

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

GUTE FAHRT, ÖSTERREICH!

ZUKUNFTSFIT UNTERWEGS

NETZZUSTANDSBERICHT 2025





LIEBE LESERIN, LIEBER LESER!

DIE ASFINAG PLANT, BAUT, BETREIBT UND BEMAUTET die Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich. Auf das ASFINAG-Streckennetz entfallen rund 40 Prozent des Gesamtstraßenverkehrs im Land. Die größte Herausforderung für uns liegt heute weniger im Ausbau als vielmehr im Erhalt dieses Verkehrswegennetzes. Denn als verlässlicher, innovativer und nachhaltiger Mobilitätspartner im Herzen Europas wollen wir auch künftig 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 19.000 Bauwerken 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 heute und in Zukunft unsere Herausforderungen.

Wir agieren mit Weitblick und betrachten den Finanzbedarf zur Erhaltung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes ganzheitlich auf Basis von fundierten und langfristigen Prognosen.

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

*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
<hr/>	
Hartwig Hufnagl, Vorstandsdirektor ASFINAG, und Alexander Walcher, Geschäftsführung ASFINAG Bau Management GmbH	
1. ZUKUNFTSFITTES NETZ	 5
<hr/>	
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
<hr/>	
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. DIE ERHALTUNG ALS BASIS UNSERES ERFOLGS	 20
<hr/>	
4. LANGFRISTIGE INVESTITIONSPLANUNG	 22
<hr/>	
4.1 Unser Bauprogramm	 22
4.2 Langfristprognose mittels Lebenszyklusbetrachtung	 26
5. GLOSSAR	 28
<hr/>	
5.1 Abkürzungsverzeichnis	 28
5.2 Begriffsbestimmungen	 29
5.3 Quellenverzeichnis und Zitiervorschlag	 30
5.4 Abbildungsverzeichnis	 30
5.5 Tabellenverzeichnis	 30



HARTWIG HUFNAGL

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



ALEXANDER WALCHER

ist seit 2008 Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management 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 HABEN WIR DABEI STETS DIE UMWELT UND DEN KLIMASCHUTZ IM FOKUS.

DIE ERHALTUNG eines zukunftsfiten Streckennetzes zählt zu den zentralen Aufgaben der ASFINAG – heute ebenso wie in den kommenden Jahren – und stellt eine wachsende Herausforderung dar. Ein erheblicher Teil unseres Netzes wurde in den 1970er- und 1980er-Jahren errichtet. Mit dem fortschreitenden Alter der Infrastruktur steigen sowohl der technische als auch der finanzielle Aufwand für die Erhaltung kontinuierlich. Bis 2031 investieren wir daher knapp 12,5 Milliarden Euro in Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen. Rund 7,7 Milliarden Euro – etwa 62 Prozent – entfallen dabei auf die Sanierung des Bestands. Für wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit gilt es dabei, die richtigen Maßnahmen zum richtigen Zeitpunkt zu setzen. Proaktive Maßnahmen für den Erhalt der Substanz sind von zentraler Bedeutung: Sie reduzieren bereits bei der Umsetzung Kosten und Materialaufwand und sichern zugleich die lange Lebensdauer der Bauwerke. 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
Vorstandsdirektor der ASFINAG

DIE EINHALTUNG aller rechtlichen und technischen Vorgaben im Bereich Erhaltung liegt in der Verantwortung der Abteilung Asset Management der ASFINAG Bau Management GmbH. Entscheidungen über Zeitraum und Umfang von Baustellen stützen sich auf die Bestandsprüfungen unserer Expertinnen und Experten, die rund 19.000 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. Unsere Strategie setzt auf die bestmögliche Wiederverwertung der ausgebauten oder ausgehobenen Materialien, möglichst am selben Ort. Bereits in der Planungsphase und durch klare Vorgaben in den Bauverträgen legt die ASFINAG besonderen Wert auf die kontinuierliche Steigerung der Wiederverwertungsquote und leisten so einen wichtigen Beitrag zum nachhaltigen Bauen. Im Fokus stehen ressourcenschonende, langlebige Technologien und Materialien – zum Vorteil der Wirtschaftlichkeit der ASFINAG und zum Schutz der Umwelt.

Alexander Walcher
Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH

ZUKUNFTSFITTES NETZ



1.1 VISION UND MISSION

UNSERE VISION 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

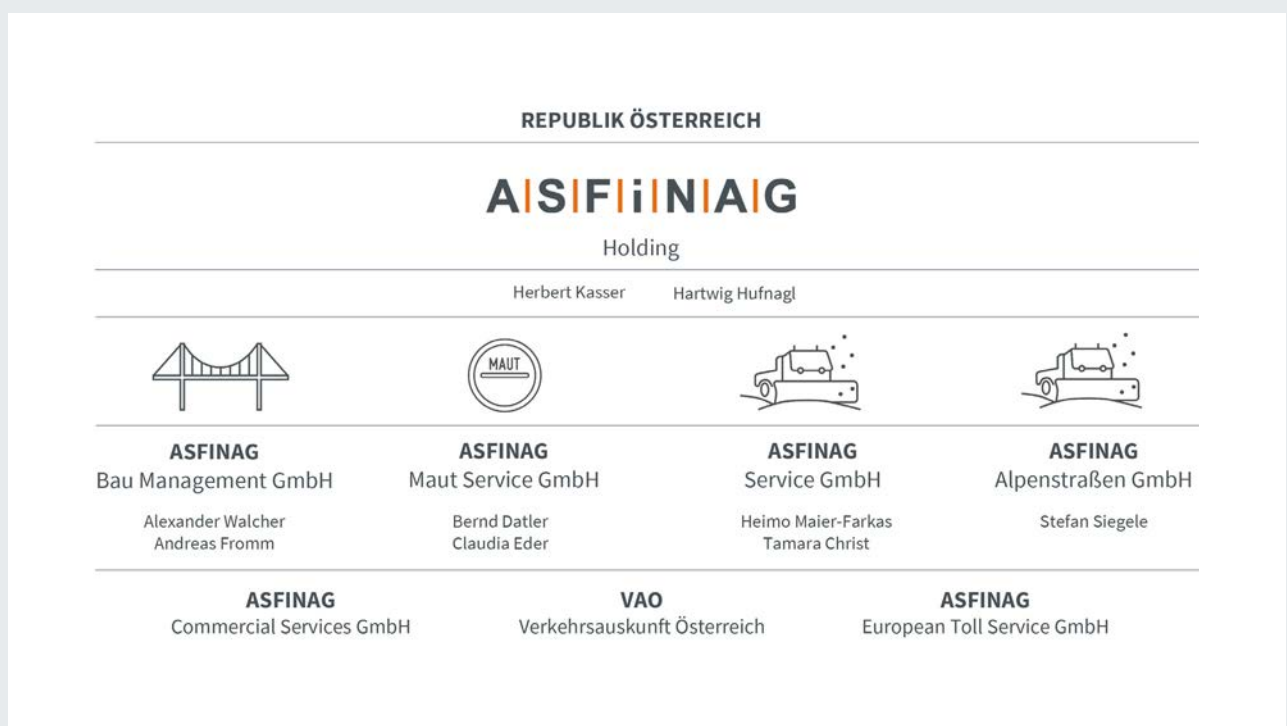
Mit zeitgemäßen Mautprodukten und digitalen Informationssystemen sind wir ein kundenorientierter Dienstleister für alle. Wir investieren permanent und zielgerichtet in nachhaltige Lösungen für ein zukunftsfittes, sicheres und leistungsfähiges Autobahn- und Schnellstraßennetz.

3.500 MITARBEITER:INNEN SORGEN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT AUF ÖSTERREICHS AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRASSEN.



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

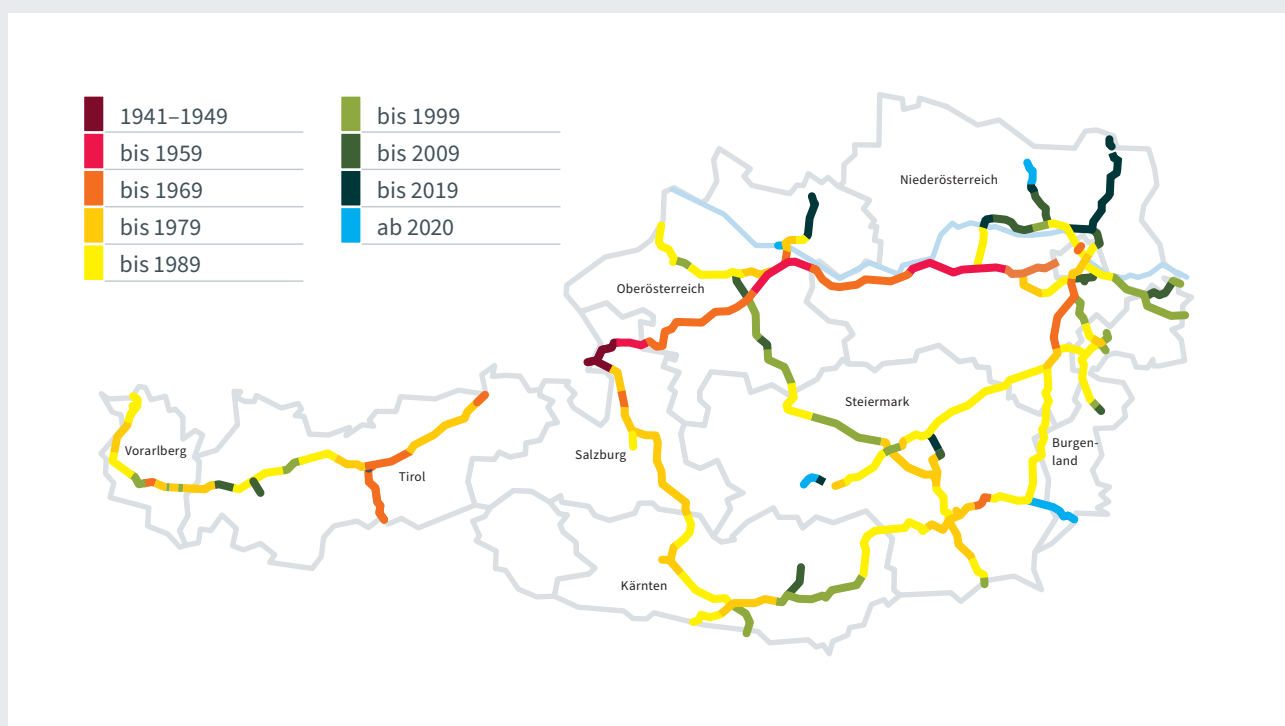
DER ÄLTESTE ABSCHNITT des heutigen Autobahn- und Schnellstraßennetzes wurde in den 1940er-Jahren errichtet und befindet sich im Raum Salzburg. Erst Ende der 1950er-Jahre begann der kontinuierliche Ausbau des Streckennetzes. In den 1970er- und 1980er-Jahren wurden die meisten Autobahnen und Schnellstraßen 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 96 Kilometer.

HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES ASFINAG-STRECKENNETZES

Abbildung 2



1.3 STRECKENNETZ HEUTE

DAS AUTOBAHN- UND SCHNELLSTRASSENNETZ

in Österreich wurde zuletzt durch die Verkehrsfreigabe der S 7 Ost erweitert. Seitdem beträgt die Länge des gesamten Streckennetzes 2.288 Kilometer. Die Länge aller Fahrstreifen hat im letzten Jahr um 49 Kilometer zugenommen und beträgt jetzt 12.364 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:

STRASSENBERBAU

Zum Straßenoberbau gehören die Fahrbahn sowie die Fahr- und Parkflächen von Nebenanlagen, wie Rastplätzen oder Verkehrskontrollplätzen.

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

UNSER STRECKENNETZ HEUTE

Abbildung 3

Das Streckennetz umfasst insgesamt 2.288 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen



bituminös gebunden sind. Die oberste Schicht ist die eigentliche Decke. Sie besteht bei Asphaltstraßen aus 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 der Hauptfahrbahn und Brücken als Überführungsbauwerke. Im ersten Fall verläuft die Autobahn über die Brücke, z. B. Europabrücke, und im zweiten Fall führt die Brücke über die Autobahn, z. B. Rampen, Auf- und Abfahrten, 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 entspricht. 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 Schwergewichtsmauern und Steinschlichtungen. Wannens 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 insbesondere 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

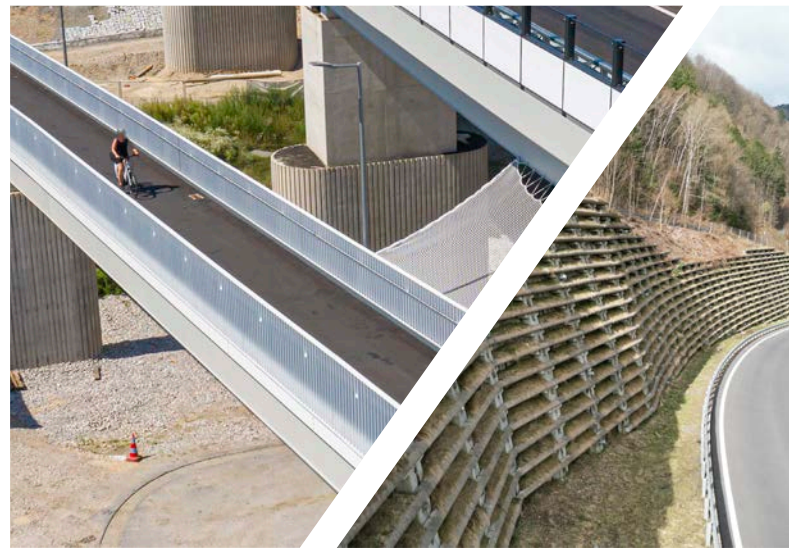
Diese Bauwerke schützen Menschen – Verkehrsteilnehmer:innen, Anrainer:innen, Mitarbeiter:innen der ASFINAG, Einsatzkräfte etc. – und Anlagen im Straßennetz vor Naturgefahren. Dazu gehören Hochwasser, Vermurungen, Erdbeben, Steinschläge oder Lawinen.

HOCHBAUTEN

Wir nutzen verschiedene Arten von Gebäuden für den Betrieb und für unsere Kundinnen und Kunden. 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.
- *Rastanlagengebäude:* Hierzu zählen die Gebäude auf den ASFINAG-eigenen Park- und Rastplätzen, z. B. öffentliche Toiletten. Tankstellen und Restaurants auf Raststationen werden von Privaten betrieben und werden nicht dargestellt.
- *Sonstige Gebäude:* Dazu gehören alle anderen Bauwerke, wie Silos, Kulturgüter, Wohnhäuser, Einhausungen von Anlagen und Pumpstationen.
- *Außenanlagen bei Hochbauten:* Diese umfassen befestigte und unbefestigte Flächen sowie Entwässerungen und Einfriedungen im Bereich einer Autobahnmeisterei. Sie sind keine Hochbauten im eigentlichen Sinn und werden daher getrennt ausgewiesen.

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



DAS NETZ IN ZAHLEN

Tabelle 1 [Stand 03.03.2026]

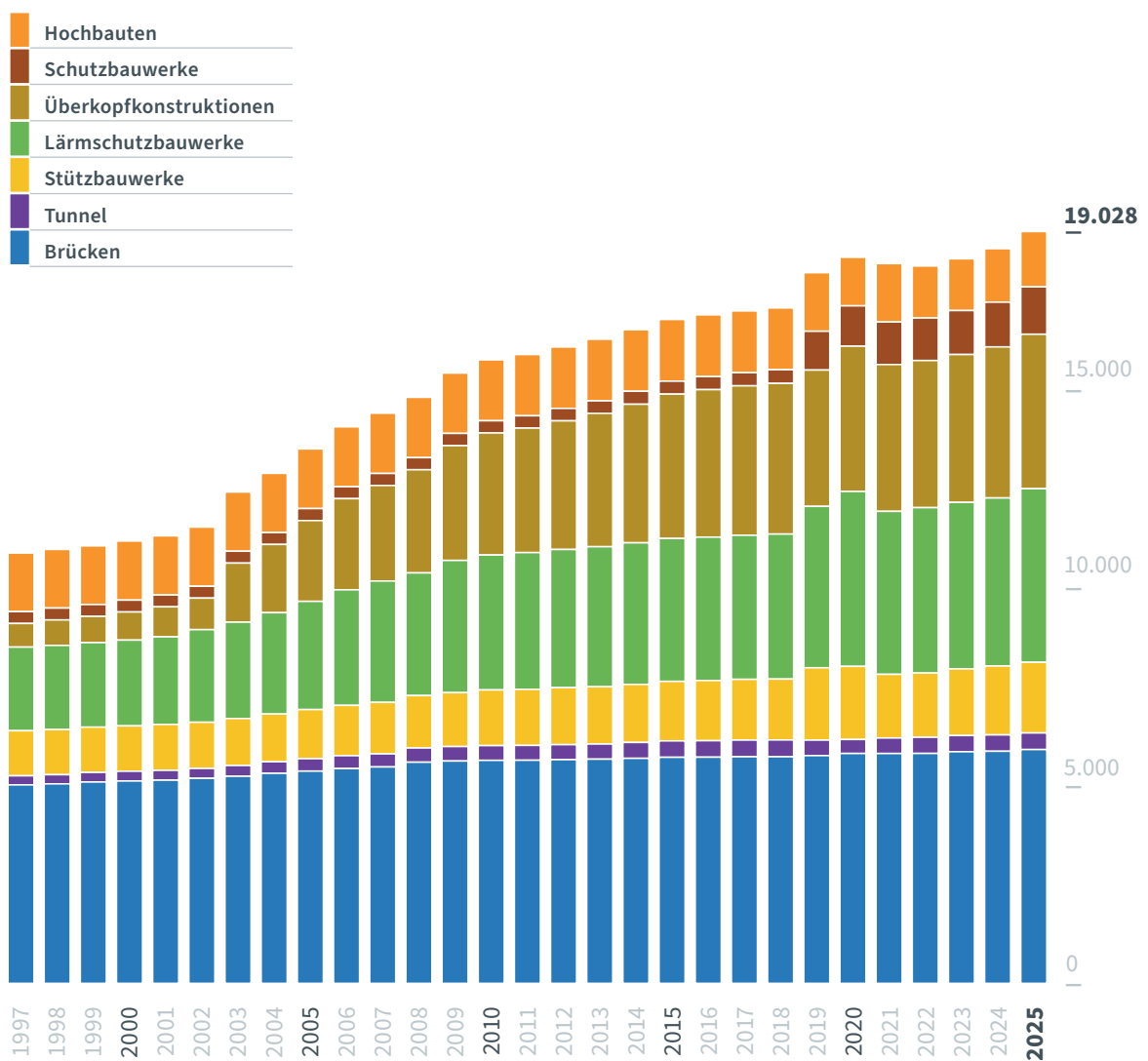
MENGENGERÜST	ANZAHL [STK.]	AUTOBAHN LÄNGE [KM]	FAHRSTREIFEN OHNE PANNENSTREIFEN [KM]	LÄNGE [M]	FLÄCHE [M ²]
Straßenoberbau		2.288	12.364		65.757.000
Gesamtlänge des Streckennetzes		2.288	12.364		65.757.000
Rampen (inkl. Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen)			1.674		9.207.000
Nebenanlagen			903		3.160.500
Brücken	5.917			382.181	5.862.840
Hauptfahrbahnen	4.885			317.370	5.082.316
Überführungen der Autobahnen	1.032			64.511	780.524
Tunnel	420			416.802	
Galerie-Röhren	74			14.414	
Tunnelröhren in offener Bauweise	188			87.283	
Tunnelröhren in bergmännischer Bauweise	158			315.104	
Stützbauwerke	1.788				1.041.459
ungeankerte Stützbauwerke	1.284				452.652
geankerte Stützbauwerke	464				442.584
Wannenbauwerke	40				146.224
Lärmschutzbauwerke	4.395				4.877.990
Überkopfkonstruktionen	3.909			53.413	
Schutzbauwerke	1.199				
Hochbauten	1.400				508.927
Betriebsgebäude	639				412.269
Tunnelbetriebsgebäude	251				56.912
Rastanlagengebäude	183				23.593
Sonstige Gebäude	327				16.154
Außenanlagen bei Hochbauten	238				1.349.089

DIE ANZAHL AN INGENIEURBAUWERKEN HAT SICH
IN DEN VERGANGENEN 28 JAHREN VON ETWA 10.900
AUF RUND 19.000 ERHÖHT (+75 %)

INGENIEURBAUWERKE (ASFINAG UND BONAVENTURA)

Abbildung 4

Zuwachs an Ingenieurbauwerken von 1997 bis 2025 auf 19.028.



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 Networks*). Ein großer Teil des ASFINAG-Streckennetzes ist Teil des Transeuropäischen Straßennetzes, genannt TERN (Englisch: *Trans-European Road Network*).

IM WESENTLICHEN VERFOLGEN WIR DAMIT FOLGENDE ZIELE:

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

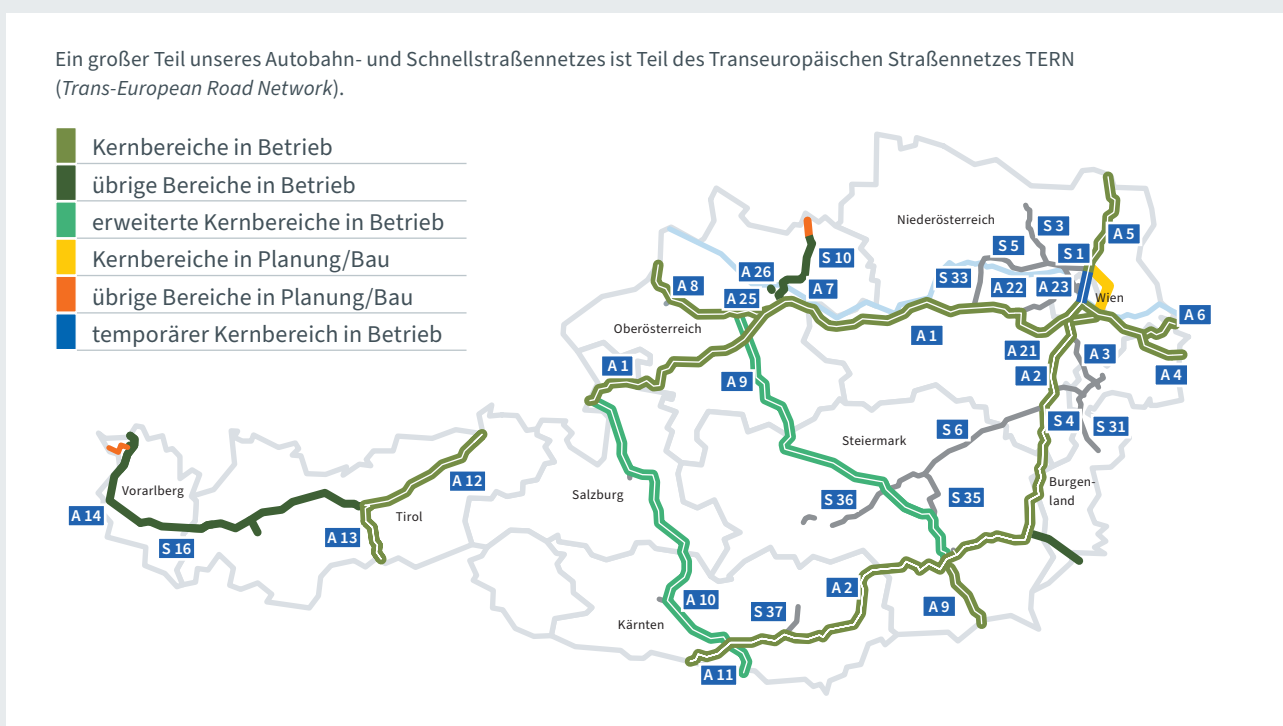
EFFIZIENZ: Kombination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Vorteile und zur optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten (Interoperabilität in allen Teilbereichen), Anwendung interoperabler und innovativer technischer und betrieblicher Konzepte sowie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

VORTEILE FÜR DIE NUTZER:INNEN DURCH:

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

TERN-STRECKEN IN ÖSTERREICH

Abbildung 5



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. Unser 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 (1.917,4 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, während der

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

Das in Tabelle 1 dargestellte Mengengerüst der Anlagen bildet die Grundlage für die Kontrollen und Prüfungen. Sie werden gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) und ÖNORMEN nach strengen Kriterien durchgeführt.

2.3 BEWERTUNG STRASSENÖBERBAU

DIE BEWERTUNG DES STRASSENÖBERBAUS 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 (Spurrinntentiefe und theoretische Wassertiefe) zusammen.

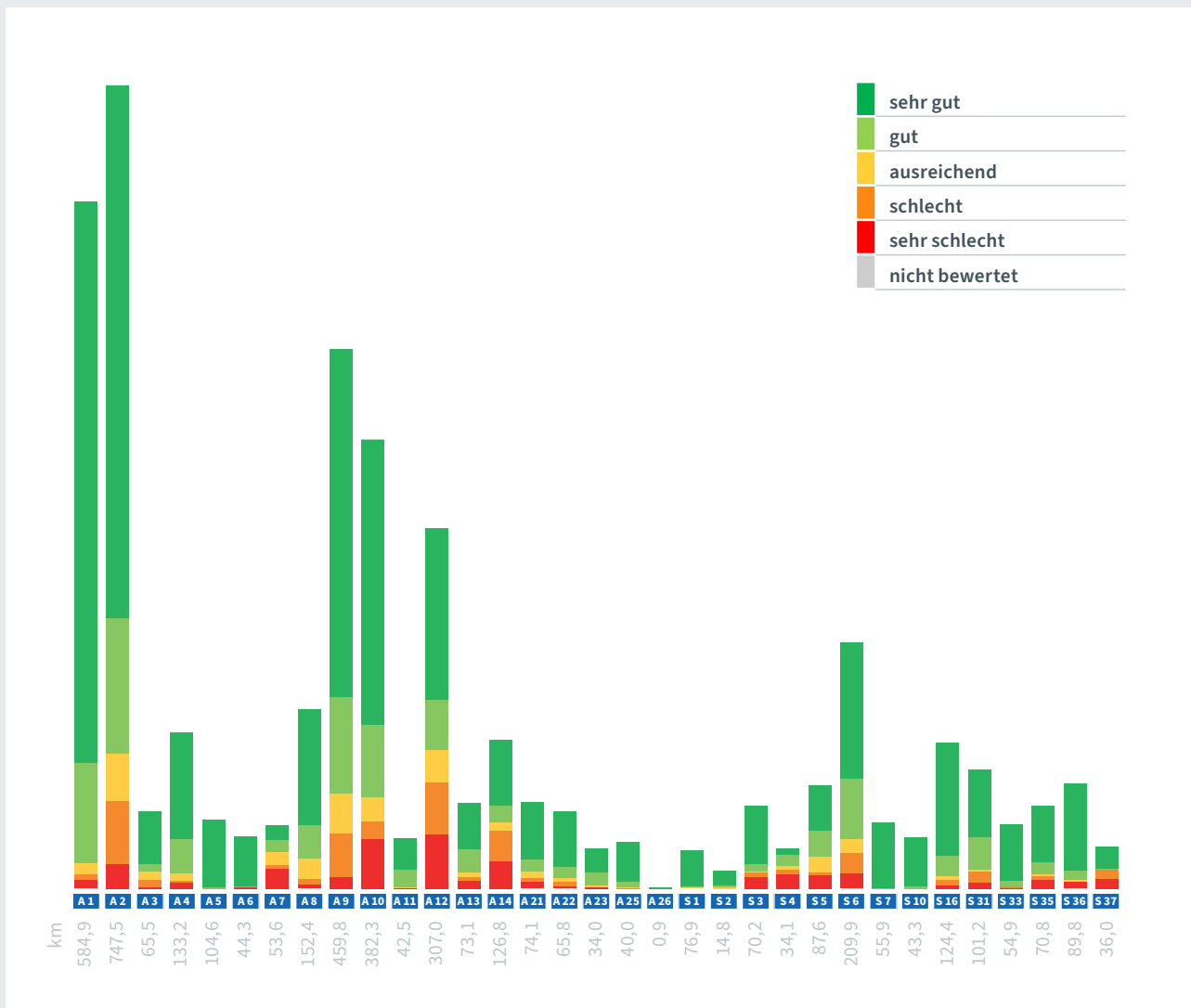
„Substanzwert Decke“ (SI Decke): Für Asphaltbefestigungen berücksichtigt dieser Kennwert die Zustandsmerkmale Risse, Oberflächenschäden und mit einer entsprechenden Gewichtung die Merkmale Spurrinnen und Längsebenheit sowie

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 STRASSENBERBAU

DER „SUBSTANZWERT GESAMT“ weist mit 82,2 % einen sehr großen Anteil in Zustandsklasse 1 (sehr gut) und 2 (gut) aus. Der Anteil der Abschnitte mit Substanzwert in den Zustandsklassen 4 und 5 beträgt 12,4 % des Netzes. Der Anteil in der Zustandsklasse 5 (sehr schlecht) liegt mit 6,5 % unter dem angestrebten Richtwert von 10 %.

Die Abschnitte mit schlechtem „Substanzwert Gesamt“ (Zustandsklassen 4 und 5) liegen überwiegend auf den Autobahnen A 2, A 7, A 9, A 10, A 12 und A 14. Durch die Betrachtung mehrerer Kennwerte sowie Vor-Ort-Begehungen werden die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen ermittelt und nachvollziehbar begründet. Der konkrete Zeitpunkt der Umsetzung wird zusätzlich im Sinne eines optimal abgestimmten Baustellenmanagements festgelegt.

Im Jahr 2025 befanden sich nahezu alle Fahrbahnabschnitte im ASFINAG-Netz in einem guten Zustand

hinsichtlich des „Gebrauchswerts Sicherheit“. Der Anteil der Abschnitte in den Zustandsklassen 1 und 2 konnte gegenüber 2024 weiter gesteigert und auf einem hohen Niveau stabilisiert werden. Die Kategorie 5 (sehr schlecht) lag mit 0,6 % weiterhin auf niedrigem Niveau. Dieser insgesamt positive Zustand ist das Ergebnis zeitnah umgesetzter Maßnahmen.

Beim „Substanzwert Decke“ blieb der Anteil sehr schlechter Abschnitte im Vergleich zum Vorjahr konstant bei 0,9 %. Damit wird der Richtwert von maximal 5 % für die Zustandsklasse 5 im gesamten Netz klar eingehalten.

Zusammenfassend zeigt sich, dass unser Streckennetz insgesamt gut erhalten ist. Aufgrund des steigenden Alters des Straßenoberbaus wird künftig jedoch ein höherer Erhaltungsaufwand notwendig sein, um diese positive Entwicklung langfristig zu sichern.



2.5 BEWERTUNG INGENIEURBAUWERKE

INGENIEURBAUWERKE werden bei Inspektionen bewertet und in eine der 5 Zustandsklassen eingeteilt, von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht).

Auch bei Zustandsklasse 5 ist die Nutzungssicherheit gegeben, allerdings sind organisatorische oder bauliche Maßnahmen erforderlich.

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 Bauwerks-sicherheit. Der Flächenanteil von Brücken in Zustands-klasse 4 und 5 liegt aufgrund gezielter Instandsetzungs-tätigkeiten bei 5,7 %. Der Anteil in der Zustandsklasse 3 hat im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,7 % zugenom-men. Der Zustand einiger Brücken wurde durch gezielte Maßnahmen verbessert und hat sich bei anderen Bauwerken durch Alterung verschlechtert.

TUNNEL

Der bauliche Zustand der Tunnel ist allgemein gut. Rund 63 % der Tunnel sind in gutem oder sehr gutem Zustand. Der Anteil in Zustandsklasse 4 ist mit 5,2 % gering. 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 6,4 % reduziert werden. Es befindet sich nur ein Bauwerk in der Zustandsklasse 5.

LÄRMSCHUTZBAUWERKE

Lärmschutzbauwerke sind eher junge Bauwerke und daher großteils 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 aus-getauscht und sind deshalb mehrheitlich in sehr gutem und gutem Zustand.

SCHUTZBAUWERKE

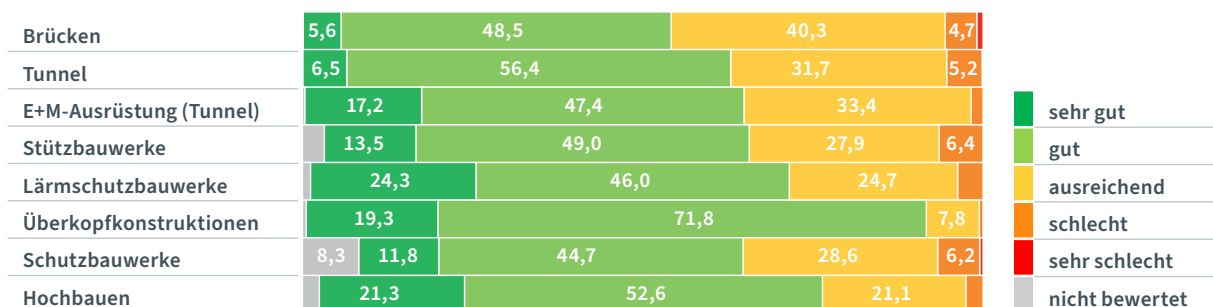
Durch die Umsetzung von Maßnahmen in den letzten Jahren liegt der Anteil der Schutzbauwerke in den Zustandsklassen 4 und 5 unter 7 %.

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



Nicht bewertete Objekte sind neu erfasst und ihre planmäßige Erstinspektion steht noch aus.



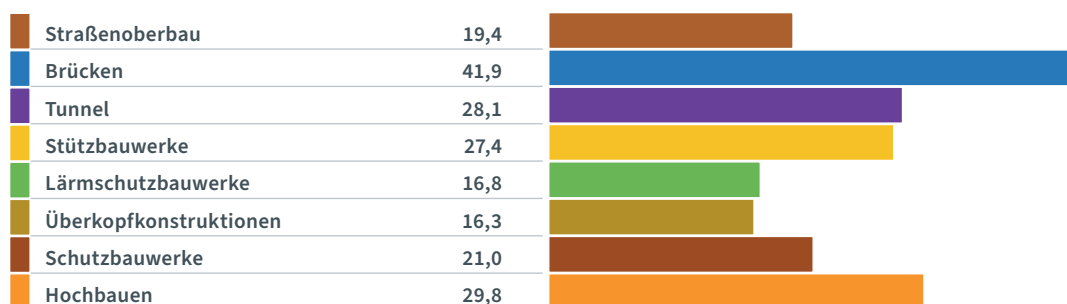
2.7 BESTAND IM BESTEN ALTER

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



DIE ERHALTUNG ALS BASIS UNSERES ERFOLGS

3.



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

BASIEREND AUF DEN ZUSTANDBEWERTUNGEN 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 dazu getroffenen Entscheidungen werden anhand der Erhaltungsstrategie evaluiert.

Die Erhaltungsstrategie wird aus der Unternehmensstrategie abgeleitet und basiert auf drei Säulen:

NETZSICHERHEIT, NETZVERFÜGBARKEIT sowie **NACHHALTIGKEIT** und Planungssicherheit. Für 2025 ergibt sich das in Tabelle 2 gezeigte Bild. Der Richtwert „Optimaler Maßnahmenzeitpunkt Brücke“ wurde geringfügig nicht erreicht, da bei einer Betondeckeninstandsetzung auf der A 1 West Autobahn aus technischen Gründen auch Brücken frühzeitig tiefgreifend instand gesetzt werden mussten.

Der Zielwert „Terminsicherheit von Projekten mit hoher Priorität vor Umsetzungsauftrag für die Jahre 2026 bis 2028“ wird für 2028 nicht erfüllt. Grund dafür sind wenige große Projekte, die wegen ihrer Komplexität möglicherweise noch verschoben werden.

ZIELERREICHUNG ERHALTUNGSSTRATEGIE 2025

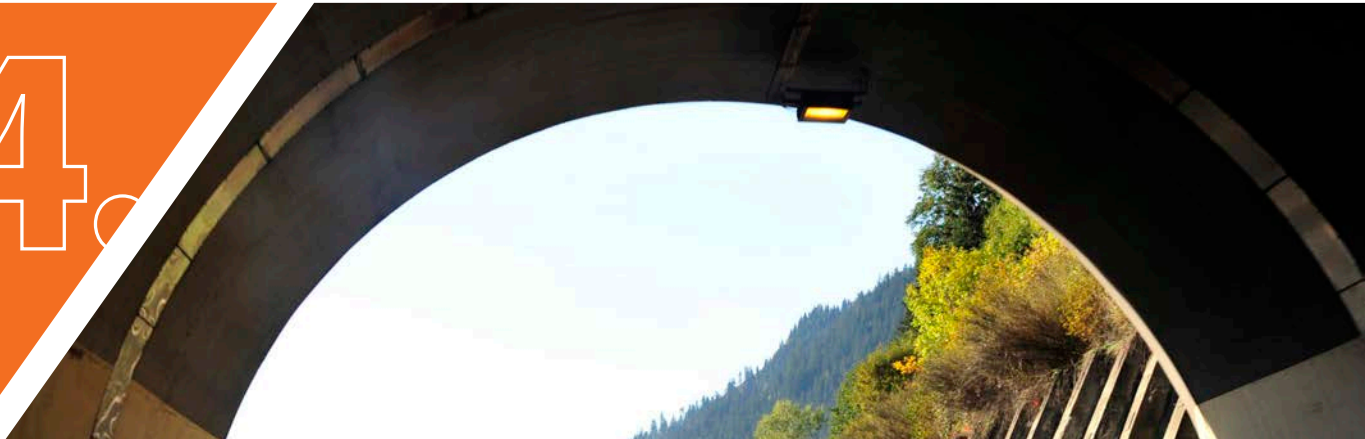
Tabelle 2

	ZIEL-/RICHTWERT	IST-WERT	ERFÜLLUNGSSTATUS
NETZSICHERHEIT			
Gebrauchswert Sicherheit Anteile des Straßenoberbaus in Zustandsklasse 1 bis 4	≥ 97 %	99,40 %	//// 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 2026 und 2027 (zeitlich und räumlich)	≥ 95 %	2026: 95,2 % 2027: 95,6 %	//// ERFÜLLT
Zustand Brücken Anteil in Zustandsklassen 1 bis 3	≥ ~90 % (Richtwert)	94,3 %	//// 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)	93,5 %	//// ERFÜLLT
Optimaler Maßnahmenzeitpunkt Brücke Die Maßnahme befindet sich im Zeitfenster laut Regellebenszyklus.	≥ ~80 % (Richtwert)	75 %	/// NICHT ERFÜLLT
Kosten-/Planungsstabilität	≥ 80 %	93,8 %	//// ERFÜLLT
Terminsicherheit von Projekten mit hoher Priorität vor Umsetzungsauftrag ^{a)} für die Jahre 2026 bis 2028	≥ 80 %	2026: 89,7 % 2027: 80,5 % 2028: 76,6 %	/// NICHT ERFÜLLT
Terminsicherheit von Projekten mit hoher Priorität nach Umsetzungsauftrag ^{a)} für die Jahre 2026 und 2027	≥ 90 %	2026: 97,2 % 2027: 94,9 %	//// ERFÜLLT

^{a)} Meilenstein im Projektmanagement, bei dem die Ausschreibungsplanung bestätigt und die Umsetzung des Projekts 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 2026 bis 2031. 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 STRASSENÖBERBAU, BRÜCKEN UND TUNNEL ERGIBT SICH FOLGENDES BILD:

STRASSENÖBERBAU

Die Verteilung der Zustandsklassen für den „Substanzwert Gesamt“ zeigt in den Jahren 2023 bis 2025 ein ähnliches Bild. Mit dem aktuell genehmigten

Bauprogramm (2026 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.

BRÜCKEN

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. 28 Jahre. Eine Instandsetzung erfolgt in der Regel nach rund 35 Jahren. Das bedeutet, dass größere Investitionen für bauliche Instandsetzungsmaßnahmen erst ab Mitte der 30er Jahre erforderlich sind. Die Gewerke der elektrotechnischen und maschinellen Ausrüstung im Tunnel weisen unterschiedliche Lebensdauern von

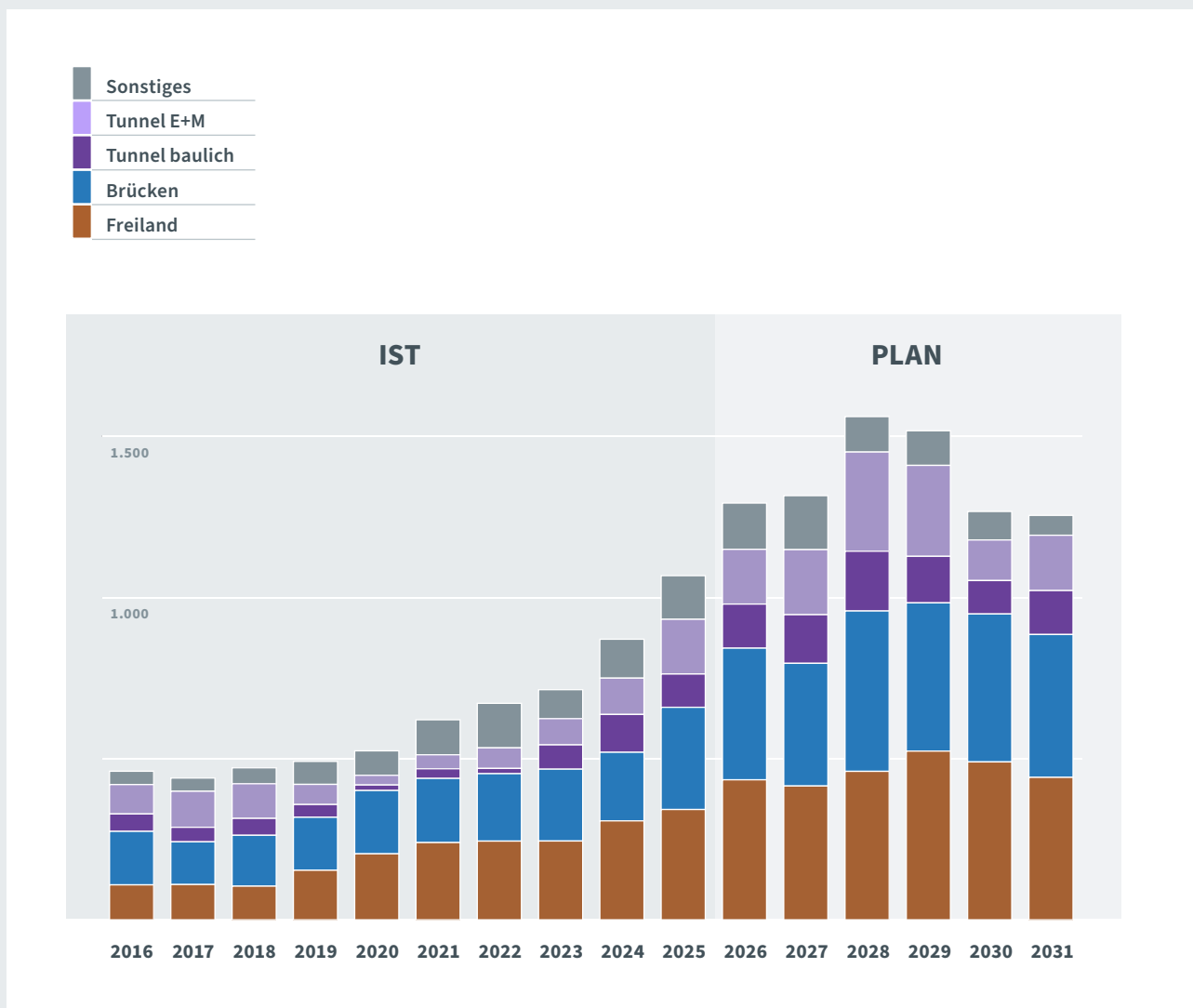
10 bis 30 Jahren auf. Instandsetzungsmaßnahmen werden daher häufiger vom Zustand der elektrotechnischen und maschinellen Ausrüstung als vom baulichen Zustand ausgelöst.

ABBILDUNG 10 ZEIGT die getätigten (Ist) und geplanten (Plan) Ausgaben für die Investitionsbereiche Freiland, Brücken, 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 Brücken entspricht der Assetklasse Brücken.
- 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 NACH INVESTITIONSBEREICHEN

Abbildung 10 – Ausgaben im Bauprogramm seit 2016 und geplant bis 2031 in Mio. Euro



DAS BAUPROGRAMM 2026–2031 sieht im Sechs-Jahres-Zeitraum ein Gesamtbudget von € 12,49 Mrd.

vor (siehe Tabelle 3). Dabei entfallen

- € 7,69 Mrd. auf Erneuerung und Instandsetzungen:
Das sind Maßnahmen im bestehenden Streckennetz, z. B. Ersatzneubau einer Brücke.
- € 3,6 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.

- € 1,2 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 2026–2031, IN MIO. EURO

Tabelle 3

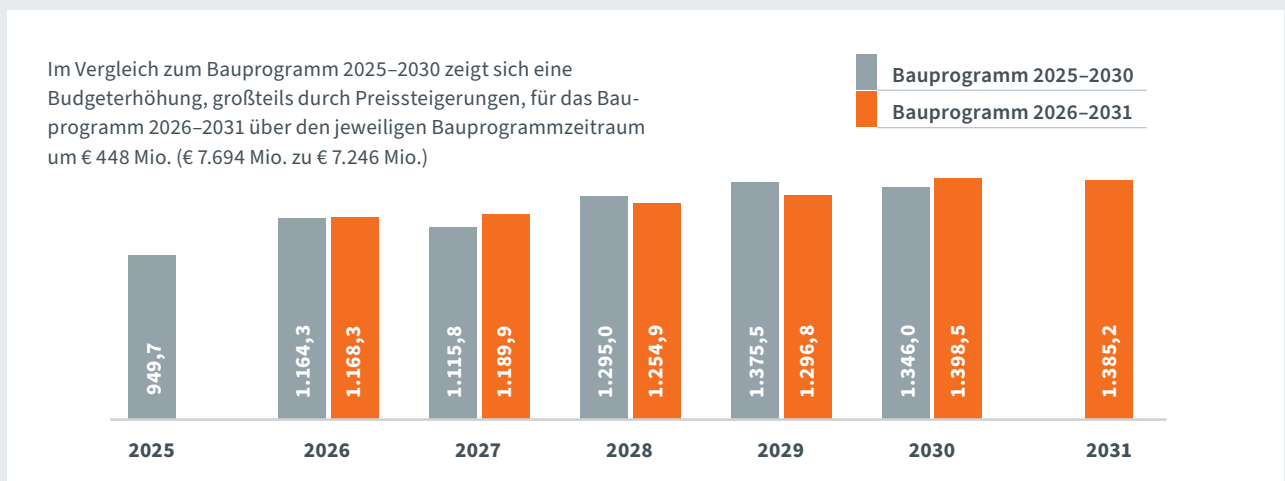
BAUPROGRAMM 2026–2031	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2026–2031
Erneuerungen und Instandsetzungen	1.168	1.190	1.255	1.297	1.399	1.385	7.694
Fruchtgenuss	595	668	608	533	576	615	3.595
Investitionen	265	244	269	200	126	95	1.199
Gesamt	2.028	2.101	2.132	2.030	2.100	2.096	12.488

IM VERGLEICH ZUM BAUPROGRAMM 2025–2030 haben wir im Bereich der Instandsetzungen und Erneuerungen das Budget für das Bauprogramm 2026–2031 um € 448 Mio. (€ 7.694 Mio. zu € 7.246 Mio.) erhöht (Abbildung 11).

Dabei ergeben sich allein € 435 Mio. daraus, dass die Kosten für das Jahr 2031 anstelle von jenen des Jahres 2025 angesetzt werden. Die restlichen Erhöhungen sind durch die Valorisierung, Neueinmeldungen, Verschiebungen und Projektkostenerhöhungen begründet.

VERGLEICH GEPLANTER INVESTITIONEN

Abbildung 11 – Vergleich der Investitionen in Erneuerungen und Instandsetzungen, in Mio. Euro





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

KÜNFTIGE BAUPROGRAMME ORIENTIEREN SICH VERSTÄRKT AN DIESEN LEITLINIEN:

- Schäden sollen frühzeitig und kosteneffizient behoben werden, um die Bausubstanz zu erhalten.
- Die Lebensdauer bestehender Anlagen soll bestmöglich genutzt und verlängert werden.
- Maßnahmen werden strategisch nachhaltig geplant, gebündelt oder – wenn sinnvoll – zeitlich verschoben.
- Anlagen in schlechterem Zustand (Zustandsklassen 4 und 5) werden bewusst und kontrolliert gemanagt.

**DADURCH TRAGEN WIR WESENTLICH
ZU EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG,
EINEM GERINGEREN RESSOURCENVERBRAUCH
UND DER SCHONUNG DER UMWELT BEI.**



4.2 LANGFRISTPROGNOSE MITTELS LEBENSZYKLUSBETRACHTUNG

DER ERHALTUNGSBEDARF hängt unmittelbar mit der zeitlichen Entwicklung der Netzlänge zusammen (*siehe Abbildung 2, Seite 7*). Im Unterschied zum mittelfristigen Bauprogramm kann mit einer Langfristprognose der Finanzbedarf langfristig abgeschätzt werden.

Die Prognose wurde bis zum Jahr 2100 erstellt. Sie basiert auf theoretischen Lebenszyklusberechnungen mit Regel-Instandsetzungszyklen und einheitlichen Kostenbenchmarks für die Bereiche Freiland, Brücken, Tunnel baulich, Tunnel E+M und Sonstiges.

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 auch die Kosten für die

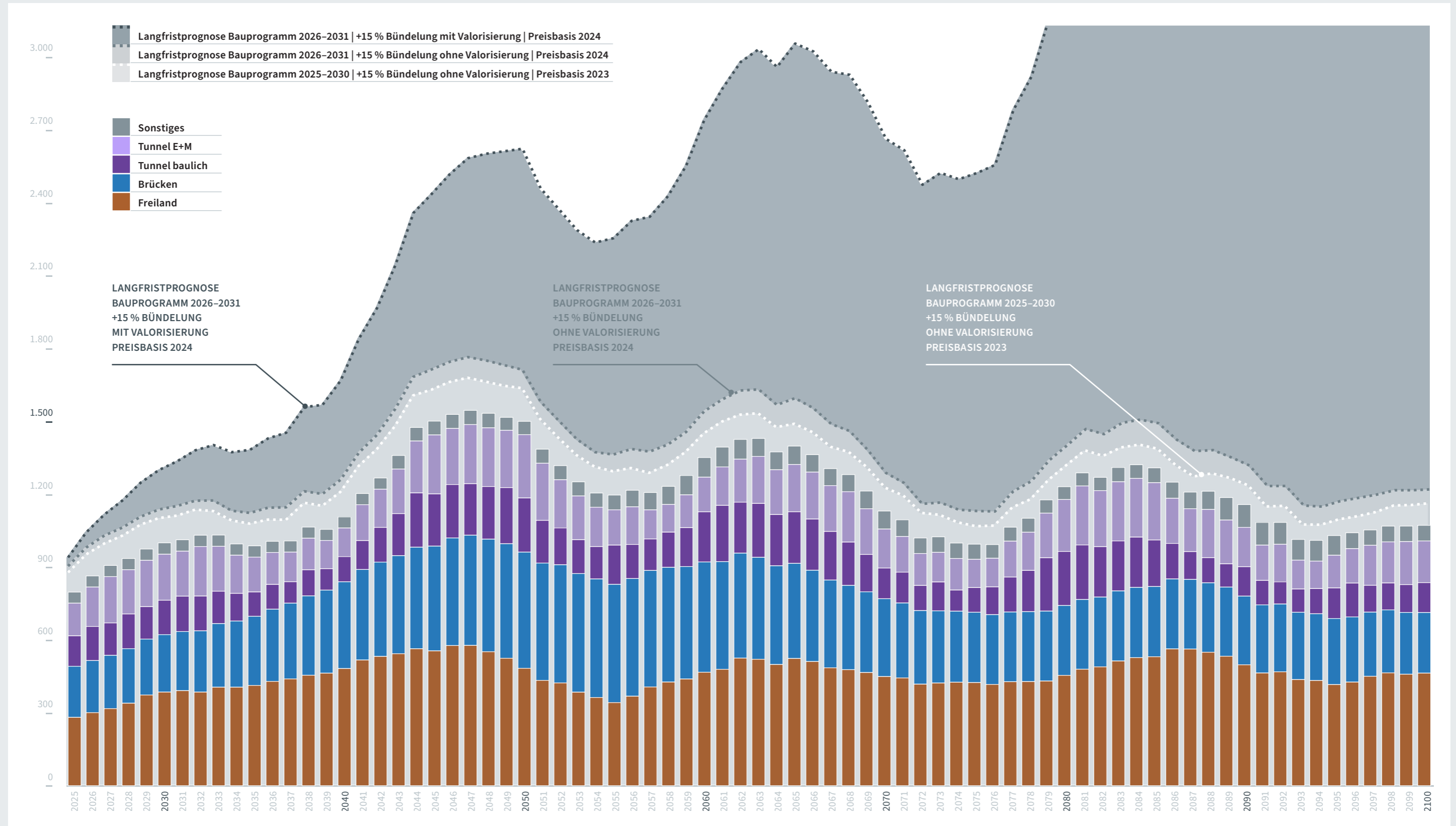
Erhaltung sämtlicher künftigen Netzerweiterungen und Ausbauprojekte, allerdings nicht deren Ersterrichtung. Ihr Einfluss für Instandsetzungen und Erneuerungen liegt erst weit in der Zukunft und ist deshalb in den nächsten Jahrzehnten noch nicht relevant.

VERKEHRSBEEINTRÄCHTIGUNGEN durch Baumaßnahmen sollten möglichst reduziert und eine gesamtgesellschaftliche 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*).

Aufgrund der langfristigen Vorschau erfolgt die Darstellung in Abbildung 12 mit und ohne Valorisierung.

LANGFRISTIGE BEDARFSPROGNOSE 2025

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)
E+M	elektrotechnische und maschinelle Ausrüstung
RVS	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
SI	Substanzwert des Straßenoberbaus
STSG	Straßentunnel-Sicherheitsgesetz
TEN	Trans-European Networks (Transeuropäische Netze)
TERN	Trans-European Road Network (Transeuropäisches Straßennetz)

5.2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

HIER SIND AUSGEWÄHLTE BEGRIFFE ERLÄUTERT, DIE IN DIESEM BERICHT VERWENDET WERDEN:

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]

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

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]

Neuerstellung des gesamten gebundenen Straßenoberbaus

[Quelle: AS]

ERHALTUNGSZUSTAND

Durch Abnutzung, Verbrauch oder Alterung beeinflusste Gebrauchseigenschaften von Materialien bzw. aus diesen Materialien 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 Straßenver-

kehrszeichen 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]

TIEFGREIFENDE INSTANDSETZUNG

Erneuerung maßgebender Bauteile

[Quelle: AS]

KONTROLLE

Augenscheinliche Beurteilung der Anlage auf ihren geforderten Zustand im Vergleich zur letzten Inspektion (Kontrolle, Prüfung)

[Quelle: AS]

Eine Kontrolle erfolgt in der Regel alle zwei Jahre, 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 alle sechs Jahre 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 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 Kostenschätzung 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]

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]

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

5.3 QUELLENVERZEICHNIS UND ZITIERVORSCHLAG

[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)

ASFINAG Bau Management GmbH (2026): Zukunftsfit unterwegs – Netzzustandsbericht 2025. Wien: ASFINAG. Online verfügbar unter: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/> (PDF).

5.4 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Struktur des Unternehmens	6
Abbildung 2	Historische Entwicklung des ASFINAG-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 Korridore	13
Abbildung 7	Substanzwert Gesamt	16
Abbildung 8	Bauwerkszustand	18
Abbildung 9	Gewichtetes Durchschnittsalter	19
Abbildung 10	Ausgaben Bauprogramm nach Investitionsbereichen	23
Abbildung 11	Vergleich geplanter Investitionen	24
Abbildung 12	Langfristige Bedarfsprognose 2025	27

5.5 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1	Das Netz in Zahlen (Stand 03.03.2026)	10
Tabelle 2	Zielerreichung Erhaltungsstrategie 2025	21
Tabelle 3	Geplante Investitionen laut Bauprogramm 2026–2031, 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, Martin Gombotz, Christian Honeger,
Clemens Klass, Josef Kloimstein,
Reinhard Lohmann-Pichler, Thomas Moser,
Walter Neumann, Dominik Prammer,
Volker Reinprecht, Roman Schremser,
Johannes Steigenberger, Michael Steiner,
Martin Wittig, Kristina Wittmann

GRAFIK:

Michaela Lehmann

ALLE FOTOS:

ASFINAG