen der Rastplätze, Parkplätze, Raststationen und Grenzübergänge und die Behebung der Mängel. Bis Ende 2017 soll es alle 50 km eine barrierefreie Rastanlage geben. Weitere Informationen über unsere Maßnahmen zur Barrierefreiheit finden Sie in den ergänzenden Informationen im Kapitel Barrierefreiheit.

Keine Zunahme von Staus!



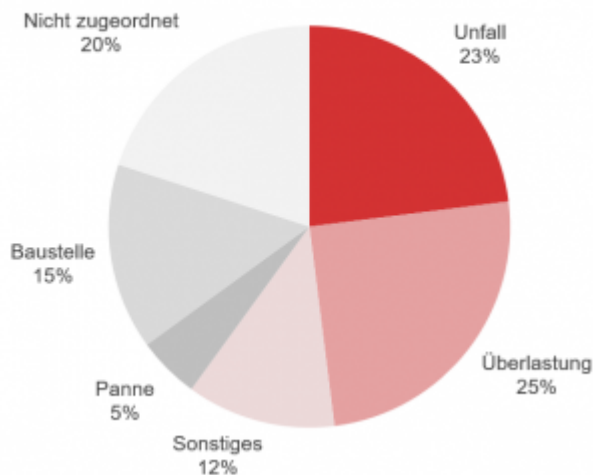
Unser Ziel: Keine Zunahme an baustellen- und unfallbedingten Staus in den nächsten fünf Jahren. Die Herausforderung ist, den Status zu halten – obwohl das Staupotenzial zunimmt. 2016 entwickelten wir dafür geeignete Berechnungsmodelle:

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.

Aufgrund der geänderten Datengrundlage ist ein direkter Vergleich mit den Vorjahren nicht möglich. Die Grafik zeigt die Entwicklung der Staus 2016. Vor allem in den Ferienzeiten verzögerte sich der Verkehrsfluss in einem Transitland wie Österreich. Hot Spots waren die Ballungsräume Wien und Linz sowie die Ferien-Reisestrecken zu den Skigebieten bzw. in den Süden (Mai-Feiertage sowie Sommer) und retour.

Stauursachen 2016



Rund 18.000 Ereignisse beeinträchtigten den Verkehrsfluss 2016. Die häufigsten Ursachen sind Unfälle (23%), Überlastung (25%) und Baustellen (15%).

Um auch in Zukunft eine hohe Verfügbarkeit gewährleisten zu können, wurden 2016 zusätzliche Maßnahmen umgesetzt bzw. entwickelt:



Echtzeitverkehrsinformation Straße (EVIS): Damit wollen wir die österreichweite Verkehrslage und Reisezeiten sowie Ereignismeldungen vereinheitlichen und in hoher Qualität bereitstellen. Das Projekt wurde 2016 entwickelt und soll 2017 umgesetzt werden.

Engere Zusammenarbeit mit der ÖBB: Im November 2016 startete auf einer Pilotstrecke ein neuer wechselseitiger Informationsdienst für Kunden bei und über Streckenbehinderungen. Das Projekt ergänzt die bereits bestehende Kooperationen im Bereich Baustellenplanung und verkehrsträgerübergreifende Vernetzung (z.B. Park & Ride).

Schnellerer Abschluss von Bauprojekten: 2016 beendete die ASFINAG den Umbau des Knoten Praters auf der A 23 Südosttangente zwölf Monate (!) früher als geplant: Denn das Abbruchmaterial wurde nicht auf der Straße, sondern mit einem Schiff rasch über den Donaukanal abtransportiert. Eine weitere Maßnahme zur Verkürzung der Bauzeit ist der Einsatz des „Road Zippers“ auf der A-23-Baustelle zwischen Stadlau und Hirschstetten: Innerhalb von zehn Minuten versetzt er einen Kilometer Betonleitwände ohne den Verkehr zu behindern. 2016 nutzten wir auch erstmals Farbcodes, um veränderte Fahrspuren bei Baustellen zu markieren. Dadurch wird das Orientierungsvermögen der Lenker erhöht und der Verkehrsfluss weniger gestört.

Automatisiertes Fahren

2016 erfolgte auch der Start in eine neue Ära des Fahrens: Das Verkehrsministerium bewilligte Tests mit selbstfahrenden Autos. Als erster Abschnitt wurde am 21.12.2016 die A 9 bei Gratkorn für dieses Projekt freigegeben. Seither können österreichische Automobil-Zulieferer ihre technischen Entwicklungen unter Realbedingungen testen: speziell ausgerüstete PKW, die selbständig lenken, bremsen und beschleunigen, können auf bestimmten Autobahn-Teilabschnitten geprüft werden.

Fahrleistung (Mio. Kfz-km)	30.770	
Streckennetz (km)	2.199	
Staeinheiten	37.940	

Ziele für 2017:

- Keine Zunahme der Staeinheiten
- Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße)
- Alle 50 km eine barrierefreie Rastanlage

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG):



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

- 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
- Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen



Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

- 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 den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen

GRI-Disclosures:
203-1