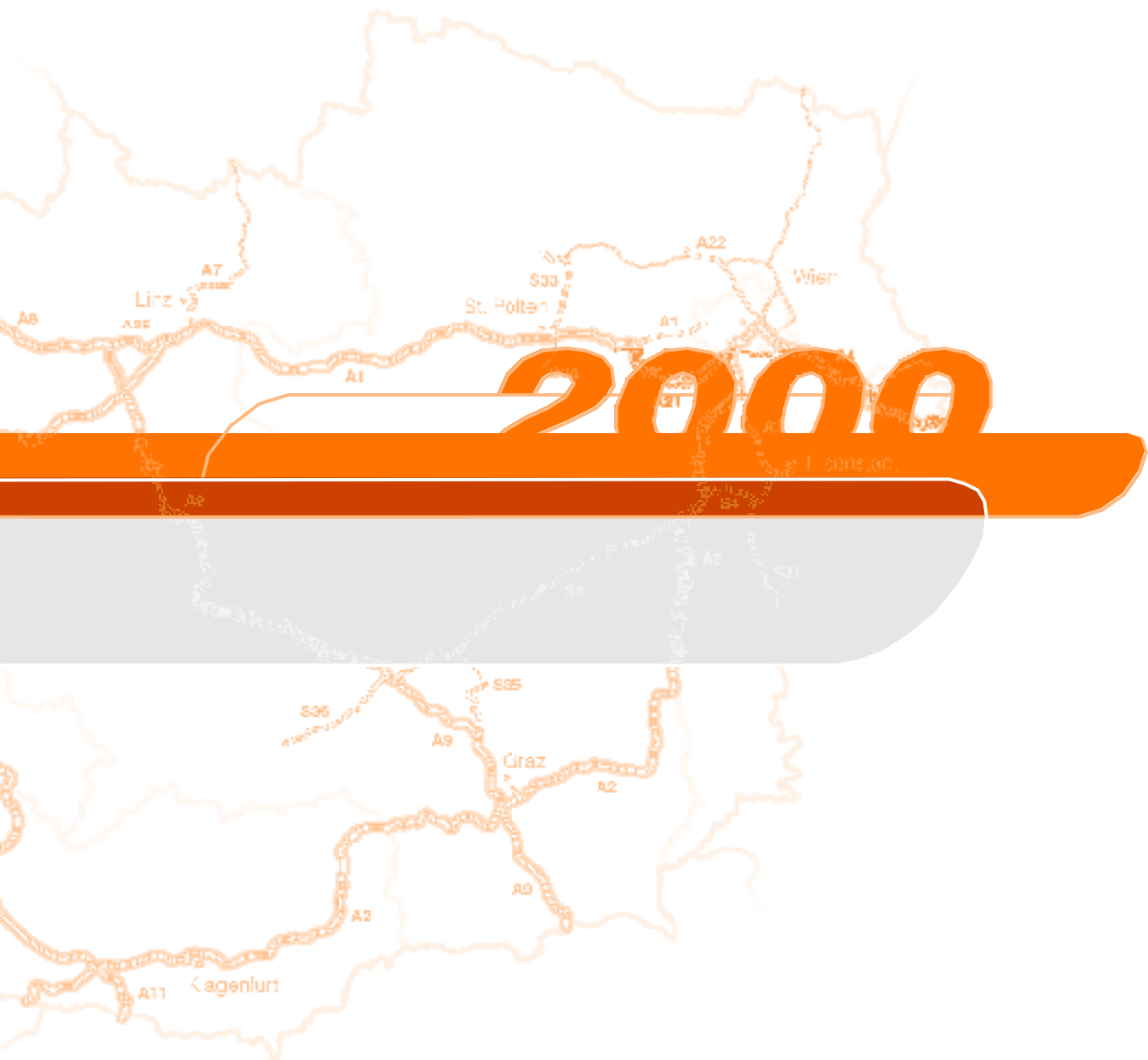


Impressum

Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft
1011 Wien, Rotenturmstraße 5-9, Postfach 983
Telefon: +43/1/531 34-0, Telefax: +43/1/531 34-19
E-mail: office@asfinag.at
www.asfinag.at
UID-Nr.: ATU43143200

Design:
ConceptDesign
Römbergasse 44/25, 1160 Wien
E-mail: welcome@conceptdesign.at
Druck:
Druckerei Ketterl
3001 Mauerbach/Wien

Lagebericht über das Geschäftsjahr 2000	4
1. Allgemein	5
2. ASFINAG-Netz und Verkehrsentwicklung	7
3. Planung, Bau und bauliche Erhaltung	8
4. Betriebliche Erhaltung	18
5. Mautwesen	24
6. Finanzierung	31
7. Ausblick	34
Jahresabschluß 2000	36
Bilanz zum 31. Dezember 2000	38
Anlagenspiegel 2000	40
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2000	42
Anhang	43
A) Allgemeine Grundlagen	43
B) Erläuterungen zur Bilanz	45
C) Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	49
D) Sonstige Angaben	51
E) Bestätigungsvermerk	52
F) Bericht des Aufsichtsrates	52



Dieser Lagebericht stellt gleichzeitig den Konzernlagebericht dar, da von der Bestimmung des § 267 (3) HGB Gebrauch gemacht wird und der Lagebericht der ASFINAG und der Konzernlagebericht zusammengefaßt werden.

1. Allgemein

Das Geschäftsjahr 2000 war geprägt von einer erhöhten Bautätigkeit, insbesondere im Bereich Neubau. Wesentlich dabei waren neben der Weiterführung des Lückenschlusses die Generalsanierungen auf der A 1 West Autobahn, wobei im Jahr 2000 mehr als 50 km Richtungsfahrbahn der A 1 generalerneuert für den Verkehr freigegeben werden konnten.

Weiters wurden die Vorarbeiten für die Generalsanierungen auf der A 2 im Raum Wien so weit abgeschlossen, dass die Bauarbeiten durchgeführt werden können, ohne den Verkehr durch eine Reduktion der befahrbaren Fahrstreifen wesentlich zu beeinflussen. Auch in den Folgejahren wird es notwendig sein, das derzeitige Niveau der Erhaltungsbautätigkeiten des durchschnittlich 23 Jahre alten Netzes beizubehalten bzw. sogar auszuweiten.

Mit der Verkehrsfreigabe des Landecker Tunnels im Zuge der Südumfahrung Landeck und dem Abschluss des Knoten Selzthal im Zuge der A 9 Pyhrn Autobahn konnten wieder maßgebliche Teile des Lückenschlussprogramms erfüllt werden. Alle anderen Projekte im Rahmen dieses Programms sind entweder in der Planungs- oder in der Bauphase zügig weitergeführt worden, insbesondere konnte für wichtige Teilstrecken die Umweltverträglichkeitsprüfung abgeschlossen werden.

Eine zentrale Rolle spielte im Berichtsjahr die Vorbereitung für die Realisierung eines LKW-Mautsystems. Nach dem Abgehen vom bisher geplanten dualen, halboffenen Mautsystem gegen Ende des Berichtsjahres wird an der möglichst raschen Um-

setzung nach neuen Vorgaben gearbeitet, sodass spätestens im Jahr 2004 mit Finanzmitteln aus der LKW-Maut gerechnet werden kann.

In der betrieblichen Erhaltung wurde der positive Weg einer verbesserten und serviceorientierteren Leistung weiterverfolgt. Für die Modernisierung des Betriebes und Verbesserung der Information der Verkehrsteilnehmer wurden neue Projekte in Angriff genommen. Hierzu ergänzend konnte vor allem das Drittgeschäft erweitert werden, sodass für die kommenden Jahre ein nicht unwesentlicher Teil der Erträge auch aus diesem Bereich zu erwarten sind. Durch die weitere Auslagerung von konzernbezogenen Aufgaben an die Tochtergesellschaften, insbesondere im Drittgeschäft, konnten Synergien im Konzern genutzt und eine sinnvolle Arbeitsteilung realisiert werden.

Der Finanzbereich war geprägt vom Ansteigen des Zinsniveaus, sowohl in den US- als auch den europäischen Märkten. Die durchschnittliche Zinsbelastung erhöhte sich um 38 Basispunkte. Dadurch, aber auch durch die Ausweitung des Geschäftsvolumens, ergab sich ein erhöhter Finanzierungsbedarf gegenüber dem Vorjahr. Die Währungsstruktur blieb im wesentlichen unverändert.

Zur Verbesserung der Holdingfunktion stand 2000 der weitere anforderungsgerechte Ausbau des kurz-, mittel- und langfristigen Controllinginstrumentariums im Vordergrund. Dies erfolgte unter laufender Feinabstimmung der Planungs- und Informationsabläufe mit den Tochtergesellschaften und Bundesländern, wie auch mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Insbesondere konnte im Rahmen der Werkverträge mit den Bundesländern ein einheitliches Schema zur Kostenrechnung und Berichterstattung in der betrieblichen Erhaltung festgelegt werden.

Aufgrund des Umstandes, dass der ASFINAG die Betreuung des gesamten hochrangigen Straßennetzes obliegt und dem-

gemäss die Ausschreibungen für die Neu- und Sanierungsbauvorhaben durch die Bundesländer als vergebende Stelle für die ASFINAG als Auftraggeberin im Sinne des BVergG durchgeführt werden, ist auch die ASFINAG für Anträge von Bietern oder Bewerbern, welche sich in den durchgeführten Vergabeverfahren übergeben erachten, passiv legitimiert. Festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass die Anzahl der Nachprüfungsanträge vor dem Bundesvergabeamt jährlich steigt, eine Entwicklung, die das gesamte öffentliche Auftragswesen betrifft. Trotz der Vielzahl der Vergaben konnten in den vergangenen Jahren sämtliche Vergabekontrollverfahren mit einer einzigen Ausnahme erfolgreich abgeschlossen werden.

Zunehmend entsteht jedoch der Eindruck, dass Nachprüfungsverfahren von Bietern eingeleitet werden, nur um Ausschreibungen zur Aufhebung zu bringen, was keineswegs im Sinne des Vergaberechtes gelegen sein kann.

Trotz erheblicher Ausweitung des Geschäftsvolumens im Berichtsjahr sowie a.o. Belastungen durch außerplanmäßige Abschreibungen infolge Einstellung des dualen LKW-Mautprojektes liegt das Jahresergebnis über Plan.

2. ASFINAG-Netz und Verkehrsentwicklung

Im Berichtsjahr 2000 wurde im Abschnittsverzeichnis für das ASFINAG-Netz eine Gesamtlänge von 2.112 km ausgewiesen. Von dem gesamten Streckennetz entfielen dabei 1.716 km auf Autobahnen, 353,3 km auf Schnellstraßen und 42,7 km auf Bundesstraßen B (B 301 und B 302, Teile der B 180).

Mit Stand Dezember 2000 sind in Summe 41,3 km in Bau, davon befinden sich 21 km auf Autobahnen, 12,1 km auf Schnellstraßen und 8,2 km auf Bundesstraßen B (B 180 Reschen Straße – Umfahrung Landeck).

In Planung befinden sich ca. 133 km, die sich auf 61 km Autobahnen, 41 km Schnellstraßen und 31 km Bundesstraßen B aufteilen. Bei den geplanten Bundesstraßen B handelt es sich um zwei Straßenanlagen: die B 301 Wiener Südrandstraße („Verbindung der A 2 Süd Autobahn mit der A 4 Ost Autobahn, die sogenannte Südumfahrung Wiens“) und die B 302 Wiener Nordrandstraße.

Die Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge auf dem ASFINAG-Netz beträgt nach den ersten, vorläufigen Auswertungen ca. 20,0 Mrd. Fahrzeugkilometer, was eine Steigerung von ca. 2,7 % bedeutet. Verglichen mit den durchschnittlichen Steigerungen der letzten 3 Jahre in der Gesamtfahrleistung auf den Bundesstraßen B mit ca. 1 % jährlich, zeigen die Zuwachsraten seit 1995 am ASFINAG-Netz mit 1,9 bis 4,9 % jähr-

lich die große Bedeutung dieser Hochleistungsstrecken für den Gesamtverkehr in Österreich.

Wie auch in den Jahren zuvor setzt sich der Trend des hohen Wachstums des LKW-Verkehrs im ASFINAG-Netz bei gleichzeitiger Stagnation im Bundesstraßennetz B fort. Im Berichtsjahr 2000 lag der Zuwachs des LKW-Verkehrs bei rd. 4,0 % auf dem gesamten ASFINAG-Netz. Aufgrund der höheren Zuwächse des LKW-Verkehrs gegenüber dem PKW-Verkehr ist auch im Berichtsjahr 2000 der LKW-Anteil auf 14,9 % gestiegen.

Diese Entwicklung der Fahrleistungen bzw. der Verkehrsbelastungen auf dem hochrangigen Straßennetz in Österreich verdeutlichen den Trend in der Verkehrsentwicklung klar:

Auf dem rund 2.000 km langen Streckennetz, das entspricht ca. 16 % des Anteils an den gesamten Bundesstraßen in Österreich, werden derzeit, ohne Einbezug der Landes- und Gemeindestraßen, rund 46 % des Gesamtverkehrs und ca. 61 % des Schwerverkehrs – Tendenz steigend – abgewickelt.

Die Fahrleistungen (in Mio. Fahrzeugkilometer) respektive die Zunahme der Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr sowie eine Aufstellung der Verkehrsmengen und des Anteils des LKW-Verkehrs im Straßennetz der ASFINAG sind aus den Tabellen zu entnehmen.

Fahrleistungen in Mio. Fahrzeug- kilometer

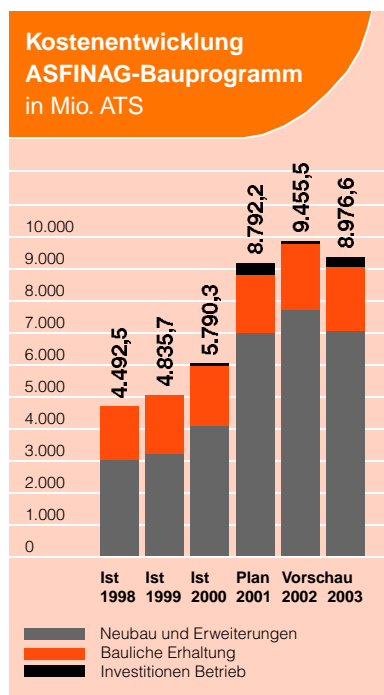
1995	17.121
1996	17.953
1997	18.429
1998	19.120
1999	19.703
2000 (vorläufig)	20.000

Anteil des LKW-Verkehrs auf Autobahnen und Schnellstraßen

1995	13,8 %
1996	14,0 %
1997	14,0 %
1998	14,5 %
1999	14,7 %
2000 (vorläufig)	14,9 %

Zunahme der Fahrleistungen gegenüber dem Vorjahr

	LKW-Verkehr auf Auto- Autobahnen und Schnellstraßen	LKW-Verkehr auf Bundesstraßen B	Gesamtverkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen	Gesamtverkehr auf Bundesstraßen B
1997	7,5 %	6,4 %	2,2 %	1,8 %
1998	7,0 %	1,2 %	4,8 %	0,7 %
1999	5,1 %	3,8 %	3,8 %	1,8 %
2000 (vorläufige Werte)	4,0 %	1,0 %	3,0 %	0,5 %



3. Planung, Bau und bauliche Erhaltung

Bauprogramm 2000 – Kostenübersicht

Im Berichtsjahr 2000 betrafen die Baumaßnahmen der ASFINAG im wesentlichen Neubaumaßnahmen im Rahmen des Lückenschlusses und Kapazitätserweiterungen, Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen am bestehenden Netz sowie Maßnahmen der baulichen Erhaltung. Die von den neun Werkvertragspartnern und den zwei Tochtergesellschaften im Auftrag der ASFINAG sowie von der ASFINAG selbst abwickelten Projekte teilen sich hinsichtlich der Baukosten, wie in nachstehender Tabelle ersichtlich, auf.

Die Kosten für Neubau und Erweiterungen liegen im Berichtsjahr 2000 gegenüber 1999 um beachtliche 27,0% höher (von ATS 3,1 Mrd. 1999 auf ATS 3,9 Mrd. 2000). Auch die Aufwendungen für die bauliche Erhaltung

wurden 2000 wiederum gesteigert. Außerdem wurden 2000 erstmals wesentliche Investitionen zur Verbesserung des Straßenbetriebs getätigt.

Für das Jahr 2001 ist geplant die Investitionen in den Neubau auf über ATS 6,0 Mrd. zu steigern und die Aufwendungen für die bauliche Erhaltung auf dem hohen Niveau der beiden letzten Jahre zu halten. Auf Grund des Zustandes des Bestandes infolge Alter und zunehmender Verkehrsbelastung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Tunnelanlagen wird es jedoch erforderlich sein, die Mittel für die bauliche Erhaltung in den nächsten Jahren auf knapp ATS 2,0 Mrd. anzuheben.

Bautätigkeiten 2000

Lückenschlussprogramm

Die Umsetzung des ASFINAG Lückenschlussprogramms war auch im Jahr 2000 Schwerpunkt der Neubautätigkeit, wobei jedoch der Planwert in Folge verzögerter

Anteilige Baukosten 2000 (in Mio. ATS)

Bundesland / Gesellschaft	Neubau und Erweiterungen	Erneuerungen und Instandsetzungen	Investitionen für Straßenbetrieb
Wien	53,6	63,8	
Niederösterreich	393,2	404,4	
Burgenland	6,2	37,6	
Oberösterreich	197,9	495,4	
Salzburg	156,9	76,8	
Steiermark	512,0	151,4	
Kärnten	58,5	117,6	
Tirol	56,3	39,6	
Vorarlberg	32,8	30,9	
Summe Bundesländer	1.467,3	1.417,3	
ASG	357,1	173,2	
ÖSAG	2.057,7	205,1	
Summe Tochtergesellschaften	2.414,8	378,4	
ASFINAG	28,9	13,6	70,1
Gesamt	3.911,0	1.809,2	70,1
			5.790,3

ASFINAG Lückenschlussprogramm (Kosten in Mio. ATS)

Bundes- land	Straße	Projektbezeichnung	Baubeginn	Verkehrs- freigabe	Baukosten 2000	aktuelle Gesamtkosten
W/NÖ	B 301	Wiener Südrand Strasse	11. 2001	10. 2006	217,7	4.959,3
W/NÖ	B 302	Umfahrung Süßenbrunn	10. 2003	12. 2006	0,0	1.585,2
T	B 180	Südümfahrung Landeck	01. 1997	06. 2000	195,1	1.380,6
NÖ/ST	S 6	Maria Schutz -Ganzstein/Ost	04. 1997	12. 2004	559,1	5.024,6
ST	S 6	Ganzsteintunnel, 2. Röhre	07. 2005	07. 2008	0,0	627,0
ST	S 6	Kindberg - St.Marein	11. 2001	12. 2004	3,3	295,9
T	S 16	Pians - Flirsch	10. 2000	12. 2005	142,7	2.750,0
V	S 18	S 18 Bodensee Schnellstrasse	06. 2003	10. 2006	0,0	1.447,4
B	S 31	Weppersdorf - Neutal	07. 1997	10. 1999	47,0	221,2
B	S 31	Neutal - Oberpullendorf	10. 2001	08. 2004	5,7	427,2
ST	S 35	Stausee Zlatten - Röthelstein	02. 2002	03. 2007	15,4	1.850,4
ST	A 2	Abschnitt Steinberg, 2. Richtungsfahrbahn	09. 2002	06. 2005	0,0	885,7
ST	A 2	Abschnitt Herzogberg, 2. Richtungsfahrbahn	06. 2000	12. 2003	21,3	672,6
ST	A 2	Abschnitt Unterwald, 2. Richtungsfahrbahn	09. 2004	06. 2007	0,0	840,4
K	A 2	Völkermarkt West - Klagenfurt Ost	03. 1997	11. 1999	165,2	1.563,9
K	A 2	Gräberntunnel, 2. Röhre	12. 2000	04. 2003	2,0	449,1
OÖ	A 8	Knoten Voralpenkreuz - Wels	04. 2000	10. 2003	272,7	1.935,3
ST	A 9	Plabutschunnel, 2. Röhre	07. 1999	06. 2003	436,1	1.823,4
ST	A 9	Knoten Selzthal, Vollausbau	03. 1997	10. 2000	68,4	516,3
OÖ	A 9	Lainbergtunnel	01. 1994	11. 1997	3,7	1.179,4
OÖ	A 9	Schön - Lainberg Nord	07. 1997	11. 2003	518,7	3.315,9
OÖ	A 9	Inzersdorf - Schön	06. 2001	10. 2004	65,3	1.559,9
S/K	A 10	Tauern- und Katschbergtunnel, 2. Röhren	03. 2004	12. 2008	5,8	3.000,0
V	A 14	Ambergtunnel, 2. Röhre	09. 2000	09. 2003	2,3	693,7

Behördenverfahren nicht in voller Höhe erreicht werden konnte. Im Berichtsjahr 2000 konnten zwei Projekte des Lückenschlussprogramms für den Verkehr freigegeben werden. So erfolgte im Juni 2000 die Verkehrsfreigabe des Landecker Tunnels (Südümfahrung Landeck) im Zuge der B 180 und im Oktober 2000 konnte der Vollausbau des Knoten Selzthal (2. Tunnelröhre) im Zuge der A 9 Pyhrn Autobahn abgeschlossen werden.

Die Schwerpunkte beim ASFINAG-Lückenschlussprogramm lagen im Berichtsjahr 2000 bei folgenden Projekten:

Für die B 301 Wiener Südrandstraße konnte 2000 das UVP-Verfahren abgeschlossen

und die § 4-Verordnung gemäß Bundesstraßengesetz erlassen werden. Mit den Grundeinlösen wurde noch im Herbst 2000 begonnen. Der Baubeginn wird für den Herbst 2001 erwartet. Im Abschnitt Pians - Flirsch der S 16 Arlberg Schnellstraße konnte nach den bereits durchgeführten Vorarbeiten im Oktober 2000 mit dem Bau des Strenger Tunnels begonnen werden. Damit wird voraussichtlich Ende 2005 der letzte Abschnitt der Ost-West-Verbindung in Tirol durchgängig als Schnellstraße ausgebaut sein.

Für die Semmeringquerung der S 6 Semmering Schnellstraße wurde im Jahr 2000 im Bereich Spital der Bau (Tunnel und Freilandabschnitt) fortgeführt. Für den Schei-

teltunnel Semmering erfolgte noch im Dezember 2000 der Vortriebsbeginn.

Für den Vollausbau der A 2 Süd Autobahn im Packabschnitt zwischen Mooskirchen und Modriach in der Steiermark erfolgte im Juni 2000 mit der Modriachbachbrücke der Baubeginn des Abschnitts Herzogberg (2. Röhre Herzogbergtunnel). Die Vorarbeiten für den Vollausbau der A 2 in Kärnten zwischen Bad St. Leonhard und Wolfsberg Nord wurden noch im Dezember 2000 für die zweite Röhre des Gräbern Tunnels mit der Kogljaherbrücke begonnen.

Beim Lückenschluss der A 8 Innkreis Autobahn, der Welser Westspange, zwischen Wels West und dem Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 9) konnte nach Vorliegen des naturschutzrechtlichen Bescheids des Landes Oberösterreich im April 2000 mit dem Bau begonnen werden.

Auf der A 9 Pyhrn Autobahn erfolgte im Lückenschlussabschnitt zwischen Inzerdorf und Lainbergtunnel/Nordportal der Weiterbau der Tunnelkette Klaus und für den Bereich Michldorf konnte nach dem im Berichtsjahr 2000 abgeschlossenen UVP-Verfahren die §4-Verordnung gemäß Bundesstraßengesetz erfolgen.

Der Mitte 1999 begonnene Bau der zweiten Röhre des Plabutsch Tunnels der A 9 Pyhrn Autobahn wurde auch 2000 fortgesetzt.

Für die zweiten Röhren des Tauern und das Katschberg Tunnels der A 10 Tauern Autobahn sind im Berichtsjahr 2000 die Planungen voll angelaufen.

Als Vorarbeiten für die zweite Röhre des Amberg Tunnels der A 14 Rheintal Autobahn wurde im September 2000 mit der Brücke über die Gleisanlage der ÖBB begonnen.

Ein großer Teil der Projekte des Lückenschlussprogramms sind demnach derzeit in Bau bzw. in Bauvorbereitung. Die näch-

sten Fertigstellungen bzw. Verkehrsfreigaben sind folglich in den Jahren 2003 und 2004 vorgesehen. Damit werden dann bereits mehr als 50% der ASFINAG- Lückenschlussprojekte umgesetzt sein (siehe Tabelle auf Seite 9).

Weitere Neubau- und Erweiterungsschwerpunkte

Wesentlicher Erweiterungsschwerpunkt im Berichtsjahr 2000 war der dreistreifige Ausbau der A 1 West Autobahn im Zuge der Generalerneuerungen in Niederösterreich und Oberösterreich. Sowohl zwischen Haag und der mittlerweile ebenfalls neu dem Verkehr übergebenen Anschlussstelle Oed in beiden Fahrtrichtungen und zwischen Pöchlarn und Ybbs wurde die Richtungsfahrbahn Salzburg dreistreifig ausgebaut. Die Arbeiten in diesen Abschnitten konnten bis auf Restarbeiten (Lärmschutz) im Dezember 2000 abgeschlossen werden.

Bereits im Juli 2000 erfolgte die Verkehrsfreigabe des generalerneuerten und ebenfalls dreistreifig ausgebauten Abschnittes der A 1 West Autobahn in Oberösterreich zwischen St. Florian und Linz. Außerdem konnte die neue Anschlussstelle Loosdorf der A 1 in Niederösterreich bereits im August 2000 für den Verkehr freigegeben werden.

Weitere Ausbauswerpunkte im Berichtsjahr 2000 waren die Errichtung des Kollektors im Knoten Guntramsdorf im Zuge der A 2 Süd Autobahn, jeweils die Herstellung der definitiven Decke zwischen Linz-Dornach und Unterweikersdorf im Zuge der A 7 Mühlkreis Autobahn und im Bereich Safental (zwischen Hartberg und Bad Waltersdorf) im Zuge der A 2 sowie die Errichtung der Reinigungsbecken und der Brückentwässerung der Hangbrücke Saag ebenfalls im Zuge der Süd Autobahn.

Generalerneuerung A 1 und A 2

Die Maßnahmen im Rahmen der baulichen Erhaltung konzentrierten sich auch im

Berichtsjahr 2000 sehr wesentlich wieder auf die Generalerneuerung der A 1 West Autobahn. In Niederösterreich und Oberösterreich wurden 2000 mit den Abschnitten Haag – Oed (beide Richtungen), Pöchlarn – Ybbs (Richtung Salzburg), St. Florian – Linz (beide Richtungen) und Aitertalbrücke – Eberstallerbrücke somit insgesamt mehr als 50 km Richtungsfahrbahn der A 1 generalerneuert für den Verkehr freigegeben.

In Oberösterreich konnten für die Generalerneuerung Mondsee (zwischen Landesgrenze Oberösterreich/Salzburg und der Wangauer Ache) die Brückenobjekte der Richtungsfahrbahn Salzburg general saniert bzw. teilweise vollständig erneuert werden.

In Salzburg wurde gemeinsam mit der A 1 Generalerneuerung Salzburg Mitte mit gleichzeitigem Ausbau auf drei Fahrstreifen pro Richtung und der Errichtung des Umweltschutztunnels Lieferung sowie Umbau der Anschlussstelle Salzburg Mitte die Richtungsfahrbahn München im November 2000 fertiggestellt.

In Niederösterreich wurde außerdem als Vorarbeit für die Generalerneuerung im gesamten Abschnitt Vösendorf – Guntramsdorf im Zuge der A 2 die Verbreiterung nach Innen fertiggestellt. Mit der Generalerneuerung der A 2 und dem Ausbau auf vier Fahrstreifen pro Richtung wird im Zusammenhang mit der Anbindung der B 301 der Knoten Vösendorf (A 2, A 21, B 301) umgebaut und erweitert, wofür im Berichtsjahr 2000 die Planungen intensiviert wurden (Einreichprojekt).

Weitere Schwerpunkte der baulichen Erhaltung

Wichtige Großprojekte im Rahmen der baulichen Erhaltung außerhalb der Generalerneuerung der A 1 und der A 2 konnten ebenfalls 2000 fertiggestellt werden.

So konnte im Berichtsjahr 2000 in Wien die vollständige Erneuerung der Prater Hochstraße im Zuge der A 23 abgeschlossen

und die Erneuerung der Laxenburgerbrücke über die A 23 fertiggestellt werden. Zwischen Thomasberg und Aspang in Richtung Graz im Zuge der A 2 in Niederösterreich und zwischen Müllendorf und Eisenstadt im Zuge der A 3 im Burgenland wurde zur Verbesserung der Griffbarkeit und zur Sanierung der Spurrinnen die Fahrbahndecke erneuert.

In der Steiermark wurde die Erneuerung der Betondecke auf dem rechten und mittleren Fahrstreifen zwischen Graz/Ost und Graz/West im Zuge der A 2 abgeschlossen und in Kärnten wurde auf der A 2 zwischen Velden/West und Wernberg als weiterer Schritt im Zuge der Sanierung der Wörthersee-Autobahn in Richtung Italien eine Generalinstandsetzung der Brücken und der Betonfahrbahn durchgeführt.

In Tirol wurde die Erneuerung der Paschbergbrücke im Zuge der A 13 abgeschlossen und bei der Europabrücke wurde, für den Verkehrsteilnehmer nicht unmittelbar sichtbar, mit großem Aufwand der Korrosionsschutz innen im Hohlkasten erneuert. Auf der A 9 und der A 10 konnten im Berichtsjahr 2000 umfangreiche Brückeninstandsetzungen erfolgreich abgeschlossen werden.

Tunnelsicherheit

Die Studie „Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Autobahnen- und Schnellstraßentunnel in Österreich“ im Auftrag der ASFINAG konnte im Juni 2000 abgeschlossen werden. Darauf aufbauend wurden die konkreten Baumaßnahmen geplant und gemäß Prioritätenreihung bzw. gemäß sinnvoller gemeinsamer Umsetzung mit Minimierung der Verkehrsbeeinträchtigungen im ASFINAG-Bauprogramm geplant.

Mit der konkreten Planung der wichtigsten Vorhaben wurde 2000 begonnen und die Umsetzung soll 2001 und 2002 erfolgen (A 9 Bosruck Tunnel und Gleinalm Tunnel, A 10 Katschberg Tunnel, A 12 Roppener Tunnel, S 16 Perjen Tunnel und Arlberg Tun-

nel, A 14 Pfänder Tunnel). Zur Erhöhung der Tunnelsicherheit sind im ASFINAG-3-Jahres-Bauprogramm 2001 – 2003 pro Jahr rund ATS 240 Mio. vorgesehen (siehe Abschnitt „Betriebliche Erhaltung“).

Lärm- und Umweltschutz

Durch den stetigen Anstieg des Verkehrsaufkommens im Streckennetz, als auch infolge der erhöhten Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber der Beeinträchtigung durch den Straßenverkehr, ist der Bedarf von Lärm- bzw. Umweltschutzmaßnahmen auch im Jahr 2000 erheblich gestiegen. Auch infolge der Herabsetzung der Lärmschutzgrenzwerte durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie werden die Investitionen für Lärmschutzmaßnahmen im bestehenden Streckennetz der ASFINAG daher auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen.

Da infolge der geringeren Grenzwerte für Lärmschutz diese Anlagen immer größere Abmessungen annehmen und somit auch das Landschaftsbild wesentlich beeinträchtigt werden kann, hat die ASFINAG im gegenständlichen Geschäftsjahr zwei innovative Projekte forciert, die gegenüber den konventionellen Maßnahmen für Lärmschutz (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzdämme, Einhausungen, etc.) nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch optisch ansprechender und effizienteren Lärmschutz bieten können.

In einem Freilandversuch konnte nachgewiesen werden, dass schalldämmende Lärmschutz-Aufsatzelemente nicht nur wirtschaftlicher als eine Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand sind, sondern auch die Höhe der Lärmschutzmaßnahme erheblich reduziert werden kann.

Des Weiteren wurde im Bereich von Gleisdorf mit dem Bau einer multifunktionalen Lärmschutzanlage begonnen, die nicht nur Kriterien des Lärmschutzes erfüllt, sondern auch durch dynamische Lärmmessungen den Verkehrsteilnehmer durch elektronische

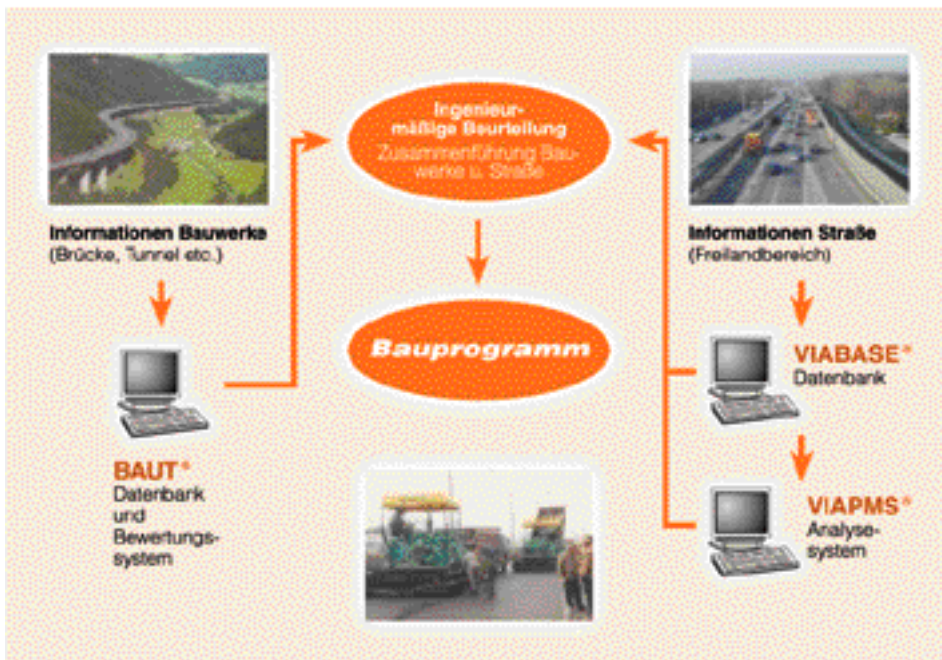
Verkehrsbeeinflussungs- bzw. Leitsysteme sensibilisieren wird. Neben der funktionalen Nutzung dieser Lärmschutzwand wird durch die Installierung der größten Photovoltaikanlage Österreichs der positive Nebeneffekt einer umweltfreundlichen Energiegewinnung sowie eine wirtschaftliche Nutzung erreicht. Da diese multifunktionale Lärmschutzanlage wirtschaftlicher ist als herkömmliche Lärmschutzwände, sieht die ASFINAG in diesem Projekt eine innovative, umweltfreundliche und wirtschaftliche Lösung, die zukunftsweisend für andere Lärmschutzprojekte in Österreich sein kann. Eine weitere Alternative zu den herkömmlichen Lärmschutzanlagen wurde durch eine gekrümmte Lärmschutzwand im Bereich von Innsbruck umgesetzt. Auch in den Bereichen der Generalerneuerungen an der West Autobahn findet eine grundlegende Lärmsanierung statt.

Bei der Errichtung der Neubaustrecken (Lückenschlussprogramm und Großbauvorhaben) werden ca. 20 – 30 % des Gesamtbauvolumens für Lärm-, Umweltschutz- und ökologische Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzlaichgewässer; Ausgleichsflächen; Wiederverwendung und Zwischendepotierung von Trockenrasen und Gehölzen; Wildschutz-, Amphibien- und Reptilienzäune bzw. Leiteinrichtungen; etc.) verwendet.

Erhaltungsmanagement

Im Jahr 2000 wurde das EDV-unterstützte Erhaltungsmanagement, das sich aus der Management-Software VIAPMS, welche auf die Datenbank VIABASE für Freilandabschnitte zugreift, und der Datenbank BAUT für Objekte zusammensetzt, erweitert und ergänzt.

So wurde die Datenbank VIABASE, zusätzlich zu den jährlich ausgeführten Maßnahmen, um die Daten aus der visuellen Zustandserfassung 2000 ergänzt und erstmalig die Managementsoftware VIAPMS für die Autobahnabschnitte A 9 Pyhrn Autobahn und A 10 Tauern Autobahn in Anwendung gebracht.



In Abstimmung mit der Budgetvorgabe, den bauteilbezogenen Zustandsdaten der betroffenen Objekte aus der Objektdatenbank BAUT und dem Zustand der jeweiligen Freilandstrecken konnten somit die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen und deren zeitlichen Abfolge frühzeitig für einen mittel- und langfristigen Zeitraum erfasst werden.

Im Rahmen dieses Erhaltungsmanagements wird auch den erhöhten Anforderungen der Tunnelsicherheit Rechnung getragen. So wurde das Modul Tunnel detaillierter in die zwei Teilmodule „Tunnel elektromaschinell“ und „Tunnel bautechnisch“ gegliedert und die BAUT generell um die baulich ausgeführten Maßnahmen im Jahr 2000 ergänzt.

Nachnutzung der EU-Grenzübergänge

Da im Berichtsjahr an einzelnen Grenzübergängen zum Teil eine Ausweitung der Bundesnutzungen erfolgt ist, mussten die Nachnutzungsüberlegungen adaptiert werden. Die rechtlichen Voraussetzungen wurden im Dezember 2000 mit einer Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 geschaffen. Zusätzlich zu den EU-Binnen-

grenzübergängen sollen auch die Hochbauten an den EU-Außengrenzübergängen des ASFINAG-Straßennetzes in den Fruchtgenuss übernommen werden.

Mit dem Umbau der Raststation Wals/Nord an der A 1 West Autobahn (Tankstelle, LKW-Service-Center und Restaurant) konnte der erste Teil der Nachnutzung der EU-Binnengrenzübergänge realisiert werden. Bei zwei weiteren EU-Binnengrenzübergängen wurde mit der Vorbereitung zur Umsetzung der Nachnutzungskonzepte begonnen. Das sind die Grenzübergänge A 8 Suben (Raststation und bewirtschafteter Zollamtsplatz) sowie A 13 Brenner (Raststation).

Raststationen und LKW-Service-Center

Die serviceorientierte Erweiterung und Verbesserung des Angebotes zur Erholung und Betreuung der Reisenden wurde im Berichtsjahr sukzessive weitergeführt. Das ASFINAG-Straßennetz wurde um zwei neue Raststationen erweitert, sodass nun insgesamt 80 Raststationsanlagen den Autofahrern zur Verfügung stehen. Die Raststation Simmering an der A 4 Ost Autobahn, Richtungsfahrbahn Ungarn, konnte im Som-

mer eröffnet werden und die Raststation Hohenems an der A 14 Rheintal Autobahn wurde im Herbst in Betrieb genommen.

Die Errichtung einer weiteren Raststation an der A 12 bei Mils wurde nach Ausschreibung an einen regionalen Vertragspartner übertragen. Die Ausschreibung zur Errichtung einer Raststation an der A 2 im Raum Wörthersee wurde vorbereitet. Der Bau des ersten großflächigen LKW-Service-Centers mit eigener Tankstelle wurde im Zuge der Modernisierung und Erweiterung der A 1 Raststation Völlerndorf bei St. Pölten im Frühjahr 2000 angefangen.

Schwerpunktparkplätze

Im Jahr 1999 wurde das von der ASFINAG beauftragte Parkplatzkonzept fertig gestellt, dessen Ziel die Reduzierung der kleinen, schlecht ausgestatteten und in der Erhaltung sehr aufwendigen Parkplätze zum Inhalt hat. Im Gegenzug ist eine Konzentration auf wenige, mit guter Infrastruktur ausgestattete, attraktive Rastanlagen vorgesehen.

Das wesentliche Ergebnis aus dieser Studie ist die Reduzierung der bestehenden 340 kleinen, schlecht ausgestatteten Parkplätze auf 120 Schwerpunktparkplätze entlang des gesamten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes.

Durch die Aufhebung der Mautstellenverordnung musste dieses Schwerpunktparkplatzkonzept einer grundlegenden Überarbeitung zugeführt werden, wobei gleichzeitig hinsichtlich der Gestaltung und Ausführung der Schwerpunktparkplätze ein „Corporate Design“ erarbeitet wird.

Die ersten beiden Pilotprojekte für die Schwerpunktparkplätze werden derzeit im Bereich Triestingtal und Leobersdorf im Zuge der A 2 Süd Autobahn umgesetzt.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)

Verkehrsbeeinflussungsanlagen gehören in hochbelasteten Straßennetzen heutzuta-

ge zur Standardausrüstung, um die Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit sowie den Fahrkomfort für die Verkehrsteilnehmer zu optimieren, damit auch die Umweltbelastungen zu reduzieren und Informationen über den Straßenzustand an die Kraftfahrzeugfahrer weitergeben zu können.

Diese Systeme beinhalten Streckenbeeinflussungen, Wechselwegweisungen, Knotenpunktbeeinflussungen, Rampensteuerungen, Informationseinrichtungen und ergänzende Regelungen an Anschlussstellen.

Aufgrund der beschränkten Ausbaumöglichkeiten, insbesondere in den Ballungsräumen und Tälern, sind Kapazitätserweiterungen zur Aufnahme der wachsenden Verkehrsmengen nur eingeschränkt möglich.

Die Errichtung von gezielten Verkehrsbeeinflussungsanlagen ist daher nicht nur ein effizientes Mittel, insbesondere durch die optimale Nutzung der vorhandenen Straßinfrastrukturen, um zumindest einen Teil des wachsenden Verkehrs aufzunehmen, sondern auch der derzeit zu setzende notwendige Schritt, um künftighin die steigenden Emissionen aus dem Straßenverkehr deutlich zu reduzieren.

Seitens der ASFINAG ist vorgesehen, folgende kurz- bis mittelfristige Projekte von Verkehrsbeeinflussungsanlagen umzusetzen:

- VBA Wien / Niederösterreich (A 1, A 2, A 3, A 4, A 21, A 22, A 23, B 301, B 302, B 305 in zeitlicher Abhängigkeit von der Realisierung des künftigen hochrangigen Straßennetzes)
Fertigstellung: siehe Grafik
- VBA Tirol (A 13 / A 12 vor allem im Raum Innsbruck)
Fertigstellung: 2004
- VBA Salzburg (A 1 / A 10)
Fertigstellung: 2006
- VBA Graz (A 2 / A 9)
Fertigstellung noch nicht festgelegt

- VBA Linz (A 1 / A 7)
Fertigstellung noch nicht festgelegt

Phasen VBA Wien / Niederösterreich

Für die VBA „Wien / Niederösterreich“ und die VBA „Tirol“ sind im Jahr 2000 die Machbarkeitsstudien positiv abgeschlossen worden, wobei der maßgebliche Inhalt dieser Studien in der Untersuchung der Voraussetzungen und Möglichkeiten für die Einrichtung eines übergreifenden und zukunftsorientierten Gesamtsteuerungssystems (= VBA) und dessen volkswirtschaftlichen Auswirkungen liegt, d.h. es wurden Kosten- wie auch Nutzenabschätzungen durchgeführt. Da in beiden Fällen der wirtschaftliche Nachweis für die Einrichtung des konzipierten Systems (Nutzen-Kostenfaktor von 4,5) und die technische Durchführbarkeit aufgezeigt worden ist, wurde deren Umsetzung beschlossen.

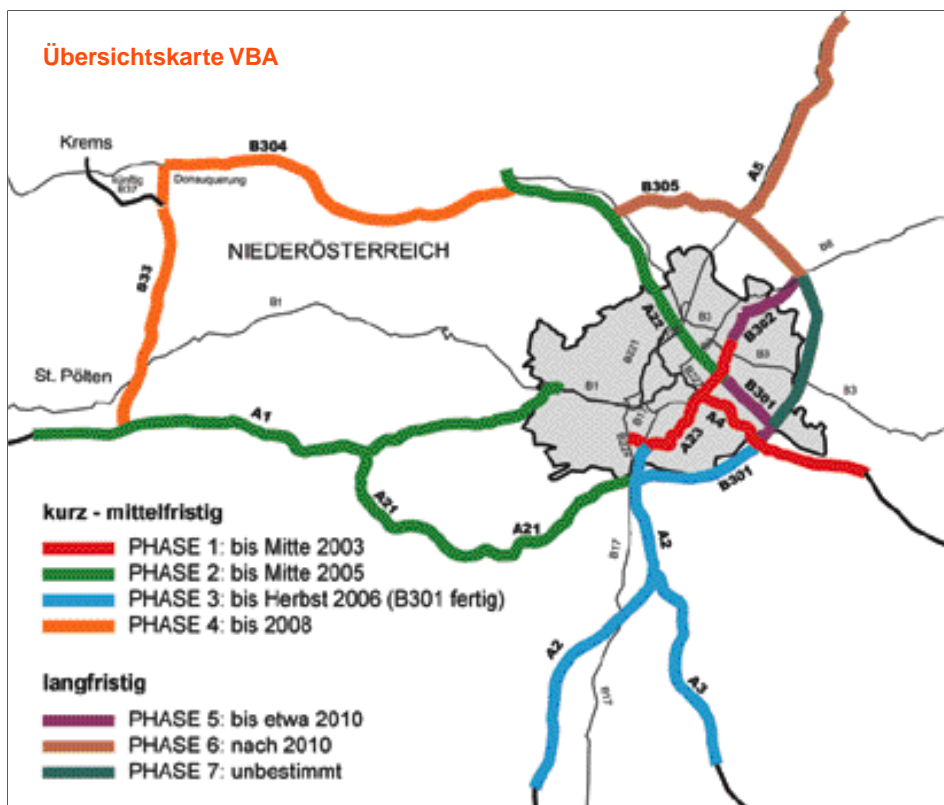
Die Projekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase (Vorbereitung der Detailplanung und Ausschreibung).

Für die anderen Bereiche werden im Jahr 2001 die Machbarkeitsstudien durchgeführt und somit die Notwendigkeit bzw. die technische Durchführbarkeit geprüft.

Netzerweiterungen – Ergebnisse der Korridoruntersuchungen

Folgende Korridoruntersuchungen unter Mitfinanzierung der ASFINAG konnten im Jahr 2000 abgeschlossen werden, wobei die nachfolgenden Straßenbezeichnungen gemäß dem BStG 1971 idgF angeführt sind:

- Großräumige Korridoruntersuchungen „Ostregion“ mit den Korridoren A 5 Nord Autobahn (Brünner Korridor – ehemalige B 7) als Verbindung von Wien über die



tschechische Staatsgrenze bei Drasenhofen nach Brünn und Prag

- B 305 Nordostumfahrung Wien (von der Anschlussstelle Wien-Lobau (B 301 – Wiener Südrandstrasse) bis zur Anschlussstelle Korneuburg West (A 22 – Donauufer Autobahn))
- B 307 Parndorfer Straße (ehemalige B 50 – Spange Kittsee) als Verbindung von Wien nach Bratislava (von der A 4 Ost Autobahn bei Parndorf bis zur slowakischen Staatsgrenze bei Kittsee)
- Korridoruntersuchung „B 310 Mühlviertler Straße“ (ehemalige B 125) als Verbindung von Linz über Freistadt nach Prag und Pilsen (ab der A 7 Mühlkreis Autobahn bis zur tschechischen Staatsgrenze bei Wulowitz)

Somit konnten alle im Rahmen der GSD-Studie (= Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich) empfohlenen intermodalen Netz- und Korridoruntersuchungen im Jahr 2000 fertiggestellt werden.

Eines der Ergebnisse dieser Korridoruntersuchungen besteht in der Errichtung der A 5 Nord Autobahn als Autobahn und der nachfolgenden Straßen wie

- B 305 Nordostumfahrung Wien
- B 307 Parndorfer Straße
- B 310 Mühlviertler Straße

als autobahnähnliche Straßen (2 x 2 streifig mit Pannestreifen). Dies erfolgte aufgrund ihrer hohen funktionalen Bedeutung als Straßenverbindung sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene.

Auch die B 304 Stockerauer Bundesstraße von der Anschlussstelle Stockerau bis zur S 33 Kremser Schnellstraße soll autobahnähnlich im oben genannten Sinn ausgebaut werden. Diese Straßenzüge können entsprechend den geltenden EU-Wegeko-

stenrichtlinien 1999/62 bemauteet werden (fahrleistungsabhängige Bemauteetung für LKW, vignettenpflichtig für PKW). Eine Übertragung dieser Abschnitte in das ASFINAG-Netz (Erweiterung des Fruchtgenusses) ist vorgesehen, erste Gespräche mit Vertretern des BMVIT wurden bereits geführt.

Die ASFINAG hat weiters im Rahmen des EU-Förderungsprogramms MIP für die Jahre 2001 - 2006 für die genannten höchstrangigen Straßen um Förderung, sowohl für die Planungen (50 % EU-Förderung) als auch für die Errichtungen (10 % EU-Förderung), angesucht. Diese mussten von der EU vorerst abgelehnt werden, da diese Strecken noch nicht Bestandteile des TERN sind, werden aber für die späteren Jahre in Evidenz gehalten, d.h. wenn diese Bestandteile werden, sind bereits alle notwendigen Schritte eingeleitet worden, um die Förderung der EU zu erhalten.

Baustellenmanagement

Im Zuge des Baustellenmanagements kommt es zu einer Zusammenarbeit zwischen den neun Werkvertragspartnern und den zwei Tochtergesellschaften der ASFINAG. Dabei werden in einem ersten Arbeitsschritt die Daten der geplanten Baumaßnahmen erfasst und an die ASFINAG übermittelt. Dazu wurde von der ASFINAG eine eigene Erfassungssoftware auf der Basis von MS-Access entwickelt und bei 55 Meldestellen eingerichtet. Nachdem die Daten bei der ASFINAG eingelangt sind, wird zusätzlich zu den Vorarbeiten der jeweiligen Referenten in den Ländern, eine interne Bewertung der geplanten Verkehrsführung und Behinderungsdauer durchgeführt. Werden von der ASFINAG Änderungen vorgenommen, so werden diese mit den Sachbearbeitern vor Ort abgeklärt und veranlasst.

Nach diesem Entscheidungsprozeß werden die koordinierten Baumaßnahmen im Internet unter der Adresse www.asfinag.at veröffentlicht. Durch dieses Vorgehen werden die Behinderungen durch Bauarbeiten



im Bereich des ASFINAG Straßennetzes sowohl örtlich als auch zeitlich auf ein Minimum beschränkt und eine laufende Information der Öffentlichkeit sichergestellt.

Eine erste Gesamtübersicht über das geplante Baustellengeschehen im jeweils laufenden Jahr wird von der ASFINAG zeitgerecht jeweils vor dem Osterreiseverkehr für das gesamte Streckennetz zusammengestellt.

4. Betriebliche Erhaltung

Mit dem Fruchtgenussvertrag hat die ASFINAG die betriebliche Erhaltung des ihr übertragenen hochrangigen Bundesstraßennetzes mit einer Gesamtlänge von knapp 2.000 km übernommen. Die dazu erforderlichen operativen Aufgaben wurden den beiden Bundesstraßengesellschaften ASG und ÖSAG sowie den neun Bundesländern, basierend auf sogenannten Werkverträgen, übertragen.

Kosten der betrieblichen Erhaltung

Die Gesamtkosten der betrieblichen Erhaltung (inkl. Overhead) betragen im Berichtsjahr 2000 ATS 1.541 Mio., wovon ATS 1.230 Mio. auf die von den Bundesländern erhaltenen Strecken und ATS 311 Mio. auf jene der Bundesstraßengesellschaften entfallen.

Die Vergütung der Aufwendungen für die betriebliche Erhaltung jener Strecken, die den Bundesländern übertragen wurden, erfolgt gemäß Werkverträgen auf Basis von

Normkosten, die jährlich nach einem vereinbarten Berechnungsmodus festgesetzt werden. Dieser hängt im wesentlichen von der Netzlänge, der Verkehrsentwicklung und der Valorisierung der wesentlichen Kostengruppen ab.

Kosten der betrieblichen Erhaltung je Fahrstreifen-km

Die Gesamtkosten der betrieblichen Erhaltung je Fahrstreifen-km weisen eine Steigerung von 1999 (ATS 156.127,-) auf 2000 (ATS 160.633,-) von 2,9% auf. Die Ursache für die Kostensteigerung werden neben den Preissteigerungen in der Steigerung der Verkehrsbelastung (+ 3,0%) gesehen. Dem gegenüber stehen betriebliche und organisatorische Rationalisierungsmaßnahmen der Bundesländer und Bundesstraßengesellschaften.

Betriebskennzahlensystem / Kostenrechnung

Die Auswertung der Betriebskennzahlen wurde erweitert, sodass mit Hilfe betreiber-

Entwicklung der Kosten der betrieblichen Erhaltung (absolut und je Fahrstreifen-km)

	1997	1998	1999	2000
Bundesländer				
Gesamtkosten der betrieblichen Erhaltung (Mio. ATS)	1.264,9	1.172,9	1.169,4	1.229,8
Betreute Fahrstreifen-km	7.944,944	7.952,342	8.026,779	8.044,522
Gesamtkosten je Fahrstreifen-km (ATS)	159.208	147.491	145.687	152.874
Bundesstraßen-Gesellschaften				
Gesamtkosten der betrieblichen Erhaltung (Mio. ATS)	284,6	297,2	325,7	311,3
Betreute Fahrstreifen-km	1.510,100	1.543,818	1.549,405	1.549,405
Gesamtkosten je Fahrstreifen-km (ATS)	188.464	192.510	210.210	200.916
Gesamt				
Gesamtkosten der betrieblichen Erhaltung (Mio. ATS)	1.549,5	1.470,1	1.495,1	1.541,1
Betreute Fahrstreifen-km	9.455,044	9.496,160	9.576,184	9.593,927
Gesamtkosten je Fahrstreifen-km (ATS)	163.881	154.810	156.127	160,633

Erhaltungslängen im ASFINAG-Netz

	Strecken-km	Anteil	Fahrstreifen-km
Bundesländer	1.625,78	83,0%	8.044,52
Bundesstraßengesellschaften	332,00	17,0%	1.549,41
Gesamt	1.957,78	100,0%	9.593,93

spezifischer Auswertungen noch bessere Vergleiche der Straßenerhalter möglich sind. Im Sinne des Benchmarking-Gedankens werden Vergleiche zwischen den einzelnen Betreibern angestellt – mit dem Ziel, Kostenreduktion durch Vergleiche der spezifischen Kosten und Übernahme bewährter Praktiken der Kostenführer herbeizuführen.

Die Implementierung einer neu konzipierten Kostenrechnung der Bundesländer, aber auch Bundesstraßengesellschaften, in die Auswertungsdatenbank der Betriebskennzahlen wird eine weitere Detaillierung und somit eine weitere Verbesserung der Planung, Kostenverfolgung und Darstellung der betreiberspezifischen Entwicklungen ermöglichen.

Aufgliederung der Leistungen der betrieblichen Erhaltung

Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich sowohl der Einfluss des Kostenträgers Winterdienst als auch jener der Grünflächenpflege auf die Gesamtkosten der betrieblichen Erhaltung verringert. Mit einem Anteil von rd. 23% liegen diese Bereiche hinter den Zahlen der Vorjahre zurück.

Weiterhin konstant entwickeln sich die Kosten im Bereich der Straßenausrüstung, der Fahrbahninstandhaltung, der Brücken und Mauern sowie beim Betrieb der Tunnelanlagen. Tendenziell steigen die Anteile bei den Hilfsdiensten und bei der Instandhaltung der Nebenanlagen.

Tunnelsicherheit

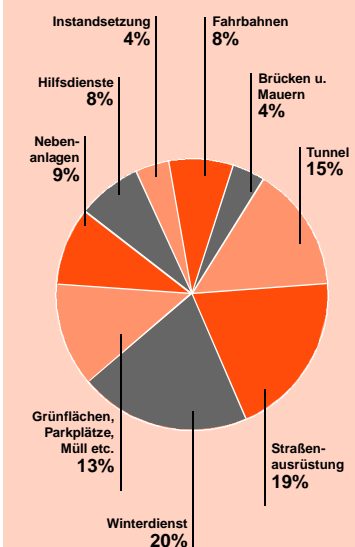
In der von der ASFINAG beauftragten Studie „Tunnelsicherheit“ wurden für jede der 49 untersuchten Tunnelanlagen mit einer Länge > 500 m konkrete Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen wurden in einer von der ASFINAG erstellten Prioritätenreihung geordnet. Die Prioritätenreihung orientiert sich an der Verlängerung der Selbstrettungsphase, vor allem durch gezielte Verbesserung der Lüftungsanlagen. Die Umsetzung der Maßnahmen wurde mit den Tunnelbetreibern abgestimmt und wird innerhalb der nächsten fünf Jahre mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund ATS 600 Mio. über das Bauprogramm der ASFINAG umgesetzt.

Mit dieser Vorgangsweise und den vorliegenden Ergebnissen ist es erstmals gelungen, für eine Vielzahl von inhomogen ausgestatteten Tunnelanlagen unterschiedlichen Alters, einen „Fahrplan“ für die systematische Anhebung des Sicherheitslevels zu erstellen, sodass nach Durchführung der Maßnahmen ein einheitliches Sicherheitsniveau der unterschiedlich alten Tunnelanlagen des ASFINAG-Netzes gewährleistet werden kann.

Verkehrssicherheit

Zur Erhöhung der Sicherheit der Benutzer des hochrangigen Straßennetzes werden Maßnahmen zur Verhinderung von Falschfahrten von der ASFINAG forciert. Von einer technischen Überprüfungsanstalt wurden

Aufgliederung der betrieblichen Erhaltung 2000



jene „Geisterfahrerkrallen“, die im Zuge eines Testeinsatzes installiert wurden, einer genauen technischen Überprüfung unterzogen. In Zusammenarbeit mit dem BMVIT und dem Kuratorium für Verkehrssicherheit wurden Neuentwicklungen auf dem Gebiet der Geisterfahrerrückhaltesysteme auf deren Umsetzbarkeit geprüft.

Die ASFINAG wirkt weiters an der Verbesserung der bestehenden Richtlinie (RVS) zur Verhinderung von Falschfahrten durch Optimierung der Markierung, Beschilderung und der baulichen Gegebenheiten mit.

Auch hat die Gesellschaft eine Langzeituntersuchung von profilierten Fahrbahnmarkierungen, die eine deutliche Verbesserung der Nachsichtbarkeitseigenschaften (v.a. auch bei Regen) gegenüber herkömmlichen Markierungen aufweisen, auf einer Teststrecke beauftragt.

EU-Projekt CORVETTE

CORVETTE ist ein Rahmenprogramm zur Einführung von Telematik-Infrastruktur und Telematik-Dienstleistungen am hochrangigen Straßennetz, das von der DG-TREN (Energie und Transport) aus den Mitteln des TEN-T Budgets gefördert wird. Ziel des Rahmenprogramms ist die Harmonisierung und Koordination der Vorhaben der Mitgliedsstaaten der EU (zuzüglich der Schweiz) auf europäischer und regionaler Ebene (für CORVETTE bedeutet dies die Regionen Bayern, Norditalien, Schweiz und Österreich).

Die ASFINAG verfolgt in CORVETTE das Ziel, neben Förderungen für Infrastrukturvorhaben in der Verkehrstelematik von der Europäischen Kommission zu erhalten, den Einsatz von modernen Technologien in der Verkehrstelematik gemeinsam mit den Nachbarländern und den österreichischen Partnern, BMVIT und ORF, zu forcieren.

Wichtigste konkrete Ziele aus den Projektprogrammen sind:

- die Einführung von RDS-TMC in Österreich,
- die Einführung von Verkehrsleitsystemen in Ballungsräumen und Verkehrsknotenpunkten (z.B. Großraum Wien, Großraum Innsbruck/Brenner, etc.),
- die Einführung von teilautomatischen elektronischen Verkehrsinformationsnetzwerken zwischen Verkehrsinformationszentralen in Österreich und den Nachbarländern.

Telekommunikation und Übertragungstechnik

Bereits im Jahr 1999 wurde auf Basis einer Studie zur Strategie der Erneuerung der Telekommunikation und Übertragungstechnik am ASFINAG-Netz eine intensive Planungsphase eingeleitet und schließlich die Entscheidung zur Ausführung in den Jahren 2000 – 2002 getroffen. Das Vorhaben wurde in mehrere überaus vernetzte Projekte segmentiert, die von der ASFINAG unter laufender Abstimmung mit den zuständigen Straßenerhaltern koordiniert werden. Das Ziel der Arbeiten ist die möglichst rasche Schaffung der Basisinfrastruktur und -dienste eines modernen Autobahnbetriebsnetzes mit dem Potential zur späteren externen Verwertung.

CN.as-LINIE

Die Basis für moderne optische Kommunikationssysteme, aber auch für die Erneuerung von kupferbasierenden Übertragungstechniken, stellt das Projekt CN.as-LINIE dar. Die Regelinfrastruktur besteht im wesentlichen aus drei Hüllrohren (DN-50), wobei eines mit einem aus 96 Fasern bestehenden Lichtwellenleiterkabel bestückt wird, sowie den erforderlichen Schächten und Abzweigen zu den betrieblichen Hochbauten. Das Konzept sieht das bestückte Hüllrohr als überregionales Übertragungsbackbone vor, das die Basis für das SDH-System des CN.as-ÜT darstellt, sowie die

Projektübersicht Telekommunikation und Übertragungstechnik

Bezeichnung	Inhalt	Zeitraum
CN.as-LINIE	Planung und Errichtung der Lichtwellenleiterinfrastruktur inkl. Anschlüsse an betriebliche Hochbauten im Ostnetz in 3 Teilprojekten (TP1, TP2, TP3)	Fertigstellungstermine TP1: 06/2001 TP2: 12/2001 TP3: 06/2002 (geplant)
CN.as-ÜT (Übertragungstechnik)	Planung und Errichtung einer modernen Übertragungstechnik in SDH-Technik auf den Lichtwellenleiterstrecken bzw. Integration der in Betrieb befindlichen PDH-Technik am Restnetz (ABSA-Strecken)	Fertigstellungstermine Detailplanung: Ende 2000 Ausschreibung: 2. Quartal 2001 Umsetzung: Mitte 2002
CN.as-TK (Telekommunikation)	Planung und Errichtung eines modernen einheitlichen Telefonanlagenverbundes in den Betriebsstätten der Straßenerhalter mit zentralem Netzmanagement und Betriebsführung zur Sprachübertragung und Schmalbandkommunikation	Fertigstellungstermine Detailplanung: 3. Quartal 2000 Ausschreibung: 4. Quartal 2000 Umsetzung: Ende 2001 bis 2002
CN.as-Notruf	Entwicklung und Implementierung einer modernen standardisierten Notrufschnittstelle und einer neuen Abfrageeinrichtung.	2000 - 2002

Rohre zwei und drei als regionale Basisinfrastruktur für zukünftige Lichtwellenleiter- und Kupfersystemen, die aus Kostengründen projektbezogen realisiert werden sollen.

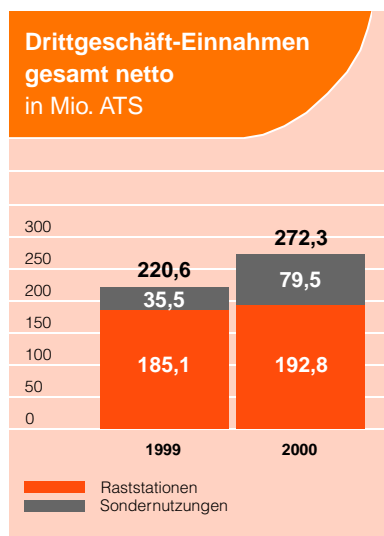
CN.as-ÜT (Übertragungstechnik)

Für das von der ASFINAG mit den Straßenerhaltern betriebene Autobahnfernmelde-Netz ergibt sich ein dringender Bedarf an höherer Übertragungskapazität und die Notwendigkeit, das bestehende, auf Koaxialkabel basierende, Übertragungssystem durch zeitgemäße Übertragungstechnik abzulösen.

Die derzeit der ASFINAG zur Verfügung stehende Übertragungstechnik kann neben der mittelfristig nicht mehr ausreichenden Übertragungskapazität auch die Anforderungen an ein modernes Kommunikations-

netz nicht mehr erfüllen. Darüber hinaus sind sowohl die Leitungsendgeräte als auch die Multiplexer in der bestehenden Systemfamilie nicht mehr lieferbar.

Durch die Realisierung von Lichtwellenleiterkabelanlagen im Bereich der Autobahn-lückenschlüsse (A 9, A 2, A 8, etc.) und Großprojekten wie Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Leitsystemen, dem LKW-Mautsystem, sowie aufgrund betrieblicher Erfordernisse wie die Zusammenschaltung von Notrufen, die Zentralisierung von Tunnelüberwachungen sowie dem verstärkten Einsatz von Verkehrstelematikanwendungen besteht dringender Handlungsbedarf, ein neues überregionales Trägernetz aufzubauen. Dies wird um so mehr notwendig, als die Verfügbarkeit des bestehenden Trägernetzes nicht mehr den gewachsenen Anforderungen entspricht. Im Zusammenhang mit dem Projekt CN.as.LINIE ergibt



sich die Möglichkeit bereits im Rahmen einer ersten Ausbaustufe (Abschluss Mitte 2002), ein modernes und leistungsfähiges Trägernetz mit höchster Verfügbarkeit zu schaffen und eine Zukunftstauglichkeit zu gewährleisten. Durch die rasche Entscheidung für eine Systemfamilie und die künftig einheitliche Durchführung von Übertragungstechnikprojekten soll eine langjährige Wirtschaftlichkeit des neuen Trägernetzes österreichweit gewährleistet werden.

CN.as-TK (Telekommunikation)

Das Projekt umfasst den Aufbau eines homogenen vernetzten Telekommunikationssystems (TK-System) mit mehreren Vermittlungseinrichtungen (TK-Anlagen) im gesamten Bundesgebiet Österreich. Die bestehende TK-Anlageninfrastruktur in den Standorten der Organisationen der Straßengesellschaften und -verwaltung (BMVIT, ASFINAG, ÖSAG, ASG und der Straßenverwaltungen der Länder) wird durch ein modernes, volldigitales und zukunftsorientiertes TK-System ersetzt, sodass österreichweit die zu liefernden TK-Anlagen über die ASFINAG-eigene Trägerinfrastruktur (CN.as-ÜT) und Mietleitungen zu einem in sich homogenen TK-System verbunden werden.

Das gegenständliche Projekt sieht den Austausch der bestehenden Telefonanlagen in den betrieblichen Hochbauten der ASFINAG wie Autobahnmeistereien, Tunnelwarten, Tunnelbetriebsgebäude, Stadtbüros und bestehender Mautstellen vor. Insgesamt sind 76 funktionale Dienststellen der 13 Organisationseinheiten (ASFINAG, ÖSAG, ASG, 9 Länder, BMVIT) im CN.as-TK enthalten. Das zu errichtende TK-System „CN.as-TK“ wird über Telekommunikationsanlagen bzw. Vermittlungseinrichtungen verfügen, die an 59 Standorten installiert und miteinander vernetzt werden.

CN.as-Notruf

Das Projekt umfasst die Entwicklung, Produktion, Lieferung, Montage und Inbetrieb-

nahme von Notrufabfrageeinrichtungen inkl. zugehöriger Linieninterface-Baugruppen als Schnittstellen zu bestehenden Liniennotrufeinrichtungen entlang des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes und deren Integration zu einem in sich komplett betriebsbereiten Notrufsystem für die definierten Notruflinien.

Hiezu wird im Auftrag der ASFINAG eine universell einsetzbare Standardschnittstelle für die Notrufeinbindung an TK-Systemen entwickelt. Als Randbedingungen für die Entwicklung der Standardschnittstelle ist vorgegeben, dass sämtliche bestehenden Notrufsäulen ohne Änderungen derselben, eingebunden werden können. Eine weitere Forderung ist die zur Verfügungstellung einer vollständig dem Auftraggeber offengelegten standardisierte Hard- und Softwarechnittstelle (z.B. ISA, PCI oder PC104 Bus) auf der Linienseite, um auch alle neuen Entwicklungen am Notrufsäulenbereich ohne Investitionsverlust – und auch in einer Migrationsphase – einbinden zu können.

Drittgeschäfte

Dieses Geschäftsfeld umfasst alle Aktivitäten der ASFINAG zur Erzielung von Einnahmen, die nicht unmittelbar mit dem Verkehr verbunden sind. Das sind Einnahmen aus Vermietung, Verpachtung und Vergabe von Sondernutzungsrechten an Straßenflächen.

In Ausübung des Fruchtgenussrechtes hat die ASFINAG die weitere Intensivierung und den Ausbau des Drittgeschäftes fortgeführt und auch organisatorische Veränderungen veranlasst. Nach Einrichtung einer bereichsübergreifenden zentralen Koordinationsstelle in der ASFINAG mit Beginn des Jahres konnte eine wesentliche Intensivierung der Kooperation und Kommunikation mit den beiden Sondergesellschaften und den Werkvertragspartnern erreicht werden.

Die Entwicklung der Einnahmen aus dem Drittgeschäft zeigt im Berichtsjahr 2000 ins-

gesamt eine Steigerung von ATS 51,7 Mio. auf insgesamt ATS 272,3 Mio., das entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 23,4 %. Der Großteil der Einnahmen mit ATS 192,8 Mio. entstammt aus Bestandzinszahlungen der Raststationsbetreiber.

Im Bereich der Sondernutzungen ist es gelungen, durch gezielte Maßnahmen Gesamteinnahmen von ATS 79,5 Mio. zu erzielen. Damit konnten diese Einnahmen mit einer Zunahme um ATS 44,0 Mio. gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt werden.

Die Erfassung der Grundstücksveräußerungen seit 1997 wurde abgeschlossen und es handelt sich um ca. 100 Veräußerungsanträge mit einem Gesamtverkaufspreis von ca. ATS 300 Mio.

5. Mautwesen

Vignette

Allgemeines

Die Vignette hat sich zu einem wesentlichen Finanzierungsinstrument für die Errichtung, Erhaltung und den Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entwickelt. Im vierten Jahr ihres Bestehens hat sich die Akzeptanz in der Bevölkerung stabilisiert. Eine ausreichende Kontrolldichte hat dazu geführt, dass sowohl bezüglich der verkauften Stückzahlen als auch bezüglich der resultierenden Einnahmen die Planwerte erreicht werden konnten.

Der Ausrüstungsgrad (Prozentsatz der ordnungsgemäß mit Vignetten ausgerüsteten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtanzahl an Fahrzeugen am A + S-Netz) ist auch im internationalen Vergleich gesehen als sehr zufriedenstellend zu beurteilen. So betrug

der durchschnittliche Ausrüstungsgrad im Berichtsjahr für Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen 98,5 % und für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen 92,7 %.

Das Vertriebsnetz wurde verstärkt auf einen Direktvertrieb abgestellt. So wurde die direkte Vertriebsstruktur von der ÖSAG, die von der ASFINAG mit der operativen Abwicklung der Vignetten betraut ist, verstärkt. Der direkte Kontakt zu den Tankstellen wurde forciert, da sich diese zukünftig auch als primäre „Points of Sale“ herauskristallisieren sollen. Das direkte Vertriebsnetz in Österreich umfasste im Berichtsjahr 900 Stellen. Im Ausland bestanden ca. 300 Stellen.

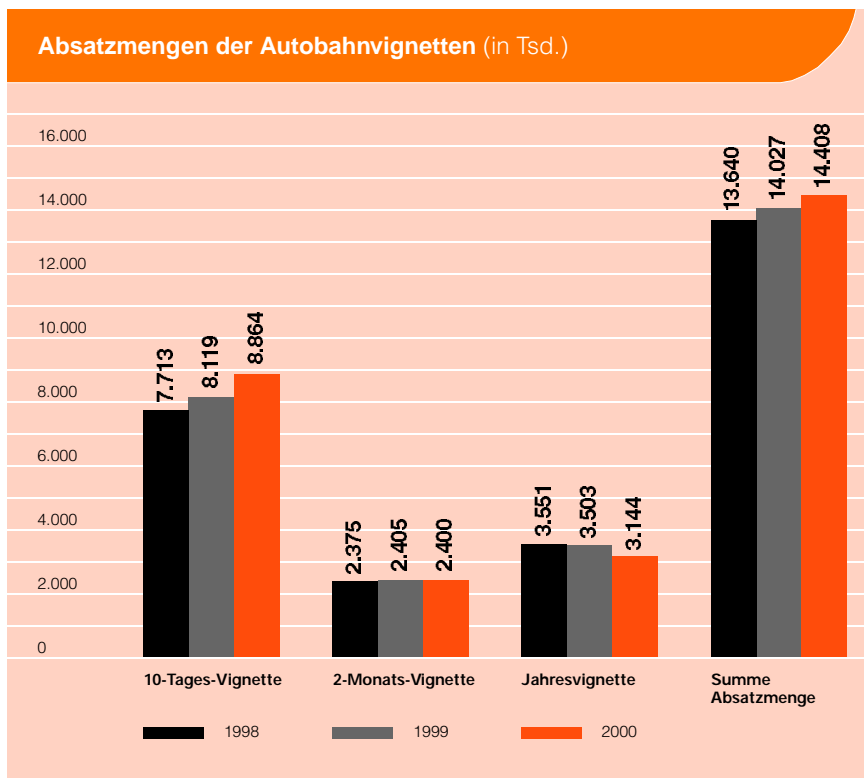
Betreffend Kaufverhalten liegen tendenziell bei den Kurzzeitvignetten überproportionale Steigerungsraten vor. Diese Entwicklung zeigt, dass von den Autobahnnutzern verstärkt ein kostenbewussteres Kaufverhalten als in den Vorjahren an den Tag gelegt wird.

Vignettenabsatz

Die in der Tabelle angeführten Zahlen beziehen sich auf das Berichtsjahr (Januar bis Dezember). Die starken Rückgänge bei den Jahresvignetten sind im anfänglich sehr zurückhaltenden Kaufverhalten der Nutzer im Dezember 2000 (neue Vignetten mit erhöhten Tarifen für 2001) begründet. In Bezug auf das Vignettenjahr (Dezember 1999 bis November 2000) errechnet sich im Vergleich zum Vignettenjahr 1999 eine Absatzsteigerung bei den Jahresvignetten von + 1,3 % auf 3,55 Mio. Stück und bei den Kurzzeitvignetten (2-Monats- u. 10-Tages-) von + 6,0 % auf 11,17 Mio. Stück.

Vignetteneinnahmen

Dieses Ergebnis ist durch die spürbare Tarifierhöhung mit 1. Dezember 2000 etwas verzerrt. Betrachtet mit dem Vignettenjahr 1999 errechnet sich eine Steigerung von 3 % auf ATS 2,73 Mrd., wobei bei den Jahresvignetten mit einer unterproportionalen Steigerung von 2 % ein Umsatz von ATS 1,74 Mrd. erreicht werden konnte.



Vignetteneinnahmen (in Mio. ATS)

Vignettentyp	1997	1998	1999	2000	Veränderung 1999/2000
10-Tages-Vignette	482,8	531,8	545,9	622,5	14,0%
2-Monats-Vignette	340,5	309,7	305,3	314,5	3,0%
Jahresvignette	1.723,8	1.734,5	1.706,4	1.794,8	5,2%
Gesamt	2.645,1	2.643,6	2.643,2	2.822,5	6,8%

Aufgrund der Tarifänderung mit 01.12.2000 ist für das Jahr 2001 mit spürbar höheren Einnahmen zu rechnen. Positiv ist anzumerken, dass trotz wesentlich erhöhter Vignettenstarife nach wie vor ein angemessener Ausrüstungsgrad erreicht wird.

um 11 %, verglichen mit dem Jahr davor. Man erkennt, die gemeinsam mit der ÖSAG in die Wege geleiteten neuen Vertriebsstrukturen haben eine spürbare positive Auswirkung auf die kostenmäßige Entwicklung in diesem Bereich.

Kosten des Vignettensystems

Die Gesamtkosten (Produktion und Verkauf) der Vignette konnten im Vergleich zum Vorjahr um 8 % verringert werden. Die Entwicklung der Gesamtkosten in Prozent vom Umsatz beläuft sich auf 9,8 %. Die Kosten pro Vignette betragen im Jahr 2000 knapp ATS 20,-, dies entspricht einer Reduktion

Bestehende Mautstrecken**Allgemeines**

Zur Zeit gibt es auf Autobahnen und Schnellstraßen sechs Mautstrecken, an denen über die Länge von 142 km „klassische“ Streckenmaut eingehoben wird. Die operative

Übersicht über die bestehenden Mautstrecken

Straße	Mautstreckenabschnitt		Kilometer	Hauptmautstelle	Nebenmautstellen
	Von	Bis			
A 9	ASt Spital/Pyhrn	ASt Ardning/ Admont	10,067	Bosruck	–
A 9	Kn St. Michael (Stmk)	ASt Übelbach	24,566	Gleinalm	–
A 10	Ast Flachau	ASt Rennweg	46,539	St. Michael im Lungau	Zederhaus, Höf
A 11	ASt Winkl/Rosental	Staatsgrenze SLO	9,994	Karawanken	–
A 13	ASt Innsbruck Amras	Staatsgrenze I	34,501	Schönberg	Zenzenhof, Patsch/Igls, Stubaital, Matrei, Nöblach, Brennersee
S 16	ASt St. Anton/Arlberg	ASt Langen/Arlberg	16,114	St. Jakob	–
Gesamtkilometer			141,781		

Entwicklung der Mauteinnahmen – netto (in Mio. ATS)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Summe Mauteinnahmen	2.354	2.625	3.144	3.100	3.269	3.267	3.513
Änderung auf Vorjahr (in %)	9,9	11,5	19,8	-1,4	5,5	0,2	7,5
Steigerung, bezogen auf das Jahr 1994 (in %)							49,2%

Einhebung obliegt den ASFINAG-Tochtergesellschaften ÖSAG an der A 9 Pyhrn Autobahn, A 10 Tauern Autobahn und A 11 Karawanken Autobahn und der ASG an der A 13 Brenner Autobahn und S 16 Arlberg Schnellstraße.

Automatisiert ist die Abfertigung der Jahreskartenfahrer auf der A 13 in Form einer Videospur und auf der A 9 in Form der Pyhrn-Card, die eine berührungslose Kommunikation im Nahbereich – stop and go – ermöglicht.

Mauteinnahmen

Die Gesamtmauteinnahmen im Jahr 2000 betragen ATS 3,51 Mrd. exkl. Umsatzsteuer. Sie sind damit seit 1994 um knapp 50 % und gegenüber 1999 um 7,5 % gestiegen (siehe Tabelle).

Im Mautjahr 1997 kam es zu einem Rückgang der Einnahmen, die durch Tarifsenkungen im Zuge der Vignetteneinführung begründet war. 1998 gab es einen Anstieg um mehr als 5 %, welche auf allgemeine Frequenzsteigerungen und überproportional gestiegene LKW-Fahrten zurückzuführen sind. Der Brand im Tauerntunnel und die damit verbundene Sperre der Mautstrecke führte teilweise zu erheblichen Verkehrsverlagerungen.

Durch Verschiebungen zwischen den einzelnen Mautabschnitten konnte die Gesamteinnahmehöhe von 1998 jedoch wieder erreicht werden. Im Jahr 2000 entwickelten sich die Mauteinnahmen wieder positiv.

Bei der Einnahmenentwicklung besonders erwähnenswert ist die A 13 Brenner Autobahn, wo die Einnahmen im Jahr 2000, verglichen mit 1999, rückläufig waren. Gründe dafür sind einerseits die Tarifsenkung bei den Lkw der Kategorie C in Folge der Verurteilung Österreichs durch den EuGH und andererseits die Situation, dass im Jahr 1999 aufgrund der Sperre des Tauerntunnels besonders hohe Mauteinnahmen entstanden sind. Die mehrwöchige Sperre des Tauerntunnels im Jahr 1999 ist auch der Grund für die massiven Einnahmewachse auf der A 10 Tauern Autobahn und für die moderate Entwicklung auf der A 9 Pyhrn Autobahn, da auch auf diesen Strecken aus dem Vorjahr besonders hohe Einnahmen erzielt werden konnten. Mit der Verkehrsentwicklung indirekt, aber doch spürbar verbunden, ist die Einnahmenentwicklung auf der A 11, die ebenfalls im Jahr 2000 spürbar angestiegen ist und wieder die Werte der Vorjahre erreicht.

Auf der Einnahmenseite besonders erfreulich war die Entwicklung auf der S 16 (Arlberg Tunnel), wo sich nach einigen Jahren der Stagnation im Jahr 2000 endlich wieder spürbare positive Entwicklungen zeigen.

Für das Jahr 2001 ist sowohl die Umstellung der Kategorien (Splittung der Kategorie B), als auch eine Tarifanpassung in Richtung Fahrleistungsabhängigkeit bzw. Häufigkeit der Benutzung und Reduktion der Kartenarten, geplant. Da die Kategorieumstellung aufkommensneutral erfolgen wird, werden aus dieser Maßnahme keine zusätzlichen Einnahmen erwartet.

Entwicklung der Mauterlöse – kumuliert Jänner bis Dezember (in Tsd. ATS)

	Erlöse 1999	Erlöse 2000	Abweichung von 1999
Brenner Autobahn – A 13			
A	526.325	518.012	-1,6%
B	88.457	93.841	6,1%
C	1.392.651	1.349.667	-3,1%
Summe	2.007.433	1.961.520	-2,3%
Tauern Autobahn – A 10			
A	246.693	405.095	64,2%
B	43.377	54.401	25,4%
C	209.853	297.212	41,6%
Summe	499.923	756.708	51,4%
Gleinalm – A 9			
A	185.971	187.371	0,8%
B	32.339	33.032	2,1%
C	63.723	64.579	1,3%
Summe	282.032	284.982	1,0%
Arlberg Straßentunnel – S 16			
A	144.237	154.007	6,8%
B	22.854	24.521	7,3%
C	68.911	74.165	7,6%
Summe	236.002	252.693	7,1%
Bosruck – A 9			
A	74.667	74.874	0,3%
B	15.447	15.903	3,0%
C	89.693	86.396	-3,7%
Summe	179.808	177.173	-1,5%
Karawanken – A 11			
A	39.599	54.505	37,6%
B	8.669	10.904	25,8%
C	13.609	14.835	9,0%
Summe	61.877	80.243	29,7%
Gesamt			
A	1.217.492	1.393.863	14,5%
B	211.143	232.602	10,2%
C	1.838.440	1.886.854	2,6%
Summe	3.267.075	3.513.320	7,5%

Entwicklung der Mautabfertigungen im Jahr 2000 (in Tsd.)

	1999	2000	Abweichung von 1999
Brenner Autobahn – A13			
A	11.385	11.448	0,6%
B	711	731	2,8%
C	1.489	1.501	0,8%
Summe	13.586	13.681	0,7%
Tauern Autobahn – A10			
A	3.391	4.608	35,9%
B	290	354	22,4%
C	563	761	35,2%
Sonstige	40	44	10,5%
Summe	4.283	5.768	34,7%
Gleinalm – A9			
A	4.477	4.614	3,1%
B	282	290	3,1%
C	266	273	2,6%
Sonstige	58	54	-7,1%
Summe	5.082	5.231	2,9%
Arlberg Straßentunnel – S16			
A	1.668	1.792	7,5%
B	161	170	5,3%
C	203	216	6,0%
Summe	2.032	2.178	7,1%
Bosruck – A9			
A	1.807	1.876	3,8%
B	193	197	2,1%
C	497	486	-2,2%
Sonstige	21	20	-5,6%
Summe	2.518	2.579	2,4%
Karawanken – A11			
A	605	774	28,0%
B	75	93	24,1%
C	54	60	10,9%
Sonstige	30	33	9,1%
Summe	764	960	25,6%
Gesamt			
A	23.332	25.112	7,6%
B	1.712	1.836	7,3%
C	3.072	3.296	7,3%
Sonstige	149	151	1,0%
Summe	28.266	30.396	7,5%

Brennerklage

Der EuGH hat in seinem Spruch vom 26.09.2000 festgestellt, dass Österreich bei der Festlegung der Maut für schwere LKW (Fahrzeuge mit vier oder mehr Achsen) auf der Brenner Autobahn nicht konform mit der Richtlinie 92/89/EWG gehandelt hat. Festgehalten wurde, dass

- a) eine mittelbare Diskriminierung von Fahrzeugen aus anderen EU-Mitgliedstaaten, dadurch, dass die Maut nur auf der überwiegend von diesen Fahrzeugen benützten Gesamtstrecke der Brenner Autobahn erhöht worden war, nicht jedoch auch auf den überwiegend von österreichischen Fahrzeugen benützten Teilstrecken;
- b) eine nicht richtlinienkonforme Höhe der Mauttarife vorliegt.

Zur Beseitigung des besagten Vorwurfs wurden von Österreich zwei Maßnahmen ergriffen:

1. Die Tarife der Teilstrecken wurden insofern geändert, dass mit Wirkung vom 01.02.2001 nun die gleichen Kriterien für die Tariffestlegung gelten, wie auf der Gesamtstrecke und sich das Tarifverhältnis von Teilstrecke zu Gesamtstrecke am Verhältnis der jeweiligen Streckenlänge an der Gesamtstrecke orientiert und
2. es wurden die Tarife mit 01.03.2001 auf ATS 1.040,- für Fahrzeuge der Kategorie F (lärm- und schadstoffarm) und auf ATS 1.390,- für Kategorie C gesenkt. Dies führt zu einer Reduktion um ATS 110,- gegenüber dem ursprünglichen Tarif, der der Verurteilung durch den Europäischen Gerichtshof zugrunde liegt.

Beide Maßnahmen wurden der Europäischen Kommission offen kommuniziert, eine Reaktion von Seiten der Kommission steht noch aus.

LKW-Maut

Allgemein

Bis August 2000 wurden die Ausschreibungen für ein duales halboffenes Mautsystem für LKW über 3,5 t entsprechend den Festlegungen im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz vorbereitet.

Dabei war vorgesehen, den zu bemautenden Verkehr in eine eigene Mautspur von der Hauptfahrbahn auszuleiten und anschließend wieder in den ursprünglichen Verkehrsfluss zurückzuführen. Dieses System sah neben einer elektronischen Abbuchung auch eine manuelle Bezahlung vor Ort vor.

Aufgrund eines Ministerratsbeschlusses im August 2000 wurden die weiteren Vorbereitungen für das duale, kurz vor Beauftragung stehende, Mautsystem gestoppt. Von Eigentümerseite wurde festgelegt, dass den weiteren Vorbereitungen für eine fahrleistungsabhängige Bemautung von Fahrzeugen über 3,5 t die Realisierung eines vollelektronischen Mautsystems zugrunde zu legen ist.

Die Vorbereitungen (Planung, Ausschreibung, Implementierung, Betrieb) wurden von der ASFINAG im 4. Quartal des Berichtsjahres begonnen, wobei von Seiten des BMVIT eine Arbeitsgruppe (ARGE BMVIT) zur Begleitung des Projektes und Aufbereitung von wichtigen Entscheidungsgrundlagen für die Frau Bundesminister eingesetzt wurde.

Ende 2000 wurde eine entsprechende Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes beschlossen, womit ein Abgehen vom halboffenen dualen System auch gesetzlich fixiert und mit der Vorbereitung eines vollelektronischen Mautsystems begonnen wurde. Dabei wird versucht, die im Rahmen der Vorbereitungen für das duale System bereits getätigten Aufwendungen soweit wie möglich weiter zu verwenden (Kontrollplätze, Schwerpunktparkplätze, Infrastruktur für Enforcement).

Das vollelektronische Mautsystem soll nach detaillierter Analyse der geltenden Ausschreibungs- und Vergabebestimmungen als Dienstleistungsauftrag an einen externen Betreiber vergeben werden. Der Bestbieter soll im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens ermittelt werden. Dem Verhandlungsverfahren für den Dienstleistungsauftrag wird ein Wettbewerb vorgeschaltet, bei dem die besten Bemaatungssysteme prämiert werden. Mit den Gewinnern des Wettbewerbs wird dann das Verhandlungsverfahren durchgeführt.

Zur Erreichung des nach der Novelle des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes festgelegten Ziels ist vorgesehen, die Planung, Finanzierung, Errichtung und den Betrieb eines Systems zur Mauteinhebung an einen externen Betreiber zu vergeben, womit für die ASFINAG erst ab Inbetriebnahme des Systems größere finanzielle Belastungen entstehen.

Dabei werden keine Vorgaben für die Verwendung einer bestimmten Technologie gemacht, vielmehr soll die Wahl der Technologie und die konkrete technische Ausgestaltung des LKW-Mautsystems dem Bieter überlassen werden. Die Mauteinhebung muss ohne Eingriff in den Verkehrsfluss, d.h. ohne systembedingtes Anhalten oder sonstige Änderungen im Fahrverhalten (Geschwindigkeitsänderung, Spurwechsel, Änderung der Fahrtstrecke etc.) und soll weitgehend mittels Geräten zur elektronischen Abbuchung der fahrleistungsabhängigen Maut erfolgen.

Mautpflichtiges Straßennetz

Die wesentlichen Kenndaten des mautpflichtigen Straßennetzes sind wie folgt:

- Länge des mautpflichtigen Straßennetzes: ca. 2.000 km
in 2 Richtungen ca. 4000 km
- Anzahl der Abschnitte (Strecke zwischen zwei Anschlussstellen oder Knoten) ca. 400
in 2 Richtungen ca. 800

- Anzahl der Anschlussstellen ca. 350
in 2 Richtungen ca. 700
- Anzahl der Knoten ca. 60

Das mautpflichtige Straßennetz kann durch Aus- und Neubau sowie durch Erklärung weiterer Bundesstraßen zu mautpflichtigen Bundesstraßen erweitert werden.

6. Finanzierung

Finanzierungsgrundlagen

Kapitalflüsse in der ASFINAG

Als finanzielle Basis der ASFINAG und als Grundlage für die Berechtigung zur Maut-einhebung räumt der Bund der ASFINAG durch Vertrag das Recht der Fruchtniesung (§§ 509 ff ABGB) an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes sowie, darauf aufbauend, das Recht der Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren an diesen Straßen auf eigene Rechnung ab 1.1.1997 ein.

Mauten und Vignetten stellen für die ASFINAG die wesentlichste und stabilste Einnahmen- und Cash-Flow-Quelle dar. Die Mauterträge sind gegenüber 1999 um 7 % gestiegen und betragen im Jahr 2000 ca. ATS 3,5 Mrd. Auch die Vignettenerlöse stiegen um fast 5 % auf ATS 2,7 Mrd. im Jahr 2000. Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem sogenannten „Drittgeschäft“ verfügte die ASFINAG über operative Zahlungseingänge in Höhe von ATS 6,6 Mrd. im Jahr 2000. Bringt man den Finanzerfolg von ATS -3,9 Mrd. in Abzug, verblieben ATS 2,7 Mrd. für die Finanzierung der baulichen Erhaltung und der betrieblichen Erhaltung. Daraus folgt, dass kostenintensivere Neubauprojekte direkt zu einer weiteren Nettoverschuldung führen, solange keine zusätzlichen Einnahmen aus der vorgesehenen LKW-Maut resultieren.

Für das Jahr 2001 erwartet die ASFINAG Mehreinnahmen aus der Tarifierhöhung der Vignette von ca. ATS 1,4 Mrd. p.a., die helfen werden, den laufenden Eigenkapitalverzehr seit 1997 (im Jahr 2000: ATS -1,3 Mrd.) zu bremsen.

Hinsichtlich einer Entschuldung der ASFINAG ist darauf hinzuweisen, dass ein für Kapitaltilgungen notwendiger Cash Flow nur aus nachsteuerlichen Gewinnen stam-

men kann. Die Rückrechnung von Abschreibungsaufwand in den Cash Flow entfällt, weil das wesentliche Aktivum der Bilanz (Fruchtgenussrecht) per Gesetz nicht abschreibbar ist. Somit sind für eine Entschuldung der ASFINAG namhafte Gewinne des Unternehmens Voraussetzung.

Schuldendienst und Mittelaufnahmen 2000

Im Geschäftsjahr 2000 betrug der Schuldendienst für langfristiges Fremdkapital rund ATS 12.948 Mio. und setzte sich aus ATS 3.895 Mio. Zinsen und Spesen und ATS 9.053 Mio. Tilgungen (zu Buchwerten) zusammen.

Insgesamt wurden durch die ASFINAG im Jahr 2000 brutto langfristige Mittel im Gegenwert von Nominale EUR 1.030 Mio. (ATS 14.173 Mio.) in Form von Darlehen der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur aufgenommen. Hieraus ergibt sich im Jahr 2000 eine Netto-Neuverschuldung im langfristigen Fremdkapital von ATS 3.903 Mio.

Die Darlehens Erlöse stammen aus Transaktionen, welche die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur im Namen der Republik Österreich öffentlich oder privat am internationalen Kapitalmarkt aufgenommen hatte. Zur Erhöhung der Sekundärmarktliquidität hat die Republik auch bereits begebene Anleihen aufgestockt. Durch zwischenzeitliche Veränderungen der Renditekurve ergeben sich Zuzählungskurse, die vom ursprünglichen Emissionskurs abweichen. 2000 ergaben sich daraus für die ASFINAG Agios in Höhe von ATS 227,2 Mio. bzw. Disagios von ATS 92,5 Mio. Diese werden ab dem Geschäftsjahr 2000 über die Laufzeit der Finanzierungen abgeschrieben.

Die indirekte Berücksichtigung der Emissionstermine der Republik Österreich und der Kapitalbedarf für den Schuldendienst erfordern einen kurzfristigen Liquiditätsausgleich über den Geldmarkt, den die ASFINAG – dank der mit der Eigentümerstruktur verbundenen Bonität – zu erstklas-

sigen Konditionen in Form von Barvorlagen bzw. kurzfristigen Veranlagungen durchführen kann. Per 31.12.2000 waren Barvorlagen in Höhe von ATS 130,7 Mio. aufgenommen.

Haftung der Republik Österreich

Die Republik Österreich übernimmt für Kreditoperationen der ASFINAG explizit die Haftung in Form von Bürgschaften oder Garantien; unbegrenzt soweit die Refinanzierung von aus Vorjahren stammenden Kreditoperationen betroffen ist. Für Neuverschuldungen allerdings übernimmt der Bund Haftungen nur bis zu einem im jeweiligen Bundesfinanzgesetz festgelegten Höchstbetrag. Neu ist ab dem Geschäftsjahr 1999 die vertragliche Absicherung durch den Bund für Bewertungsverluste, welche sich bei der Schließung jener offener Fremdwährungspositionen ergeben würden, die wiederum mit Stichtag 31.12.1998 verbucht waren. Für die Schließung dieser Positionen ist nunmehr die Zustimmung des Bundes erforderlich.

Die strukturelle Verlustsituation der ASFINAG macht deutlich, wie wichtig – neben den expliziten Garantien der Republik – die Eigentümerstruktur für ein kostengünstiges Agieren der ASFINAG auf den Kapitalmärkten ist.

Kapitalausstattung

Per 31.12.1999 betrug das Eigenkapital ATS 5.853 Mio. Durch die strukturelle Verlustsituation der ASFINAG wurde das Eigenkapital der Gesellschaft durch das negative Ergebnis des Jahres 2000 in Höhe von ATS -1.288 Mio. auf ein Niveau von ATS 4.565 Mio. per 31.12.2000 gedrückt.

Die Erhöhung der Vignettenpreise ab dem 1.1.2001 wird eine Verlangsamung des Eigenkapitalverzehrs ermöglichen. Es wird vom Termin der Einführung der LKW Maut abhängen, ob die ASFINAG einen akzeptablen Eigenkapitalpolster bis zur Erreichung des Break Even halten können.

Angesichts der internationalen Wechselkursituation ist die Aufrechterhaltung der Absicherung der Bewertungsverluste durch den Bund jedenfalls Voraussetzung.

Marktentwicklungen

Die Kapitalmärkte waren 2000 durch verstärktes Eingreifen der Notenbanken im kurzfristigen Zinsbereich geprägt. Die Angst vor einer Konjunkturüberhitzung und dem damit zu befürchtenden Inflationsanstieg haben sowohl die US-Notenbank, aber auch die Europäische Zentralbank zu einer Reihe von Zinserhöhungen bewegt. Die EZB-Rate stieg im Jahr 2000 von 3 % auf 4,75 % gegen Jahresende.

Dadurch formte sich eine sehr flach ansteigende Zinskurve mit einer Senke im 1- bis 2-jährigen Laufzeitenbereich. Im Vergleich zu 1999 waren die Renditen langfristiger Papiere im Jahr 2000 wesentlich stabiler auf einem Niveau von ca. 5,5 % p.a. (Euro-Benchmark: 10 jährige, deutsche Bundesanleihe).

Für die ASFINAG bedeutete der Renditeanstieg gegen Ende 1999 eine Verschlechterung ihrer durchschnittlichen Zinsenbelastung bei den EUR-Verbindlichkeiten auf rd. 5,6% per Ende 2000.

Die ASFINAG strebt in der Refinanzierung längere Laufzeiten an. Das entspricht dem Prinzip der fristenkonformen Finanzierung des Bilanzvermögens und berücksichtigt das existierende Rückzahlungsprofil der bestehenden ASFINAG-Verbindlichkeiten. Die durchschnittliche Restlaufzeit der aushaftenden Verbindlichkeiten betrug 1999: 5,94 Jahre und 2000: 6,36 Jahre.

Die Währungszusammensetzung des ASFINAG-Fremdkapitals hat sich auch 2000 nicht wesentlich geändert. Zum Ultimo 2000 betrug der Fremdwährungsanteil 51,4 % und setzte sich aus 25,8 % CHF-Verbindlichkeiten, und 25,6 % JPY-Verbindlichkeiten zusammen. 48,6 % der Verbindlichkeiten waren in EUR-Währungen denominiert. Eine Schließung der offenen Währungsposi-

sitionen hätte auch im Jahr 2000 eine Realisierung von Buchverlusten bedeutet und wurde auf Basis der Kurssicherungsvereinbarung verschoben.

Die für das Jahr 2000 geplante Implementierung eines Risikocontrolling-Systems wurde in das Jahr 2001 verschoben, da die marktgängigen (meist für Banken konzipierten) Programme nur unter unverhältnismäßigem Aufwand für die ASFINAG angepasst werden könnten. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Lageberichtes konnte jedoch die Weiterentwicklung der bestehenden Fremdkapitaldatenbank eingeleitet werden.

7. Ausblick

Nach der grundlegenden Umstellung der geplanten LKW-Bemautung vom dualen, halboffenen zu einem vollelektronischen System, bei dem eine wesentliche Vorgabe eine technologieoffene Ausschreibung ist, ist im Jahr 2001 die intensive Weiterführung der Arbeiten für die LKW-Bemautung ein wichtiger Schwerpunkt. Dabei kommt der zeitlichen Komponente für die Realisierung eine besondere Bedeutung zu, weil mit dem Beginn der LKW-Bemautung auch ein ganz wesentlicher Teil der künftigen Finanzierung der umfassenden ASFINAG-Aufgaben verbunden ist. Die besondere Bedeutung der Realisierungsdauer kommt vor allem den monatlich zu erwartenden Nettoeinnahmen in Höhe von ATS 250 bis 300 Mio. (die Einhebungskosten bereits abgerechnet), mit denen mit dem nunmehr festgelegten Bemautungssystem für das ca. 2.000 km lange Netz gerechnet werden kann, zu.

Im Rahmen der weiteren Vorbereitungen wird auf die Entwicklung des Mautsystems in Deutschland, wo eine Systemfestlegung im Laufe des Jahres 2001 erwartet werden kann, besondere Aufmerksamkeit gelenkt werden. Dadurch können wesentliche Erkenntnisse bezüglich technischer Machbarkeit und organisatorischer Umsetzung, auch für das österreichische Mautsystem, gewonnen werden. Auf dieser Grundlage sollte es auch gelingen, die Systemfestlegung und die Beauftragung der Implementierung und schließlich den Betrieb durch einen externen Betreiber so früh wie möglich sicher zu stellen, damit die finanzielle Bedeckung der von der Gesellschaft zu realisierenden Aufgaben gewährleistet werden kann.

Bezüglich baulicher Aktivitäten wird auch im Jahr 2001 der Lückenschluss und die Generalsanierungen im Mittelpunkt stehen. Die Aufwendungen für das Lückenschlussprogramm werden sich im Jahr 2001 von ATS 2,7 Mrd. auf ca. ATS 5 Mrd. erhöhen. Auch die Aufwendungen für die bauliche

Erhaltung werden im Jahr 2001 auf sehr hohem Niveau stabilisiert werden, wodurch das Ziel, knapp 1 % des Wiederbeschaffungswertes des Netzes für die bauliche Erhaltung aufzuwenden, weitgehend erreicht werden kann. Insgesamt werden sich die Baumaßnahmen (Neubau und bauliche Erhaltung) im Netz von rund ATS 5,7 Mrd. im Jahr 2000 auf ATS 8,4 Mrd. im Jahr 2001 erhöhen. Damit kann eine ausreichende Substanzerhaltung des österreichischen Autobahnnetzes in Zukunft sichergestellt werden. Wesentlicher Teil des Erhaltungsprogramms liegt auch im Jahr 2001 in der Generalsanierung der West Autobahn und Süd Autobahn.

Wesentliche Grundlage für die Festlegung der Prioritäten im Erhaltungsbereich bildet in immer stärkerem Maße das in den letzten beiden Jahren im ASFINAG-Bereich implementierte Erhaltungsmanagement auf EDV-Basis, mit dem eine systematische Erfassung und Bewertung des Erhaltungszustandes sowohl der Freilandstrecke als auch der Objekte wie Brücken, Tunnel, Galerien etc. möglich geworden ist.

Wie schon bisher, soll das Service für die Benutzer des Autobahnnetzes systematisch verbessert werden. Im Rahmen eines neuen Konzeptes über die künftige Neugestaltung von sogenannten Schwerpunktparkplätzen sollen schrittweise ca. 120 mit modernster Infrastruktur ausgestattete Parkplätze entstehen. Erste Umsetzungsschritte können für dieses neue Parkplatzkonzept bereits im Jahr 2001 auf der A 2 in Niederösterreich (Leobersdorf) und A 21 (Hinterbrühl) gesetzt werden. Im Rahmen des EU-Projektes CORVETTE werden erste Realisierungsmaßnahmen für die Einführung von Verkehrsinformationsnetzwerken gesetzt.

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsqualität, vor allem in stark belasteten Netzabschnitten, soll mit der Einrichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen geleistet werden. Die Planungen für den Ballungsraum Wien/Niederösterreich, sowie für den Raum Innsbruck/Brenner werden im

Jahr 2001 weitergeführt, sodass bereits im Jahr 2003 an der A 23 Südost Tangente, an der A 4 Ost Autobahn und an der B 302 Wiener Nordrand Strasse sowie an der Brenner Autobahn und Inntal Autobahn erste konkrete Maßnahmen wirksam werden können. Darüber hinaus werden im Jahr 2001 erste Planungen auch in den Ballungsräumen Linz, Graz und Salzburg begonnen werden.

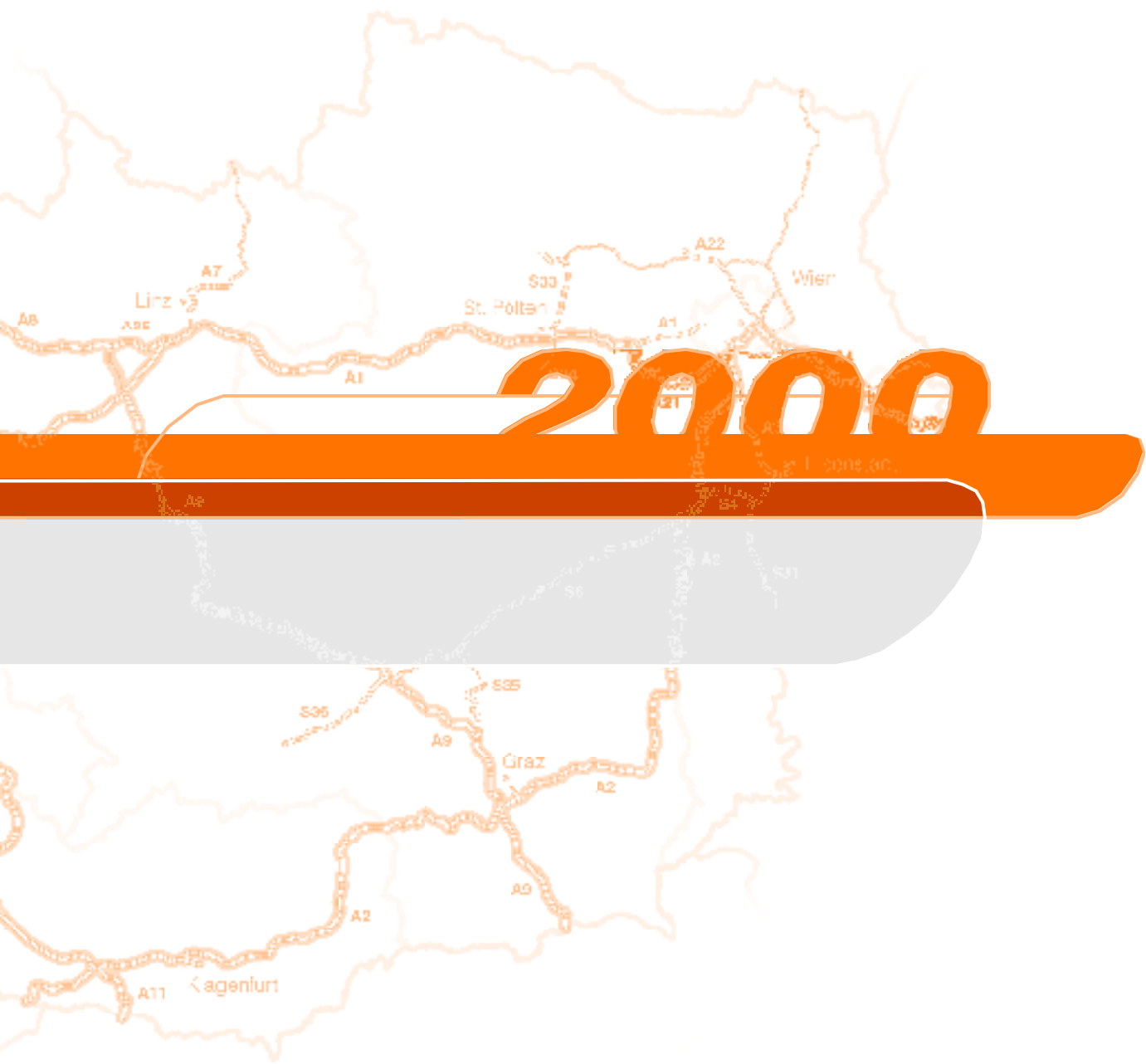
Die im Berichtsjahr begonnenen Investitionen im Bereich der Telekommunikation und Übertragungstechnik werden 2001 weitgehend abgeschlossen und stellen einen entscheidenden Schritt in Richtung Modernisierung des ASFINAG-Netzes dar.

Die Vignettentarifhöhung ab 2001 erlaubt nicht nur die Weiterführung und Ausweitung des Geschäftsvolumens, es kann vielmehr im Jahr 2001 mit einem wesentlich verbesserten Jahresergebnis gegenüber dem Berichtsjahr gerechnet werden.

Wien, am 3. Mai 2001

Der Vorstand

Dr. Engelbert Schragl e.h.
Dipl.-Ing. Bernhard Engleder e.h.



Bilanz zum 31. Dezember 2000	38
Anlagenspiegel 2000	40
Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2000	42
Anhang	43
A) Allgemeine Grundlagen	43
B) Erläuterungen zur Bilanz	45
C) Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	49
D) Sonstige Angaben	51
E) Bestätigungsvermerk	52
F) Bericht des Aufsichtsrates	52

Bilanz zum 31. Dezember 2000				Aktiva	
	ATS	ATS	Vorjahr T ATS	Vorjahr T ATS	
A. Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes (Einführung vollelektronisches LKW-Maut-System)		29.041.371,00		0	
B. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Fruchtgenussrecht	90.921.400.422,63		87.149.454		
2. Anzahlungen Fruchtgenussrecht	4.243.759.759,76		4.030.775		
3. Rückgabeanspruch Mobilien zur Betriebsführung	154.057.984,56		0		
4. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	2.066.891,00	95.321.285.057,95	2.224	91.182.453	
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grund	1.282.780,00		1.024		
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.771.614,00		3.265		
3. Mobilien zur Betriebsführung	231.086.976,79		385.145		
4. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	145.867.726,14	382.009.096,93	128.724	518.158	
III. Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.265.000.000,00		1.265.000		
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	4.858.679,37	1.269.858.679,37	4.123	1.269.123	
		96.973.152.834,25		92.969.734	
C. Umlaufvermögen					
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände					
1. Forderung an den Bund	113.920.650,56		73.248		
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.102.048,13		1.040		
3. sonstige Forderungen und Vermögens- gegenstände	312.849.334,69	432.872.033,38	599.733	674.021	
II. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		13.609.569,94		447.343	
		446.481.603,32		1.121.364	
D. Rechnungsabgrenzungsposten					
1. Disagio bei Darlehensverbindlichkeiten	196.663.062,69		133.774		
2. sonstige	2.868.223,17	199.531.285,86	8.695	142.469	
		97.648.207.094,43		94.233.567	

Passiva

	ATS	ATS	Vorjahr T ATS	Vorjahr T ATS
A. Eigenkapital				
I. Grundkapital	5.400.000.000,00		5.400.000	
II. Kapitalrücklagen				
1. gebundene	453.062.246,12		453.062	
2. nicht gebundene	0,00		0	
III. Bilanzverlust	-1.288.510.639,95	4.564.551.606,17	0	5.853.062
davon Verlustvortrag	0,00		-3.251.985	
B. Unversteuerte Rücklagen				
1. sonstige unversteuerte Rücklagen		832.535,25		628
C. Rückstellungen				
1. Rückstellungen für Abfertigungen	4.753.248,00		3.336	
2. Rückstellungen für Pensionen	15.497.126,00		10.865	
3. sonstige Rückstellungen	500.428.778,42	520.679.152,42	239.828	254.029
D. Verbindlichkeiten				
1. Verbindlichkeiten aus Anleihen	51.241.127.521,80		57.391.655	
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5.776.253.678,59		6.883.683	
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	507.718.661,57		334.333	
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.115.768.239,06		1.841.892	
5. sonstige Verbindlichkeiten	31.884.178.210,29	91.525.046.311,31	20.855.856	87.307.419
davon aus Steuern	864.631,95		903	
davon im Rahmen sozialer Sicherheit	746.969,51		749	
E. Rechnungsabgrenzungsposten				
1. Agio bei Darlehensverbindlichkeiten	237.714.334,62		20.879	
2. sonstige	799.383.154,66	1.037.097.489,28	797.550	818.429
		97.648.207.094,43		94.233.567

Entwicklung der Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes und des Anlagevermögens im Jahr 2000 (in ATS)

	Stand 01.01.2000	Anschaffungs- und Her- Zugänge	Abgänge
A. Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes (Einführung vollelektronisches LKW-Maut-System)			
	0,00	24.161.204,52	0,00
B. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Fruchtgenußrecht	87.149.453.525,05	1.211.068.900,72	0,00
2. Anzahlungen Fruchtgenußrecht	4.030.775.096,53	2.773.862.660,09	0,00
3. Rückgabeananspruch Mobilien zur Betriebsführung	0,00	0,00	0,00
4. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen	3.781.268,65	813.900,00	0,00
	91.184.009.890,23	3.985.745.460,81	0,00
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grund	1.268.653,28	428.235,14	0,00
2. Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.067.266,38	1.944.267,76	384.762,67
3. Mobilien zur Betriebsführung	385.144.961,35	0,00	0,00
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	128.724.175,70	352.990.060,48	323.706.001,05
	520.205.056,71	355.362.563,38	324.090.763,72
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.265.000.000,00	0,00	0,00
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	4.122.911,77	5.064.842,71	4.122.911,77
	1.269.122.911,77	5.064.842,71	4.122.911,77
	92.973.337.858,71	4.346.172.866,90	328.213.675,49

stellungskosten

Umbuchungen/ Umgliederungen	Stand 31.12.2000	Kumulierte Abschreibungen	Buchwert 31.12.2000	Buchwert 31.12.1999	Abschreibungen 2000
12.140.508,99	36.301.713,51	7.260.342,51	29.041.371,00	0,00	7.260.342,51
2.560.877.996,86	90.921.400.422,63	0,00	90.921.400.422,63	87.149.453.525,05	0,00
-2.560.877.996,86	4.243.759.759,76	0,00	4.243.759.759,76	4.030.775.096,53	0,00
154.057.984,56	154.057.984,56	0,00	154.057.984,56	0,00	0,00
0,00	4.595.168,65	2.528.277,65	2.066.891,00	2.224.396,00	971.405,00
154.057.984,56	95.323.813.335,60	2.528.277,65	95.321.285.057,95	91.182.453.017,58	971.405,00
0,00	1.696.888,42	414.108,42	1.282.780,00	1.024.234,00	169.689,14
0,00	6.626.771,47	2.855.157,47	3.771.614,00	3.264.384,00	1.437.037,76
-154.057.984,56	231.086.976,79	0,00	231.086.976,79	385.144.961,35	0,00
-12.140.508,99	145.867.726,14	0,00	145.867.726,14	128.724.175,70	323.706.001,05
-166.198.493,55	385.278.362,82	3.269.265,89	382.009.096,93	518.157.755,05	325.312.727,95
0,00	1.265.000.000,00	0,00	1.265.000.000,00	1.265.000.000,00	0,00
0,00	5.064.842,71	206.163,34	4.858.679,37	4.122.911,77	206.163,34
0,00	1.270.064.842,71	206.163,34	1.269.858.679,37	1.269.122.911,77	206.163,34
-12.140.508,99	96.979.156.541,13	6.003.706,88	96.973.152.834,25	92.969.733.684,40	326.490.296,29

Gewinn- und Verlustrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2000

	ATS	ATS	Vorjahr T ATS	Vorjahr T ATS
1. Umsatzerlöse				
a) Mauterlöse	3.518.583.011,48		3.276.262	
b) Vignettenerlöse	2.752.035.450,27		2.628.098	
c) an Bund weiterverrechnete Bauleistungen	3.910.971.817,72	10.181.590.279,47	3.070.412	8.974.772
2. andere aktivierte Eigenleistungen		9.798.874,86		8.185
3. sonstige betriebliche Erträge				
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	2.049.619,84		2.631	
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	18.001,50		1.189	
c) übrige	622.112.068,69	624.179.690,03	586.410	590.230
4. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen				
a) Materialaufwand	-369.499.990,55		-278.159	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-7.444.041.181,20	-7.813.541.171,75	-6.684.830	-6.962.989
5. Personalaufwand				
a) Gehälter	-32.760.462,72		-27.652	
b) Aufwendungen für Abfertigungen	-1.524.382,00		-1.245	
c) Aufwendungen für Altersversorgung	-4.780.487,00		-1.918	
d) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Abgaben und Pflichtbeiträge	-7.211.514,37		-5.856	
e) sonstige Sozialaufwendungen	-411.526,44	-46.688.372,53	-238	-36.909
6. Abschreibungen				
a) auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen sowie auf aktivierte Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes		-333.544.475,46		-1.955
7. sonstige betriebliche Aufwendungen				
a) übrige		-32.092.961,39		-24.292
8. Zwischensumme aus Z 1 bis 7 (Betriebserfolg)		2.589.701.863,23		2.547.042
9. Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		246.034,16		231
davon aus verbundenen Unternehmen		0,00		0
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge				
a) sonstige Zinsen	33.051.554,33		32.589	
b) ähnliche Erträge	28.731.698,64	61.783.252,97	6.914	39.503
davon sonstige Zinsen aus verbundenen Unternehmen	0,00		0	
davon ähnliche Erträge aus verbundenen Unternehmen	0,00		0	
11. Aufwendungen aus Finanzanlagen und aus Wertpapieren des Umlaufvermögens				
a) Abschreibungen	-206.163,34		0	
b) sonstige	-417.022,17	-623.185,51	0	0
12. Zinsen und ähnliche Aufwendungen				
a) Zinsen	-3.895.965.118,90		-3.710.367	
b) ähnliche Aufwendungen	-43.401.055,04	-3.939.366.173,94	-21.271	-3.731.638
davon Zinsen betreffend verbundene Unternehmen	0,00		0	
davon ähnliche Aufwendungen betreffend verbundene Unternehmen	0,00		0	
13. Zwischensumme aus Z 9 bis 12 (Finanzerfolg)		-3.877.960.072,32		-3.691.904
14. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-1.288.258.209,09		-1.144.862
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-48.160,00		-48
16. Jahresfehlbetrag		-1.288.306.369,09		-1.144.910
17. Auflösung von Kapitalrücklagen				
a) nicht gebunde		0,00		1.650.145
18. aus Kapitalherabsetzung gewonnene Beträge		0,00		3.200.000
19. Zuweisung zu Kapitalrücklagen				
a) gebunde		0,00		-453.063
20. Zuweisung zu un versteuerten Rücklagen				
a) sonstige (Investitionsfreibetrag gem. § 10 EStG)		-204.270,86		-187
21. Verlustvortrag aus dem Vorjahr		0,00		-3.251.985
22. Bilanzverlust		-1.288.510.639,95		0

Anhang

A) Allgemeine Grundlagen

Rechtliche Grundlagen

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist im Firmenbuch beim Handelsgericht Wien unter der Nummer FN 92191 a eingetragen. Sie übt ihre Tätigkeit aufgrund der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird, BGBl. Nr. 591/1982 idF BGBl. I Nr. 142/2000 sowie dem ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 idF BGBl. I Nr. 141/2000, dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996 idF BGBl. I Nr. 141/2000 sowie den Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992 idF BGBl. I Nr. 113/1997 aus.

Neben diesen gesetzlichen Grundlagen bildet der aufgrund des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes mit der Republik Österreich abgeschlossene Fruchtgenussvertrag vom 23.6./25.7.1997 die vertragliche Grundlage der Tätigkeit der ASFINAG.

Anwendung des Rechnungslegungsgesetzes

Der vorliegende Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000 wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der zuletzt gültigen Fassung aufgestellt.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Jahresabschluss wurde unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung sowie der Generalnorm, ein

möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu vermitteln, erstellt. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses wurden die Grundsätze der Vollständigkeit und der Willkürfreiheit eingehalten. Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen. Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewendet.

Dem Vorsichtsprinzip wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2000 oder in einem früheren Geschäftsjahr entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Immaterielle Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten, Gegenstände des Sachanlagevermögens mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet und, soweit abnutzbar, entsprechend der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Gemäß Art. I § 3 Infrastrukturfinanzierungsgesetz stellt das Recht der Fruchtnießung ein nicht abnutzbares Wirtschaftsgut dar. Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und sind in der Entwicklung des Anlagevermögens als Zugang, Abgang und Abschreibung ausgewiesen. Unter der Position „Erweitern eines Betriebes“ aktivierte Aufwendungen werden ab dem Geschäftsjahr 2000 jährlich mit einem Fünftel abgeschrieben.

Beteiligungen werden mit den Anschaffungskosten bzw. mit den ihnen beizulegenden niedrigeren Werten angesetzt. Wertpapiere des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten oder, sofern die Wertminderung voraussichtlich von Dauer ist, mit dem niedrigeren Wert am Bilanzstichtag bilanziert.

Soweit Anlagegegenständen am Bilanzstichtag auf Dauer ein niedrigerer Wert beizulegen ist, werden außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

Forderungen werden abzüglich Wertberichtigungen für erkennbare Einzelrisiken bilanziert. Fremdwährungsforderungen werden mit ihrem Entstehungskurs oder dem niedrigeren Devisenmittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Forderungen in Währungen der Teilnehmerstaaten der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion werden generell mit dem am 31.12.1998 fixierten EURO-Kurs in ATS umgerechnet.

Die Rückstellung für Abfertigungen wird mit dem sich nach finanzmathematischer Berechnung unter Anwendung des Teilwertverfahrens (Rechenzinssatz 3,5 %, kein Fluktuationsabschlag, Pensionsantrittsalter 56,5/61,5 Jahre) ergebenden Betrag angesetzt. Gegenüber dem Vorjahr erfolgte eine Erhöhung des Pensionsantrittsalters um jeweils 1,5 Jahre.

Die Rückstellung für Pensionen wird nach den anerkannten Regeln der Versicherungsmathematik unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 3,5 % p.a. nach dem Teilwertverfahren errechnet. Es werden erstmals im abgelaufenen Geschäftsjahr die Berechnungstabellen Pagler-Pagler AVÖ 1999 - P verwendet (in den Vorjahren Ettl-Pagler).

Die sonstigen Rückstellungen werden unter Bedachtnahme auf den Vorsichtsgrundsatz in der Höhe des voraussichtlichen Bedarfes gebildet.

Verbindlichkeiten werden mit ihrem voraussichtlichen Rückzahlungsbetrag passiviert, für Fremdwährungsverbindlichkeiten wird der Entstehungskurs oder der höhere Devisenmittelkurs zum Bilanzstichtag angesetzt. Die EURO-Kurse kommen analog den Fremdwährungsforderungen zum Ansatz. Bei Verbindlichkeiten, für die gleichzeitig mit der Grundtransaktion (Begebung der Anleihen, Aufnahme der Darlehen und Kre-

dite) ein Währungsswap abgeschlossen wurde („Primärswap“), wird die Verbindlichkeit aus dem Swap ausgewiesen.

Bei passivischen Fremdwährungspositionen, für die ein „sekundärer“, d.h. nach Abschluss der Grundtransaktion erfolgter Währungsswap abgeschlossen worden ist, wird die Fremdwährungsverbindlichkeit aus dem Grundgeschäft und der aktivseitige Teil des Währungsswaps als Bewertungseinheit betrachtet, sodass die ursprüngliche Fremdwährungsverbindlichkeit durch die Fremdwährungsverbindlichkeit aus dem Währungsswap ersetzt wird (Realisationstatbestand „Umrechnung“). Aus der Umrechnung resultierende Kursgewinne oder Kursverluste werden in den entsprechenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Am 22. Dezember 1999 hat die ASFINAG mit der Republik Österreich für ihre bestehenden Fremdwährungsverbindlichkeiten aus Anleihen, Darlehen und Swaptransaktionen auf Grundlage des Artikels II § 10 ASFINAG-Gesetz eine Kurssicherungsvereinbarung abgeschlossen. Durch diese verpflichtet sich die Republik Österreich, der ASFINAG einen Ausgleichsbetrag zu leisten, wenn und soweit durch die Devisenkursentwicklung im Falle der Schließung dieser Fremdwährungspositionen Verluste gegenüber den am Stichtag 31. Dezember 1998 für den Jahresabschluss herangezogenen Kurswerten entstehen. Eine Umschuldung der Verbindlichkeiten innerhalb einer Währung bewirkt keinen Anspruch aus dieser Kurssicherungsvereinbarung. Der Anspruch ist erst gegeben, wenn die jeweilige Fremdwährungsposition mit Zustimmung der Republik Österreich ganz oder teilweise geschlossen wird.

Mit Ausnahme der geringfügigen Überhänge, die sich aus der marktkonformen Dimensionierung der im Jahr 2000 vorgenommenen Umschuldungen von drei Fremdwährungsverbindlichkeiten ergeben haben, umfasst die zuvor genannte Vereinbarung alle zum Bilanzstichtag 31. Dezem-

ber 2000 aushaftenden Fremdwährungsverbindlichkeiten in Drittwährung aus Anleihen, Darlehen und Swaps, sodass (mit Ausnahme der genannten geringfügigen Überhänge, die zu Kursen am Bilanzstichtag angesetzt werden) sämtliche Verbindlichkeiten aus diesen Transaktionen unverändert mit den Kursen zum Bilanzstichtag 31. Dezember 1998 bewertet sind.

Ist der Rückzahlungsbetrag einer Verbindlichkeit zum Zeitpunkt ihrer Begründung höher (niedriger) als der Ausgabebetrag, so wird der Unterschiedsbetrag in den Rechnungsabgrenzungsposten auf der Aktivseite (Passivseite) aufgenommen und durch planmäßige jährliche Abschreibung (Auflösung) getilgt.

B) Erläuterungen zur Bilanz

Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes (Einführung vollelektronisches LKW-Maut-System)

Im Herbst 2000 wurde von der Bundesregierung beschlossen, dass die zukünftige LKW-Bemautung nicht mit dem bis dahin angestrebten dualen System (elektronische und manuelle Mauteinhebung), sondern vollelektronisch erfolgen soll. Im Gegensatz zum dualen System wird die ASFINAG beim vollelektronischen System die Mauteinhebung nicht selbst durchführen, sondern diese an einen Betreiber auslagern. Der zukünftige Betreiber hat auch die Investitionen für den Aufbau des vollelektronischen Systems selbst zu tragen. In der ASFINAG fallen daher nur die Aufwendungen für die Vorbereitung und Begleitung des Projektes an.

Da es sich bei der LKW-Bemautung um einen neuen Tätigkeitsbereich der ASFINAG handelt, wird von den Bestimmungen des § 210 HGB Gebrauch gemacht und die Aufwendungen für die Einführung der LKW-Bemautung als Aufwendungen für das

Erweitern eines Betriebes aktiviert. Die aktivierten Aufwendungen werden auf fünf Jahre abgeschrieben. Die Entwicklung während des Geschäftsjahres ist in einer Beilage dargestellt.

Die für das duale System bereits in den Jahren 1999 und 2000 getätigten Investitionen (im Sachanlageposten geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau ausgewiesen) wurden im Geschäftsjahr 2000 zum größten Teil außerplanmäßig abgeschrieben. Ein Teil der Investitionen für das duale System (ATS 12.140.508,99 aus 1999 und ATS 23.826.824,46 aus 2000) ist jedoch für das vollelektronische System verwendbar, sodass diese Beträge im Geschäftsjahr 2000 vom Posten „Anlagen in Bau“ zum Posten „Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes“ umgebucht bzw. umgegliedert worden sind.

Anlagevermögen

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen sowie deren Entwicklung während des Geschäftsjahres ist in einer Beilage als Bestandteil der Bilanz dargestellt.

Mit Datum 23. Juni/25. Juli 1997 wurde zwischen der Republik Österreich und der ASFINAG mit Wirkung ab 1.1.1997 ein Fruchtgenussvertrag abgeschlossen. Das Entgelt für die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung betrug ATS 77.913.039.159,00. Im Berichtsjahr hat die ASFINAG das Fruchtgenussrecht an den im Jahr 2000 dem Verkehr übergebenen Bauvorhaben in Höhe von ATS 3.697.987.154,49 erworben. Die in diesem Zusammenhang rückzustellende Gebühr betrug ATS 73.959.743,09 und erhöhte in diesem Ausmaß ebenfalls das Fruchtgenussrecht.

Die Bauinvestitionen für die noch nicht dem Verkehr übergebenen Bauvorhaben werden als Anzahlung Fruchtgenussrecht ausgewiesen und erhöhten sich im Berichtsjahr um ATS 212.984.663,23.

Die für die Betriebsführung im Rahmen der Werkverträge mit den Bundesländern notwendigen Mobilien wurden von der Republik Österreich im Jahr 1997 mit Sacheinlagevertrag zum Verkehrswert in Höhe von ATS 385.144.961,35 in die ASFINAG eingebracht. Da bei Beendigung der Werkverträge von den Bundesländern gleichwertige Mobilien zurückgestellt werden müssen, wurde bislang dieses bewegliche Vermögen als Festwert geführt.

Mit dem Jahresabschluss 2000 wird der Bilanzausweis für diese Mobilien verbessert und nun jährlich ein Zehntel des seinerzeitigen Einbringungswertes vom Sachanlageposten „Mobilien zur Betriebsführung“ in den neu geschaffenen immateriellen Vermögensposten „Rückgabeanspruch Mobilien zur Betriebsführung“ umgegliedert. In Nachholung der unterlassenen Umgliederungen der Jahre 1997 bis 1999 sowie der regulären Umgliederung für das Berichtsjahr 2000 wurden im Jahresabschluss 2000 vier Zehntel des seinerzeitigen Einbringungswertes umgegliedert.

Der Posten „Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grund“ beinhaltet ausschließlich Investitionen in gemieteten Büroräumlichkeiten.

Der Posten „geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau“ betrifft mit ATS 74.656.757,28 die Herstellungskosten der Mautkontrollplätze Haag, Vorchdorf und Mürzzuschlag und mit ATS 71.210.968,86 Investitionen für die Erneuerung der Telekommunikations- und Übertragungstechnik am ASFINAG-Netz und die Errichtung von Verkehrsleitsystemen. Die Abgänge in Höhe von ATS 323.706.001,05 betreffen außerplanmäßige Abschreibungen von in den Jahren 1999 und 2000 getätigten Investitionen für die LKW-Bemautung nach dem dualen System (siehe hierzu auch oben bei Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes).

Für in der Bilanz nicht ausgewiesene Sachanlagen bestehen auf Grund von Leasingverträgen für das Geschäftsjahr 2001 Ver-

pflichtungen von ATS 177.346,44. Der Gesamtbetrag der Verpflichtungen für die folgenden fünf Jahre beträgt ATS 620.712,54.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen betreffen die von der Republik Österreich im Jahr 1997 mit Sacheinlagevertrag zum Nominale eingebrachten Beteiligungen an der Alpen Straßen Aktiengesellschaft (ASG) und an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (ÖSAG).

Die Alpen Straßen Aktiengesellschaft mit Sitz in Innsbruck hat ein Eigenkapital (= Grundkapital) in Höhe von ATS 600.000.000,00, an dem die ASFINAG mit ATS 390.000.000,00 (= 65 %) beteiligt ist.

Die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft mit Sitz in Salzburg hat ein Eigenkapital (= Grundkapital) von ATS 1.444.000.000,00, an dem die ASFINAG mit ATS 875.000.000,00 (= 60,6%) beteiligt ist.

Sowohl die Alpen Straßen Aktiengesellschaft als auch die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft erhalten nach Maßgabe des ASFINAG-Gesetzes BGBl. Nr. 591/1982 in seiner jeweils geltenden Fassung zur Erfüllung ihrer Aufgaben Geldzuweisungen durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, sodass deren Ergebnisse damit stets ausgeglichen sind.

Bei den unter den Finanzanlagen ausgewiesenen Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich um die Wertpapierdeckung für die Abfertigungs- und Pensionsrückstellung gemäß § 14 EStG 1988.

Umlaufvermögen

Die Forderung an den Bund setzt sich mit ATS 73.248.108,33 aus von der Gesellschaft beglichenen Verbindlichkeiten des Bundes gegenüber Dritten, mit ATS 36.910.048,93 aus Entgelten für den Ver-

zicht auf Fruchtgenussrechte an Bundesstraßengrund und mit ATS 3.762.493,30 aus bereits genehmigten, aber noch nicht zur Auszahlung gelangten Katastrophenfondsgeldern zusammen.

Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände setzen sich im wesentlichen wie folgt zusammen:

ATS 170.380.114,62 betreffen den Saldo aus abgeschlossenen Zinsen- und Währungsswaps. Das diesen Swapgeschäften zugrundeliegende Fremdwährungsdarlehen wurde vorzeitig getilgt. Obwohl durch die Tilgung das Grundgeschäft entfallen ist, bleiben die Swapverträge aufrecht.

ATS 14.526.014,56 betreffen Zinsenabgrenzungen aus den oben angeführten Swapgeschäften.

ATS 123.107.727,61 betreffen die laufende Steuerverrechnung mit den Finanzämtern, resultierend im wesentlichen aus Umsatzsteuervoranmeldungen.

Der Posten „Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten“ betrifft im wesentlichen Guthaben auf Girokonten.

Von den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen entfallen ATS 26.152,00 auf solche mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Alle übrigen Forderungen des Umlaufvermögens haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Im Posten „Disagios bei Darlehensverbindlichkeiten“ werden die Unterschiedsbeträge zwischen den (niedrigeren) Zuzählungen und den (höheren) Rückzahlungsverpflichtungen bei Darlehensaufnahmen ausgewiesen. Die Unterschiedsbeträge werden durch planmäßige jährliche Abschreibungen getilgt. Die sonstigen Rechnungsabgrenzungen betreffen überwiegend vorausbezahlte Versicherungsprämien.

Eigenkapital

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt ATS 5.400.000.000,00 und ist zur Gänze eingezahlt. Es ist zerlegt in 5.400.000 Namensaktien im Nennwert von je ATS 1.000,00, welche zur Gänze der Republik Österreich vorbehalten sind.

Die gebundene Kapitalrücklage wurde anlässlich der mit 31.12.1999 durchgeführten vereinfachten Kapitalherabsetzung gebildet. Der Bilanzverlust entstand zur Gänze im abgelaufenen Geschäftsjahr.

Unversteuerte Rücklagen

Die unversteuerten Rücklagen ergeben sich aus den Investitionsfreibeträgen gemäß §10 EStG 1988, die im steuerlich höchstzulässigen Ausmaß von 6 % bzw. 9 % gebildet wurden.

Entwicklung der Investitionsfreibeträge (in ATS)

Jahr	Stand	Zuweisung	Auflösung	Stand
	01.01.1999			31.12.1999
1997	3.619,86	0,00	0,00	3.619,86
1998	437.585,64	0,00	0,00	437.585,64
1999	187.058,89	0,00	0,00	187.058,89
2000	0,00	204.270,86	0,00	204.270,86
Gesamt	628.264,39	204.270,86	0,00	832.535,25

Fristigkeiten der Verbindlichkeiten der Gesellschaft (in ATS)					
	31.12.	bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Anleihen	2000	10.725.208.510,00	32.113.815.302,30	8.402.103.709,50	51.241.127.521,80
	1999	5.617.415.000,00	36.216.876.980,06	15.557.363.149,51	57.391.655.129,57
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2000	280.475.042,84	248.232.662,00	5.247.545.973,75	5.776.253.678,59
	1999	1.098.143.559,22	396.930.329,00	5.388.608.519,15	6.883.682.407,37
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	2000	507.340.901,57	377.760,00	0,00	507.718.661,57
	1999	333.577.369,99	755.520,00	0,00	334.332.889,99
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2000	2.115.768.239,06	0,00	0,00	2.115.768.239,06
	1999	1.841.892.212,96	0,00	0,00	1.841.892.212,96
Sonstige Verbindlichkeiten	2000	2.086.315.672,46	4.880.824.710,59	24.917.037.827,24	31.884.178.210,29
	1999	4.087.268.514,53	3.446.442.201,07	13.322.145.479,69	20.855.856.195,29
davon aus Steuern	2000	864.631,95	0,00	0,00	864.631,95
	1999	903.376,70	0,00	0,00	903.376,70
davon im Rahmen sozialer Sicherheit	2000	746.969,51	0,00	0,00	746.969,51
	1999	748.673,57	0,00	0,00	748.673,57
Summe	2000	15.715.108.365,93	37.243.250.434,89	38.566.687.510,49	91.525.046.311,31
	1999	12.978.296.656,70	40.061.005.030,13	34.268.117.148,35	87.307.418.835,18

Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen: ATS 165.704.138,02 für die Vergebührung der Fruchtgenussrechtseinräumung an den in den Jahren 1997 bis 2000 fertiggestellten Bauvorhaben, ATS 116.100.000,00 für noch nicht abgerechnete Leistungen sowie Schadenersätze im Zusammenhang mit dem Abbruch des LKW-Mautprojektes duales System, ATS 91.974.106,33 für strittige Bauleistungen, ATS 65.680.000,00 für noch nicht abgerechnete Leistungen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Telekommunikations- und Übertragungstechnik am ASFINAG-Netz, ATS 39.232.090,07 als Entgelt für die Bauprogrammabwicklung durch die Bundesländer, ATS 14.500.000,00 für Kommunalsteuerrefundierungen an ein Bun-

desland, ATS 4.131.468,00 für nicht verbrauchte Urlaube, Gleitzeitüberhänge und Jubiläumsgelder sowie ATS 3.106.976,00 an übrigen Vorsorgen.

Verbindlichkeiten

Von den Verbindlichkeiten aus Anleihen entfallen ATS 23.864.463.047,71 auf Anleihen, für die Zinsen- und Währungsswaps abgeschlossen wurden und für die daher nicht die Verbindlichkeiten aus den Grundgeschäften, sondern aus den Währungsswaps gebucht wurden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultieren zum überwiegenden Teil mit ATS 5.645.476.302,75 aus Darlehen und mit ATS 130.722.850,09 aus Barvor-

lagen. Hiervon entfallen ATS 129.095.811,06 auf ein Darlehen, für das ein Zinsen- und Währungsswap abgeschlossen wurde und für das daher nicht die Verbindlichkeit aus dem Grundgeschäft, sondern aus dem Währungsswap gebucht wurde.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen vorwiegend noch offene Verbindlichkeiten aus der laufenden Bau- und Erhaltungstätigkeit.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen mit ATS 844.351.614,29 die ASG und mit ATS 1.271.416.624,77 die ÖSAG und resultieren aus den an die ASFINAG weiterverrechneten Kosten für Bau, Betrieb, Erhaltung, Verwaltung und Mauteinhebung (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen).

Von den sonstigen Verbindlichkeiten entfallen ATS 29.491.964.274,92 auf Darlehen, bei der durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur vertretenen Republik Österreich, und ATS 399.280.000,00 auf Darlehen bei verschiedenen Versicherungen, ATS 1.890.901.050,42 auf noch nicht verrechnete Zinsen, ATS 91.852.227,33 auf die Salzburger Mautstraßenerhaltungsabgabe und ATS 10.180.657,62 auf Haft- und Deckungsrücklässe und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten.

Von den sonstigen Verbindlichkeiten entfallen ATS 5.965.546.578,63 auf Darlehen, für die Zinsen- und Währungsswaps abgeschlossen wurden und für die daher nicht die Verbindlichkeiten aus den Grundgeschäften, sondern aus den Währungsswaps gebucht wurden.

Rechnungsabgrenzungsposten

Bezüglich der Agios bei Darlehensverbindlichkeiten gelten die Erläuterungen zu den Disagios bei Darlehensverbindlichkeiten sinngemäß.

Die sonstigen passiven Rechnungsabgrenzungsposten betreffen im wesentlichen mit

ATS 776.219.679,03 die Vignettenerlöse aus dem Vorverkauf für das Jahr 2001, mit ATS 14.658.320,84 die Bestandszinsvorauszahlungen für eine Autobahnraststation und mit ATS 7.492.484,79 die Pauschalabgeltungen für die Verpflichtung der zukünftigen baulichen Erhaltung eines Brücken- und eines Anschlussstellenobjektes.

Kurssicherungsgeschäfte in Form von Terminkontrakten wurden im Berichtsjahr nicht getätigt. Jedoch wurden anlässlich der Aufnahme von drei EUR-Darlehen fünf Zinsen- und Währungsswaps abgeschlossen. Weiters wurden für eine bereits bestehende DEM-Anleihe und je ein bereits bestehendes DEM- und EUR-Darlehen vier Zinsen- und Währungsswaps und für ein bereits bestehendes EUR-Darlehen ein Zinsswap abgeschlossen. Sämtliche Währungsswaps wurden zum Zwecke der Umschuldung bzw. Refinanzierung in gleicher Währung der im Geschäftsjahr 2000 zur Tilgung fälligen (der Kurssicherungsvereinbarung durch den Bund unterliegenden) Fremdwährungsanleihen abgeschlossen.

C) Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Im Posten Mauterlöse werden die an der A 9 Pyhrn Autobahn, A 10 Tauern Autobahn, A 11 Karawanken Autobahn, A 13 Brenner Autobahn und der S 16 Arlberg Schnellstraße eingehobenen Streckenmauten ausgewiesen, während die Vignettenerlöse als zeitabhängige Benützungsentgelte das gesamte hochrangige Straßennetz betreffen.

Im Posten „an den Bund weiterverrechnete Bauleistungen“ werden die Grundeinlöse- und Herstellungskosten des laufenden Geschäftsjahres der Neubau- und Erweiterungsvorhaben ausgewiesen, unabhängig davon, ob die betreffenden Bauvorhaben bereits fertiggestellt und zum Verkehr freigegeben sind oder noch in Bau sind.

Die anderen aktivierten Eigenleistungen bestehen wie im Vorjahr zur Gänze aus Personal- und Sachaufwendungen für das Pro-

jekt LKW-Maut-Einführung (die in der Folge jedoch im Geschäftsjahr 2000 zu 90 % außerplanmäßig abgeschrieben wurden).

Die übrigen sonstigen betrieblichen Erträge resultieren mit ATS 272.279.464,27 aus Miet- und Pachteinnahmen, ATS 266.511.440,58 aus Strafgeldern, ATS 30.758.374,11 aus Fruchtgenussrechts-Verzichten der Gesellschaft, ATS 20.640.450,00 aus EU-Förderungen für die zweite Röhre des Tauern- und des Katschbergtunnels sowie ATS 8.312.734,84 aus EU-Förderungen für das Projekt Corvette, mit ATS 10.058.902,64 aus Katastrophenfondsgeldern und mit ATS 13.550.702,25 aus sonstigen Erträgen.

In den Vorjahren waren die Grundeinlösekosten im Posten Aufwendungen für bezogene Leistungen mitenthalten. Im Jahresabschluss 2000 werden diese erstmals im Posten „Materialaufwand“ ausgewiesen, wobei der Vorjahreswert in der Gewinn- und Verlustrechnung angepasst (umgegliedert) wurde.

Die als Materialaufwand ausgewiesenen Grundeinlösekosten (ATS 369.499.990,55) und die unter den Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesenen Herstellungskosten (ATS 3.541.471.827,17) ergeben die an den Bund weiterverrechneten Bauleistungen (ATS 3.910.971.817,72).

Im Geschäftsjahr 2000 wurde die Bilanzierungsmethode unter Beachtung der Generalklausel des § 222 Abs. 2 HGB insofern geändert, als der Personenkreis bei den Tochtergesellschaften, dessen Personal- und Sachaufwendungen auf Fruchtgenussrecht zu aktivieren sind, ausgedehnt wurde (auf befasste Abteilungsleiter der Tochtergesellschaften). Bei Beibehaltung der bisherigen Bilanzierungsmethode hätten sich im Berichtsjahr die auf die Herstellung entfallenden Aufwendungen für bezogene Leistungen um ATS 12.105.302,92 zu Lasten jener der Verwaltung verringert.

Der Personalaufwand setzt sich aus den Gehältern des Vorstandes und der Angestellten, den Aufwendungen für Abfertigung und Altersversorgung sowie der Zuweisung zur Rückstellung für Jubiläumsgelder, nicht konsumierte Urlaube und Zeitausgleichsüberhänge zusammen.

Bei den Abschreibungen entfallen ATS 7.260.342,51 auf die planmäßige Abschreibungen der aktivierten Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes (LKW-Maut vollelektronisches System) und ATS 323.706.001,05 auf die außerplanmäßige Abschreibung von Anlagen in Bau (LKW-Maut duales System; siehe hierzu auch oben bei Aufwendungen für das Erweitern eines Betriebes).

Bereiche der Aufwendungen für bezogene Leistungen (in ATS)		
	2000	1999
Herstellung	3.541.471.827,17	2.801.103.184,91
LKW-Maut	976.692,51	131.479,86
Bauliche Erhaltung	1.806.555.577,31	1.753.408.349,54
Betriebliche Erhaltung	1.499.601.341,61	1.496.697.636,31
Lebensqualitätsverbesserungsabgabe	35.187.827,94	32.755.956,01
Mauteinhebung	182.434.340,15	185.507.242,90
Vignettenvertrieb	277.038.783,02	298.656.987,44
Verwaltung	100.774.791,49	116.569.216,92
	7.444.041.181,20	6.684.830.053,89

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von ATS 32.092.961,39 entfallen unter anderem ATS 7.413.751,52 auf Tourismusbeiträge und Verzugszinsen zu einer Mautstraßenerhaltungsabgabe.

Die sonstigen Zinsenerträge resultieren zum überwiegenden Teil aus kurzfristigen Veranlagungen bei Kredit- und Nichtkreditinstituten.

Die ähnlichen Erträge bei den Zinsen und ähnliche Erträge enthalten ATS 17.439.250,17 an Kursgewinnen für fällig gewordene Zinsen- und Währungsswaps zu zwei bereits in Vorjahren vorzeitig getilgten JPY-Darlehen und ATS 10.356.215,92 aus der planmäßigen Auflösung passivierter Zuzählungsagios.

Die Zinsen in Höhe von ATS 3.895.965.118,90 resultieren aus Anleihen (ATS 3.455.116.499,48), Darlehen (ATS 1.453.874.260,33) und Swaps (ATS 1.392.380.326,97) sowie mit diesen saldierten Zinsenerträgen aus Swaps (ATS 2.416.083.909,25). Die restlichen Zinsen (ATS 10.677.941,37) entfallen vor allem auf Barvorlagen und Girokonten.

Von den ähnlichen Aufwendungen in Höhe von ATS 43.401.055,04 entfallen ATS 31.876.968,23 auf die planmäßige Abschreibung aktivierter Zuzählungsagios, ATS 9.937.185,99 auf Zinsen- und Tilgungsprovisionen, ATS 1.513.416,28 auf Kursverluste aus Fremdwährungen und die restlichen ATS 73.484,54 auf diverse Anleihekosten, Börse- und Depotgebühren, etc.

Die Zuweisung zu un versteuerten Rücklagen in Höhe von ATS 204.270,86 stammt zur Gänze aus der Dotierung des Investitionsfreibetrages für das Berichtsjahr 2000.

D) Sonstige Angaben

Die Veränderung der un versteuerten Rücklagen wirkt sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht auf den Posten „Steuern

vom Einkommen und vom Ertrag“ aus, dieser belastet zur Gänze das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Angaben über Organe und Arbeitnehmer

Der Vorstand setzte sich im Berichtsjahr aus folgenden Herren zusammen:

- Dr. Engelbert Schragl
(Sprecher des Vorstandes)
- Dipl.-Ing. Bernhard Engleder

Dem Aufsichtsrat gehörten im Berichtsjahr folgende Damen und Herren an:

- Mag. Christian Trattner (Vorsitzender)
- Dipl.-Ing. Hans Müller
(Stellvertreter des Vorsitzenden)
- Mag. Gabriele Lutter (bis 09.06.2000)
- Mag. Josef Podlesnig
(von 04.02. bis 09.06.2000)
- Mag. Harald Ronacher
- KommR Viktor Wagner
- Dipl.-Ing. Christian Nagl
(vom Betriebsrat der ASFINAG entsandt)
- Max Haidegger
(vom Betriebsrat der ASG entsandt)
- Günter Neuhofer
(vom Betriebsrat der ÖSAG entsandt)

Die durchschnittliche Zahl der Arbeitnehmer (ausschließlich Angestellte) im Geschäftsjahr 2000 betrug 37 (im Vorjahr 31).

Zum Bilanzstichtag 31.12.2000 waren keine Kredite an Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates aushaftend.

Die Bezüge der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates betragen im Berichtsjahr ATS 5.078.175,00. Eine weitere Aufschlüsselung unterbleibt unter Hinweis auf § 241 Abs. 4 HGB.

Wien, am 3. Mai 2001

Der Vorstand

Dr. Engelbert Schragl e.h.
Dipl.-Ing. Bernhard Engleder e.h.

E) Bestätigungsvermerk

„Die Buchführung und der Jahresabschluss entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluss vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss.“

Wien, am 18. Mai 2001

Tiroler Revisions- und
Treuhandgesellschaft mbH
Wirtschaftsprüfungs- und
Steuerberatungsgesellschaft

Dipl.Vw. Dr. Kurt Jenewein e.h.
Mag. Dr.iur. Eva Bassetti-Bastinelli e.h.

F) Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand während des Geschäftsjahres 2000 über alle wichtigen Vorgänge und über die Entwicklung der Gesellschaft unterrichtet. Dadurch konnte der Aufsichtsrat die ihm obliegenden Aufgaben wahrnehmen und sich von der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsbearbeitung und des vorliegenden Jahresabschlusses überzeugen.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht, soweit er Geschäftsverlauf und Unternehmenslage darstellt, wurde von der Tiroler Revisions- und Treuhandgesellschaft mbH, Innsbruck, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2000 samt Bericht des Vorstandes, womit dieser im Sinne des § 125 Abs. 2 AktG 1965 festgestellt ist.

Im Berichtsjahr fanden sechs Aufsichtsratsitzungen und eine Bilanzausschusssitzung statt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand sowie allen Mitarbeitern der Gesellschaft für ihre erfolgreiche Tätigkeit.

Wien, 12. Juni 2001

Der Vorsitzende des Aufsichtsrates
Mag. Christian Trattner e.h.