



Nachhaltigkeits- bericht 2024

Auszug Konzernlagebericht

Stand 08. April 2025

Auf einen Blick

Zentrale Kennzahlen des ASFINAG Nachhaltigkeitsberichts 2024

Wirtschafts- und Leistungskennzahlen	2024
Konzernergebnis in Mio. EUR	734
Mauterlöse in Mio. EUR	2 508
Bilanzsumme in Mio. EUR	20 030
Eigenkapitalquote in %	47,0
Bauprogramm in Mio. EUR	1 519
Streckennetz in km	2 266
Gesamtfahrleistung in Mio. km	33 050

Nachhaltigkeitskennzahlen	2024
Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 marktbasiert in t CO ₂ e	16 505
Treibhausgasemissionen Scope 3 marktbasiert in t CO ₂ e	8 017 556
<i>Davon Verkehrsemissionen am Netz in t CO₂e</i>	<i>7 615 230</i>
Gesamttreibhausgasemissionen marktbasiert in t CO ₂ e	8 034 061
Gesamtenergieverbrauch in GWh	198
<i>Davon Anteil erneuerbarer Quellen in %</i>	<i>72,0</i>
Gesamtressourcenzuflüsse in Tsd. t	4 079
Gesamtressourcenabflüsse in Tsd. t	5 724
<i>Davon Recyclinganteil in %</i>	<i>82,0</i>
E-Ladepunkte am Netz	343
<i>Für PKW</i>	<i>324</i>
<i>Für LKW</i>	<i>19</i>



**EUR 70 Mio. für
Lärmschutz**



**58
Wildquerungshilfen**



**Über 20 km²
Ausgleichsflächen**

Detaillierte Informationen im Bericht sowie auf
asfinag.at/ueber-uns/verantwortung/nachhaltigkeit

Nichtfinanzielle Erklärung

6.	Allgemeine Angaben	29
6.1.	Grundlagen für die Erstellung	29
6.1.1.	BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung von Nachhaltigkeitserklärungen	29
6.1.2.	BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	29
6.2.	Governance	33
6.2.1.	GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	33
6.2.2.	GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	35
6.2.3.	GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	36
6.2.4.	GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	37
6.2.5.	GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	38
6.3.	Strategie	40
6.3.1.	SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	40
6.3.2.	SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen	41
6.3.3.	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	47
6.4.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	78
6.4.1.	IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	78
6.4.2.	IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	84
7.	Umweltinformationen	95
7.1.	Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)	95
7.1.1.	Einleitung zur EU-Taxonomie	95
7.1.2.	Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2024	95
7.1.3.	Analyse der Betroffenheit	96
7.1.4.	Identifizierte Wirtschaftsaktivitäten gemäß EU-Taxonomie VO (Taxonomiefähigkeit)	96
7.1.5.	Taxonomiekonformität	97
7.1.6.	Bewertung der Finanzkennzahlen	100
7.1.7.	Meldebögen laut Taxonomie-Verordnung	101
7.2.	E1 – Klimawandel	105
7.2.1.	Strategie	105
7.2.2.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	105
7.2.3.	Kennzahlen und Ziele	108
7.3.	E2 – Umweltverschmutzung	125
7.3.1.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	125
7.3.2.	Kennzahlen und Ziele	127
7.4.	E3 – Wasser und Meeresressourcen	128
7.4.1.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	128
7.4.2.	Kennzahlen und Ziele	132
7.5.	E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme	133
7.5.1.	Strategie	133
7.5.2.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	133
7.5.3.	Kennzahlen und Ziele	137
7.6.	E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	140
7.6.1.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	140
7.6.2.	Kennzahlen und Ziele	141

8. Soziale Informationen	151
8.1. S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens	151
8.1.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	151
8.1.2. Kennzahlen und Ziele	163
8.2. S1 – Fachkräftemangel	174
8.2.1. MDR-P – Konzepte für den Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	174
8.2.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	174
8.2.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	175
8.2.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	176
8.3. S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	177
8.3.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	177
8.3.2. Kennzahlen und Ziele	184
8.4. S3 – Betroffene Gemeinschaften	186
8.4.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	186
8.4.2. Kennzahlen und Ziele	189
8.5. S3 – Lärmschutz	190
8.5.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	190
8.5.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	191
8.5.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	192
8.5.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	194
8.6. S3 – Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort	195
8.6.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	195
8.6.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	196
8.6.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	199
8.6.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	203
8.7. S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	205
8.7.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	205
8.7.2. Kennzahlen und Ziele	213
8.8. S4 – Bereitstellung von Energie	216
8.8.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	216
8.8.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	216
8.8.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	217
8.8.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	218
9. Governance-Informationen	219
9.1. Geschäftsgebaren	219
9.1.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	219
9.1.2. Kennzahlen und Ziele	223
9.2. Cybersecurity	226
9.2.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	226
9.2.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	227
9.2.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	228
9.2.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	228
Abkürzungsverzeichnis	230

6. Allgemeine Angaben

6.1. Grundlagen für die Erstellung

6.1.1. BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung von Nachhaltigkeitserklärungen

Über die Nachhaltigkeitserklärung

Die Nachhaltigkeitserklärung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wurde für das Jahr 2024 auf konsolidierter Basis erstellt. Dies schließt die Tochtergesellschaften ASFINAG Bau Management GmbH (BMG), ASFINAG Maut Service GmbH (MSG), ASFINAG Service GmbH (SG) und ASFINAG Alpenstraßen GmbH (ASG) mit ein. Die nicht personalführenden Gesellschaften ASFINAG Commercial Services GmbH (ACS) und ASFINAG European Toll Service GmbH (ETS) wurden nicht näher betrachtet, folglich ist eine vollständige Übereinstimmung mit dem Konsolidierungskreis gemäß Konzernanhang, Punkt 4. „Konsolidierungskreis“ nicht gegeben. Die ACS und die ETS führen keine Geschäftstätigkeiten durch, die sich auf Umwelt, Soziales und Governance auswirken. Die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) GmbH wurde aus der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf Grund der mangelnden operativen Kontrolle (Equity Share Anteil: 27,37 %) ausgeschlossen. Ebenso werden in der Nachhaltigkeitsberichterstattung die Anteile an der M6 Tolna Üzemeltető Kórlátolt Felelősségű Társaság nicht berücksichtigt. Die ASFINAG steht zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich.

Wertschöpfungskette

Die Kernprozesse der ASFINAG, also die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen sowie die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten für die Nutzung der Straßen und die damit verbundenen Tätigkeiten, werden in die Nachhaltigkeitserklärung einbezogen. Im Rahmen der Kernprozesse interagiert die ASFINAG mit diversen Stakeholder:innengruppen, wie Mitarbeiter:innen, Anrainer:innen und Behörden. Diese Interaktionen sind Teil der Nachhaltigkeitserklärung. Die Nutzung der Autobahnen und Schnellstraßen durch Kund:innen ist ebenfalls Teil der Wertschöpfungskette. Für die Errichtung von Bauwerken werden externe Dienstleister:innen, wie Bauunternehmen und deren Arbeitskräfte, beauftragt. Diese sind Teil der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Weiters sind Fahrzeuge, Gebäude, IT-Infrastruktur und zugekaufte Energie notwendig, um den Betrieb der ASFINAG aufrecht zu erhalten. Produkte und Materialien, welche im Betrieb verbraucht werden, sowie die damit verbundenen Abwasser- und Abfallströme sind Teil der Wertschöpfungskette. Abfälle, die beim Abbruch von Infrastruktur entstehen, sind der nachgelagerten Wertschöpfungskette zuzuordnen.

Auslassung von Informationen

Für das unternehmensspezifische Thema „Cybersecurity“ werden keine Informationen zu Metriken sowie finanziellen Aufwänden für Maßnahmen offengelegt. Ebenso werden keine näheren Informationen zu bestimmten Vergütungszielen offengelegt. Diese Informationen werden als vertraulich eingestuft, da die ASFINAG kritische Infrastruktur betreibt.

6.1.2. BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Zeithorizonte

Die Definition des mittelfristigen Zeithorizonts, die für die Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen (Englisch: Impacts, Risks and Opportunities, kurz: IROs) im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse angewendet wurde, weicht von jener gemäß der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) 1 Abschnitt 6.4 ab. Der mittelfristige Zeithorizont, der in der Wesentlichkeitsanalyse herangezogen wurde, beträgt zwei bis sechs Jahre. Der langfristige Zeithorizont wurde in der Wesentlichkeitsanalyse mit bis zu 30 Jahren festgelegt.

Als mittelfristiger Zeithorizont zur Bewertung der IROs wurden zwei bis sechs Jahre herangezogen, um eine Vergleichbarkeit mit dem ASFINAG-Bauprogramm herzustellen. Als langfristiger Zeithorizont wurden in Anlehnung an diverse internationale Ziele im Rahmen des Green Deal der EU sechs bis 30 Jahre herangezogen.

Schätzungen zur Wertschöpfungskette und Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

Angabepflicht	E2-4; 28 a
Kennzahl / Geldbetrag	Chlorideintrag in das Wasser
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung wird der Streusalzverbrauch des Berichtsjahres herangezogen. Es wird angenommen, dass das gesamte Streusalz im Laufe der Zeit in Grund- oder Fließgewässer gelangt. Der Chloridanteil des Streusalzes beträgt 60,66 %. Der Chlorideintrag ins Wasser wird somit berechnet und nicht gemessen. Daraus ergibt sich eine hohe Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 127
Angabepflicht	E5-4; 31 c
Kennzahl / Geldbetrag	Gewicht der verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung der Gesamtmenge der verwendeten Produkte, technischen und biologischen Materialien im Zuge von Bautätigkeiten wurden die tatsächlich angefallenen Mengen für eine repräsentative Stichprobe herangezogen und auf die Gesamtleistung hochgerechnet. Der Recyclinganteil von Beton, Asphalt und Stahl wurde mit Hilfe von Sektordurchschnittswerten (Stahl, Beton) bzw. basierend auf den technischen Vertragsbestimmungen (Asphalt) berechnet. Aus der Hochrechnung der Stichprobe ergibt sich eine mögliche Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 147 und Seite 147
Angabepflicht	E5-5; 37 b
Kennzahl / Geldbetrag	Abfälle - Gesamtmenge nach Recycling- und Verwertungsverfahren
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung der Gesamtmenge nach Recycling- und Verwertungsverfahren im Betrieb wurden die tatsächlich angefallenen Mengen herangezogen. Für Abfälle im Bau gilt, dass diese für eine repräsentative Stichprobe gemessen und auf die Gesamtleistung hochgerechnet wurden. Die Anteile an Verwertungs- und Beseitigungsverfahren werden mit Hilfe statistischer Werte des Bundesabfallwirtschaftsplans (Aktualisierung 2024) berechnet, wenn vorhanden, bzw. wurden konservative Annahmen getroffen. Dies trifft auf das Abfallaufkommen im Bau und im Betrieb zu. Aus der Hochrechnung sowie aus der Verwendung der Stichprobe ergibt sich eine mögliche Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 148, 149 und 150
Angabepflicht	E4-5; 38
Kennzahl / Geldbetrag	Bodenversiegelung
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung der Bodenversiegelung wird der Netzzustandsbericht herangezogen. Die Vermessung für den Netzzustandsbericht erfolgt mittels Messfahrzeug (RoadSTAR) und beinhaltet alle Hauptfahrbahnen und Nebenanlagen. Alle anderen Flächen werden mit Hilfe des geographischen Informationssystems (GIS) ausgewertet.
Verweis MDR-M	Seite 138
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 1, 2 und 3 - Energieträger
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Bei der Berechnung der THG-Emissionen der standortbasierten Scope 2-Emissionen wird auf österreichweite Emissionsfaktoren zurückgegriffen. Die THG-Emissionen von Scope 1 und Scope 2 werden, falls keine produktspezifischen oder lieferantenspezifischen Emissionsfaktoren verfügbar sind, mit Hilfe von sektordurchschnittlichen Emissionsfaktoren berechnet. Aufgrund der sektordurchschnittlichen Emissionsfaktoren kann sich eine Messungenauigkeit ergeben.
Verweis MDR-M	Seite 118
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz Scope 1
Wertschöpfungskette	Ja

Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Der Verbrauch von AdBlue wird über den Treibstoffverbrauch des Unternehmens abgeschätzt. Die Emissionen aufgrund von Leckagen an Kältemitteln werden auf Basis einer Stichprobe der in der ASFINAG eingesetzten Anlagen und einer konservativen Leakage-Rate hochgerechnet. Demnach unterliegt dieser Teil der Kennzahl einer hohen Messunsicherheit, wobei der Einfluss auf die gesamte THG-Bilanz aufgrund der geringen Anteile als äußerst gering anzusehen ist.
Verweis MDR-M	Seite 118
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 7
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Das Pendelverhalten der Mitarbeiter:innen wurde mit Hilfe einer Umfrage erhoben. An dieser Umfrage haben 51 % der Beschäftigten teilgenommen. Die Ergebnisse wurden entsprechend hochgerechnet, wodurch sich eine Messunsicherheit ergibt.
Verweis MDR-M	Seite 122
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 11
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Der Schwerverkehr auf dem ASFINAG-Netz kann mittels der Mauttransaktionen berechnet werden. Der Leichtverkehr wird mit Hilfe von Dauerzählstellen und der Mautstellen berechnet. Bei den Zählstellen kann es zu Ausfällen kommen. Ebenso gibt es Streckenabschnitte ohne Zählstellen. In beiden Fällen werden Hochrechnungen durchgeführt, in welche auch Stichprobenzählungen oder Werte von Vorperioden einfließen. Demnach unterliegt die Kennzahl einer Messunsicherheit. Für die verkauften IT-Geräte und Fahrzeuge wurde eine verbleibende durchschnittliche Lebensdauer von 1,5 Jahren angenommen. Ebenso wurde ein durchschnittlicher Energieverbrauch je IT-Gerät bzw. Fahrzeug angenommen. Bei der Berechnung der THG-Emissionen wird auf österreichweite CO ₂ -Äquivalenzfaktoren für Energieträger zurückgegriffen. Die Emissionen des Verkehrs auf dem österreichweiten ASFINAG-Netz werden nicht gemessen, sondern auf Basis des Emissionsberechnungsmodells NEMO der TU Graz errechnet. Die Methode entspricht exakt der Logik der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur (OLI). Die Methodik, die das Umweltbundesamt bei der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur anwendet, entspricht den einschlägigen Richtlinien des IPCC („IPCC Guidelines“) sowie des European Monitoring and Evaluation Programme (EMEP) / European Environment Agency (EEA) Handbuches der Europäischen Umweltagentur. Zudem werden die Ergebnisse und Methoden der THG-Inventur regelmäßigen Reviews durch die europäische Union (EU) und die United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) unterzogen.
Verweis MDR-M	Seite 122
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 1
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Ein Bestandteil der THG-Emissionen der Kategorie 1 ist auch der Energieverbrauch auf der Baustelle. Je kg CO ₂ -eq von Baumaterialien werden 0,15 kg CO ₂ -eq für den Energieeinsatz auf der Baustelle angenommen. Dieser statistische Wert von 15 % beruht auf Messungen und Berechnungen im Zusammenhang mit Pilotprojekten der ASFINAG, unterliegt jedoch einer Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 120
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 2
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Die THG-Emissionen der zugekauften Fahrzeuge und Maschinen wurden mit Hilfe durchschnittlicher Emissionswerte der Fahrzeugherstellung verschiedener Kategorien berechnet. Bei Aufsätzen wurde als Hauptmaterial Stahl angenommen und mit einem Emissionsfaktor der Stahlherstellung multipliziert. Diese Zahlen unterliegen einer potenziellen Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 120
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 15
Wertschöpfungskette	Ja

Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	In Kategorie 15 werden die Emissionen der Beteiligungen dargelegt. Die Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen der M6 werden mit Hilfe der Streckennetzlänge geschätzt. Die Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen der VAO werden hinsichtlich Wärme über die angemietete Fläche, den ausgewiesenen HWB-Wert des Gebäudes und den Emissionsfaktor des Fernwärme-Lieferanten und hinsichtlich Strom basierend auf ASFINAG Verbräuchen sowie der Fläche (VAO) geschätzt. Dieser Anteil der Kennzahl unterliegt einer hohen Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 124
Angabepflicht	Mobilitätsqualität
Kennzahl / Geldbetrag	Fahrleistung Leichtverkehr
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Der Leichtverkehr wird mit Hilfe der Daten der Dauerzählstellen und der Mautstellen berechnet. Bei den Zählstellen kann es zu Ausfällen kommen. Ebenso gibt es Streckenabschnitte ohne Zählstellen. In beiden Fällen werden Hochrechnungen durchgeführt, in welche auch Stichprobenzählungen oder Werte aus Vorperioden einfließen. Demnach unterliegt die Kennzahl einer potenziellen Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 200
Angabepflicht	S1-14
Kennzahl / Geldbetrag	Anzahl & Anteil meldepflichtiger Arbeitsunfälle
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung des Anteils meldepflichtiger Arbeitsunfälle wird als Nenner ein pauschaler Stundenteiler von 1.720 Stunden bei Vollzeitbeschäftigung angenommen. Als Zähler wird die Anzahl der Arbeitsunfälle im Berichtsjahr herangezogen.
Verweis MDR-M	Seite 170
Angabepflicht	MDR-M; 69 b und c
Kennzahl / Geldbetrag	Derzeitige und zukünftige finanzielle Mittel
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Die im Bericht dargelegten zukünftigen Finanzmittel (CapEx und OpEx) spiegeln den aktuellen Planungsstand wider und können sich aufgrund von Planungsänderungen, aufgrund von Verschiebungen von Projekten sowie aufgrund rechtlicher bzw. regulatorischer Änderungen im Zeitverlauf ändern. Die im Bericht dargelegten aktuellen und zukünftigen Finanzmittel wurden zudem auf Millionen Euro gerundet.
Verweis MDR-M	Diverse

Aufnahme von Informationen mittels Verweises

Betreffend die folgenden Datenpunkte wird auf den Konzernjahresabschluss 2024 verwiesen:

- ESRs 2 - Angabepflicht BP-1 / 5b ii (Punkt 4. „Konsolidierungskreis“)
- ESRs 2 - Angabepflicht SBM-1 / 40a i (Punkt 2.1. „Struktur und Organisation“)
- ESRs E1 - Angabepflicht E1-IRO-1 / AR 15 (Punkt 3. „Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe“)
- ESRs E1 - Angabepflicht E1-5 / 43 (Punkt 8. „Umsatzerlöse“ und Punkt 8.2. „Aufgliederung der Umsatzerlöse“)
- ESRs E1 - Angabepflicht E1-6 / 55 (Punkt 8. „Umsatzerlöse“)
- ESRs S1 - Angabepflicht S1-6 / 50f (Punkt 11. „Personalaufwand“)

6.2. Governance

6.2.1. GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Zusammensetzung und Diversität

Die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane der ASFINAG setzen sich aus zwei geschäftsführenden Vorständen, Mag. Hartwig Hufnagl und DI Herbert Kasser, und neun nicht-geschäftsführenden Aufsichtsratsmitgliedern zusammen. Von den nicht-geschäftsführenden Aufsichtsratsmitgliedern wurden drei Mitglieder vom Betriebsrat, somit aus der Gruppe der Beschäftigten, in den Aufsichtsrat entsandt. Im Berichtsjahr gab es einen Wechsel im Vorstand. Herr DI Herbert Kasser wurde mit 1. Juni 2024 zum Finanzvorstand bestellt. Davor übte Dr. Josef Fiala diese Funktion aus.

Die beiden Vorstände besitzen weitreichende Erfahrungen im österreichischen Verkehrswesen: Mag. Hartwig Hufnagl arbeitete im Europäischen Parlament in Brüssel in den Kabinetten der Verkehrs- bzw. Infrastrukturminister Hubert Gorbach und Norbert Hofer und ist seit 2006 in unterschiedlichen Funktionen in der ASFINAG tätig. Unter anderem konzipierte der Jurist das Netz- und Verkehrsmanagement. Seit 2003 forciert Hartwig Hufnagl die Förderung von Verkehrsmanagement und Verkehrstelematik, indem er Forschung, Wirtschaft und Industrie miteinander vernetzt. In diesem Zusammenhang fungierte er von 2006 bis 2019 als Generalsekretär des Austrian Traffic Telematics Cluster (ATTC) und ist seit 2024 dessen Präsident. DI Herbert Kasser war seit 2007 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) tätig, wobei er seit 2008 die Leitung der Sektion Mobilität innehatte. In dieser Funktion war er für die Infrastrukturfinanzierung sowie für den Bereich Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. Herbert Kasser war von März 2007 bis Dezember 2017 sowie von Jänner 2020 bis Ende Mai 2024 Generalsekretär im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Die Erfahrung der Aufsichtsratsmitglieder lässt sich wie folgt zusammenfassen: Aufsichtsratsvorsitzende Mag.^a Christa Geyer ist langjährige Bankmanagerin und besitzt Erfahrung in Bankwesen und Finanzierung. Stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Mag.^a Cornelia Breuß, MA ist Sektionschefin der Mobilitätssektion im BMK und verfügt über weitreichende Erfahrung in den Bereichen Infrastrukturpolitik, Strategieentwicklung sowie Public Affairs und internationale Beziehungen. DI Wolfgang Anzengruber verfügt über langjährige Managementenerfahrung im Energiebereich. Dr. Harald Frey ist Senior Scientist der TU Wien, Verkehrswissenschaftler und Forscher im Bereich E-Mobility und nachhaltige Infrastruktur. Mag.^a Ana Simic ist Expertin für Digitalisierung und Künstliche Intelligenz. Martha Schulz ist Unternehmerin, Touristikerin, Vizepräsidentin der Wirtschaftskammer Österreich sowie Bundesvorsitzende von „Frau in der Wirtschaft“. Martin Pretterhofer ist Vorsitzender der Konzernvertretung sowie Zentralbetriebsrat der SG und verfügt damit über Erfahrung im Betrieb. DIⁱⁿ Gerlinde Mattanovich ist Betriebsrätin der Konzernvertretung und Vorsitzende Betriebsrätin der BMG. Sie besitzt langjährige Erfahrung im Bereich Projektentwicklung und Bau in der ASFINAG. DI Karl Christian Petz ist Betriebsrat der Konzernvertretung sowie Betriebsratsvorsitzender der ASFINAG Holding. Darüber hinaus verfügt er über langjährige Expertise im Bereich Liegenschafts- und Projektentwicklung.

Der Vorstand besteht aus zwei männlichen Mitgliedern und der Frauenanteil liegt somit bei 0 %. Der Aufsichtsrat setzt sich aus fünf Frauen und vier Männern zusammen. Daher liegt der Frauenanteil bei 56 %. Andere Diversitätsparameter werden nicht berücksichtigt.

Der Aufsichtsrat der ASFINAG besteht aus neun Mitgliedern. Sämtliche durch die Hauptversammlung gewählten Aufsichtsratsmitglieder (Kapitalvertreter:innen) sind als unabhängig anzusehen. Drei Belegschaftsvertreter:innen im Aufsichtsrat stehen in einem Dienstverhältnis mit der ASFINAG. Folglich liegt der Anteil der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder bei 67 %.

Aufgaben und Zuständigkeiten

Der ASFINAG Vorstand setzt sich zusammen aus Mag. Hartwig Hufnagl und DI Herbert Kasser. Der Aufsichtsrat der ASFINAG setzt sich zusammen aus Mag.^a Christa Geyer (Aufsichtsratsvorsitzende), Mag.^a Cornelia Breuß, MA (stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende), DI Wolfgang Anzengruber, DI Dr. Harald Frey, Martha Schultz, Mag.^a Ana Simic und den Arbeitnehmer:innenvertretungen Martin Pretterhofer, DI Karl Christian Petz und DIⁱⁿ Gerlinde Mattanovich.

Die zentrale Verantwortung für das Management der nachhaltigkeitsbezogenen IROs liegt bei den Vorständen der ASFINAG, Mag. Hartwig Hufnagl und DI Herbert Kasser.

Die Konzernsteuerung, welche direkt beiden Vorständen unterstellt ist, ist für die Entwicklung der konzernweiten strategischen Nachhaltigkeitsziele und für die Überwachung deren Umsetzung zuständig. Bei der Entwicklung der Ziele sowie bei der laufenden Planung und Maßnahmenumsetzung wird die Konzernsteuerung durch Vertreter:innen der Gesellschaften sowie den jeweils zuständigen Abteilungen in der Holding unterstützt. Hier sei insbesondere auf die Nachhaltigkeitsverantwortlichen in den Betriebsgesellschaften ASG und SG sowie der BMG hingewiesen. Innerhalb der Holding unterstützen die Bereiche Human Resources, Konzerncontrolling inklusive Risikomanagement, Marketing und Kommunikation sowie Recht und Einkauf die Strategieentwicklung. Strategien im Bereich Cybersecurity werden durch die MSG entwickelt.

Die Nachhaltigkeitsziele werden in einem Managementmeeting mit dem Vorstand und den Geschäftsführungen der MSG, BMG, SG und ASG zu Jahresbeginn vereinbart. In selbigen Managementmeetings wird dreimal im Jahr ein Statusbericht zur Zielerreichung durch die Konzernsteuerung vorgelegt.

Ein laufender Austausch zu Nachhaltigkeitsthemen zwischen Vorstand und Gesellschaften bzw. Abteilungen der Holding erfolgt darüber hinaus nach Bedarf in den Gesellschafts- bzw. Abteilungs-Jours fixes alle zwei Wochen. Weiters bestehen für einzelne Nachhaltigkeitsthemen – wie z. B. Energie – eigene Lenkungsausschüsse. Das Risikomanagement, welches funktional in der Abteilung Konzerncontrolling verortet und dem Vorstand unterstellt ist, verantwortet u. a. das Monitoring von Chancen und Risiken im Bereich Nachhaltigkeit. Das Management (Vorstand und Geschäftsführungen MSG, BMG, SG und ASG) wird mindestens zweimal pro Jahr im Rahmen des Managementmeetings über Veränderungen der Risiken informiert.

Darüber hinaus identifiziert der Compliance-Verantwortliche, verortet in der Abteilung Recht und Einkauf, welche direkt dem Vorstand unterstellt ist, Compliance-Risiken in den Bereichen Verwaltungsrecht und Wirtschaftsstrafrecht. Der Compliance-Verantwortliche legt jene Maßnahmen zur Vorbeugung, Sicherstellung und Kontrolle der Compliance fest, die ein möglichst hohes Maß an Übereinstimmung mit den oben angeführten gesetzlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Das Management wird mindestens einmal pro Jahr durch den Compliance-Verantwortlichen persönlich informiert und geschult.

Die Aufsichtsratsmitglieder werden im Rahmen ihrer Kontrollfunktionen mindestens zweimal pro Jahr im Prüfungsausschuss über aktuelle Entwicklungen der nachhaltigkeitsbezogenen IROs informiert. Die nichtfinanzielle Berichterstattung wird ebenfalls im Prüfungsausschuss behandelt. Die wichtigsten Entwicklungen und Kennzahlen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten werden jedenfalls einmal jährlich oder nach Bedarf mit dem Aufsichtsrat besprochen.

Die Vorstände Hartwig Hufnagl und Herbert Kasser haben beide im Jahr 2024 eine Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)-Fit&Proper-Schulung erhalten und sind zudem Mitglieder der Steuerungsgruppe bzw. Lenkungsausschüsse zu den Themen CSRD und EU-Taxonomie-VO, Nachhaltigkeit sowie Energie und E-Laden. Schulungen finden darüber hinaus im Bereich Compliance statt. Zudem können beide Vorstände bei Bedarf auf ein breites Fachwissen der internen Expert:innen sowie externen Berater:innen im Bereich Nachhaltigkeit zurückgreifen.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben ebenfalls im Jahr 2024 eine CSRD-Fit&Proper-Schulung absolviert. Die verschiedenen Aufsichtsratsmitglieder verfügen über relevantes nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen, u. a. in den Bereichen Finanzierung, Energie, E-Mobility, Compliance, Diversität und nachhaltige Infrastruktur.

Fähigkeiten und Kenntnisse

Die Fähigkeiten und Sachkenntnisse der Vorstände fließen bei der Strategieentwicklung zu den wesentlichen IROs ein, insbesondere in den Bereichen Klimawandel / Energie, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft sowie Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, und im Bereich eigene Belegschaft.

6.2.1.1. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die Unternehmenspolitik wird in der ASFINAG über unternehmensweite Richtlinien, Handbücher und Leitfäden definiert, welche Vorschriften bzw. Handlungsempfehlungen darstellen, die einen Rahmen für die Zusammenarbeit im gesamten ASFINAG-Konzern oder in gesellschaftsübergreifenden Teilen des Unternehmens definieren. Diese Dokumente beschreiben standardisierte Unternehmensabläufe und enthalten unterschiedliche Aspekte der Unternehmenspolitik (z. B. Compliance, Führungskultur und Organisation). Viermal pro Jahr werden neue Richtlinien, Handbücher und Leitfäden bzw. Änderungen dieser bestehenden Dokumente im Rahmen von Managementsitzungen mit dem Vorstand und den Geschäftsführungen diskutiert und beschlossen. Im Anschluss daran werden sämtliche Abteilungsleitungen über gegenständliche Beschlüsse informiert und die neuen bzw. adaptierten Dokumente werden den Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung gestellt. Weitreichende Organisationsänderungen, wie z. B. eine Änderung der Geschäftsordnung des Vorstands, müssen durch den Aufsichtsrat beschlossen werden. Darüber hinaus wurde der Verhaltenskodex der ASFINAG durch den Vorstand beschlossen.

Im Sinne einer angemessenen Prävention finden auf Basis der Compliance-Richtlinie für bestimmte Zielgruppen und Funktionen des Konzerns verpflichtende und regelmäßige Compliance-Schulungen statt. Vorstände und Geschäftsführungen erhalten einmal pro Jahr eine Compliance-Schulung und absolvieren zusätzliche E-Learnings. Darüber hinaus finden anlassbezogene Compliance-Schulungen für Vorstände und Aufsichtsrät:innen statt. Zusätzlich werden Vorstände und Geschäftsführungen mittels Infoblättern und viermal im Jahr persönlich über aktuelle, für die ASFINAG relevante, gesetzliche Entwicklungen informiert. Sie erhalten zudem fünf- bis sechsmal pro Jahr fachliche Informationen zum Thema Compliance im Rahmen von Jours fixes und laufender Berichterstattung.

6.2.2. GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen

Der Vorstand wird mindestens zweimal pro Jahr gesammelt über den aktuellen Stand der Ziele, Strategien, Maßnahmen und Parameter – sofern vorhanden – der wesentlichen IROs durch die Konzernsteuerung sowie das Risikomanagement informiert. Der Aufsichtsrat wird im Rahmen der Prüfungsausschüsse zweimal pro Jahr über die genannten Punkte informiert. Je nach Entwicklung der IROs und den entsprechenden Maßnahmen und Ziele kann es zu einem verstärkten Informationsaustausch kommen.

Der Vorstand berücksichtigt die wesentlichen IROs im Rahmen der Strategie- und Zielformulierung mindestens einmal pro Jahr für das Folgejahr. Hierbei werden auch potenzielle Zielkonflikte aufgezeigt. Die wesentlichen Risiken sind darüber hinaus im Risikomanagementsystem der ASFINAG integriert. Der Vorstand gibt die detaillierten jährlichen Zielvorgaben vor und wird zum aktuellen Zielerreichungsstand mindestens drei Mal pro Jahr informiert. Folglich gibt es keinen Unterschied im Detaillierungsgrad des Ziels und eine Leistungsüberwachung ist gegeben. Der Aufsichtsrat wird im Rahmen der Kontrollfunktion überblicksmäßig über den Zielerreichungsgrad informiert.

Vorstand und Aufsichtsrat wurden im Berichtsjahr in die Bewertung und Ermittlung der wesentlichen IROs eingebunden. Die finale Liste der wesentlichen IROs wurde durch den Vorstand freigegeben und dem Aufsichtsrat vorgestellt. Das aktuelle Management der wesentlichen IROs (*siehe hierzu SMB-3*) wurde dem Vorstand und Aufsichtsrat im Rahmen der CSRD-Fit&Proper-Schulung im Berichtsjahr vorgestellt und diskutiert. Zukünftig wird das Management der wesentlichen IROs zweimal pro Jahr im Rahmen des Prüfungsausschusses diskutiert.

6.2.3. GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Gesamtvergütung des Vorstands der ASFINAG besteht aus fixen und variablen Entgeltkomponenten, wobei die variable Komponente mit einem maximalen jährlichen Prozentsatz vom Fixgehalt begrenzt ist.

Die Ziele für jedes Geschäftsjahr werden mit dem Präsidium zu Beginn des jeweiligen Jahres vereinbart. Am Ende jedes Geschäftsjahres werden die vereinbarten Werte mit den tatsächlich erreichten Werten verglichen und es erfolgt eine Auszahlung entsprechend dem Zielerreichungsgrad. Die variable Vergütung für das Berichtsjahr enthält Ziele im Bereich Nachhaltigkeit, welche nachfolgend detailliert beschrieben werden:

Inhalt des Vergütungsziels Erhöhung des Frauenanteils in der ASFINAG	
Adressiertes wesentliches Thema	Eigene Belegschaft
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	Siehe S1 – Ziel 4: • Erhöhung des Frauenanteils in der ASFINAG • Erhöhung des Frauenanteils in Führungspositionen
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	• Frauenanteil in der Belegschaft von 26,5% • Frauenanteil in Führungspositionen von 21,2%
Anteil der variablen Vergütung	2,5 %
Inhalt des Vergütungsziels Nachfolgeplanung für definierte Managementpositionen	
Adressiertes wesentliches Thema	Eigene Belegschaft
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	Abhaltung einer definierten Anzahl von Nachfolgekonferenzen
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	Qualitativer Leistungsparameter
Anteil der variablen Vergütung	2,5 %
Inhalt des Vergütungsziels Implementierung ausgewählter Gesundheitsmaßnahmen	
Adressiertes wesentliches Thema	Eigene Belegschaft
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	• Anzahl von Gesundheitstagen an Standorten • Förderung des betrieblichen Eingliederungsmanagement
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	• Quantitative Leistungsparameter zur Anzahl der Gesundheitstage • Qualitative Leistungsparameter zum betrieblichen Wiedereingliederungsmanagement
Anteil der variablen Vergütung	2,5 %
Inhalt des Vergütungsziels Ausbau E-Ladeinfrastruktur	
Adressiertes wesentliches Thema	Bereitstellung von Energie
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	Klassifizierte und vertrauliche Information (ESRS 1 7.7)
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	Klassifizierte und vertrauliche Information (ESRS 1 7.7)
Anteil der variablen Vergütung	7,5 %

Inhalt des Vergütungsziels	Nachhaltige Vergabe – Stärkung der ökosozialen Qualitätskriterien
Adressiertes wesentliches Thema	Klimawandel
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	Erhöhung der gewichteten Qualitätskriterien auf 15 % für Ausschreibungen bei Bauprojekten über EUR 1 Mio.
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	Anteil der Qualitätskriterien bei Bauprojekten über EUR 1 Mio.
Anteil der variablen Vergütung	4 %

Inhalt des Vergütungsziels	Reduktion des CO ₂ -Fußabdrucks bei Bauprojekten
Adressiertes wesentliches Thema	Klimawandel
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	Erstellung von Konzepten sowie Erprobung von Maßnahmen zur Treibhausgas (THG)-Reduktion von Bauvorhaben durch innovative Beschaffung, Bieter-Know-how, Anwendung des neuen Life Cycle Costs CO ₂ (LCCO2)-Tools sowie Berücksichtigung des CO ₂ -Fußabdrucks in den Variantenentscheidungen.
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	- Qualitatives Ziel (Konzepterstellung) bei innovativer Beschaffung und Variantenentscheidung - Quantitatives Ziel (Anzahl von Projekten bzw. Ausschreibungen) bei Bieter:innen-Know-how und Anwendung des LCCO2-Tools.
Anteil der variablen Vergütung	4 %

6.2.3.1. Angabepflicht in Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (E1)

Im Berichtsjahr wurden keine THG-Emissionsreduktionsziele in der variablen Vorstandsvergütung berücksichtigt.

6.2.4. GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Nachfolgend sind jene Angabepflichten dargelegt, welche sich mit Aspekten der Sorgfaltspflicht befassen.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	- ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen - ESRS 2 GOV-3: Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme - ESRS 2 SBM-3: Wesentliche IROs und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell - Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3: Wesentliche IROs und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell im Zusammenhang mit E1, E4, S1, S2, S3 und S4
b) Einbindung der betroffenen Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Due-Diligence-Prüfung	- ESRS 2 GOV-2: Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen - ESRS 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen - Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2: Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen im Zusammenhang mit S1, S2, S3 und S4 - ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen IROs - Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1: Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit E1, E2, E3, E4 und E5 - ESRS 2 MDR-P im Zusammenhang mit E1, E2, E3, E4, E5, S1, S2, S3, S4, G1, Fachkräftemangel, Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort, Bereitstellung von Energie und Cybersecurity

c) Identifizierung / Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	• ESRS 2 IRO-1: Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen IROs • Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1: Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit E1, E2, E3, E4 und E5 • ESRS 2 SBM-3: Wesentliche IROs und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell • Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3: Wesentliche IROs und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell im Zusammenhang mit E1, E4, S1, S2, S3 und S4
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	• ESRS 2 MDR-A im Zusammenhang mit E1, E2, E3, E4, E5, S1, S2, S3, S4, G1, Fachkräftemangel, Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort, Bereitstellung von Energie und Cybersecurity
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	• ESRS 2 MDR-M im Zusammenhang mit E1, E2, E3, E4, E5, S1, S2, S3, S4, G1, Fachkräftemangel, Mobilitätsqualität, Bereitstellung von Energie und Cybersecurity • ESRS 2 MDR-T im Zusammenhang mit E1, E3, E4, E5, S1, S2, S3, S4, Fachkräftemangel, Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort, Bereitstellung von Energie

6.2.5. GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung der ASFINAG beinhaltet das inhärente Risiko einer inkorrekten Berichterstattung aufgrund menschlicher Fehler, falscher oder fehlender Daten sowie eine absichtliche Täuschung der Berichtsadressat:innen im Sinne einer bewusst falschen Berichterstattung. Zur Minderung dieses Risikos wurde die Nachhaltigkeitsberichterstattung einer Risikoanalyse unterzogen, um etwaige berichterstattungsbezogene Risiken des Berichtserstellungs- und -legungsprozesses zu identifizieren, zu bewerten und zu bewältigen. Das konzernweite ASFINAG-Risikomanagementsystem (ARIMAS) bildete hierfür die Grundlage. Der Risikomanagementprozess lehnt sich an internationalen und nationalen Standards (ISO 31000, ONR 4900, COSO) an. Er beinhaltet die Identifikation, Analyse, Bewertung und Bewältigung von Risiken.

Die Zuständigkeit für das Nachhaltigkeitsberichterstattungsrisiko liegt beim CSRD-Projektteam, welches direkt dem Vorstand für Finanzen unterstellt ist. Innerhalb des CSRD-Projektteams wurde die Risikoanalyse hinsichtlich berichterstattungsbezogener Risiken nach dem Vier-Augen-Prinzip durchgeführt, wobei die Schwerpunkte im Folgenden aufgelistet sind:

• Festlegung, Dokumentation und Umsetzung des Nachhaltigkeitsberichtsprozesses:

Der Nachhaltigkeitsberichtsprozess wurde in einer Prozessbeschreibung inklusive Freigabe- und Kontrollschritten dokumentiert. Hierbei lag der Fokus auf den qualitativen Berichtspunkten. Weiters wurde eine detaillierte Dokumentation der quantitativen Datenpunkte inklusive Erhebung, Kontrollen und Freigaben erstellt. Zur Ermittlung der Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie wurde ein detaillierter technischer Prozessleitfaden erstellt. Mit Fokus auf das Risiko von fehlerhaften Daten im Bericht wurden die quantitativen Datenpunkte nach folgenden Kriterien analysiert und priorisiert:

- Komplexität (einzelne Kennzahl oder aufbauendes Kennzahlensystem)
- Historie (neue oder bereits existierende Kennzahl bzw. Datengrundlage)
- Genauigkeit der Erfassung (Messung oder Hochrechnung)
- Verarbeitung der Kennzahl (automatisierte oder manuelle Verarbeitung)

Neue, komplexe Datenpunkte, welche zudem auf externen Daten basieren oder geschätzt werden müssen, beinhalten das größte Risiko einer fehlerhaften Berichterstattung. Als Minderungsstrategien wurden eine stichprobenartige Überprüfung der betreffenden Daten, die Nutzung etablierter Datenbanken sowie der Vergleich mit

Vorjahreswerten, sofern möglich, eingesetzt. Bei besonders komplexen Datenpunkten wurde zudem auf externe Unterstützung bzw. Expertise bei der Erhebung zurückgegriffen.

- **Ableitung zukünftigen Handlungsbedarfs für die Verbesserung des Datenerhebungsprozesses:**

Sofern möglich, wird die Erhebung der in hohem Maß mit Risiko behafteten Datenpunkte weiter digitalisiert, automatisiert und in bestehende IT-Systeme der ASFINAG integriert. Dies wird im Jahr 2025 im Rahmen eines eigenen Projekts fortgeführt.

Die Ergebnisse der Risikoanalyse berichterstattungsbezogener Risiken sowie Gegensteuerungsmaßnahmen werden mindestens viermal pro Jahr dem Vorstand im Rahmen der CSRD-Steuerungsgruppe und dem Aufsichtsrat zweimal pro Jahr im Rahmen des Prüfungsausschusses präsentiert.

Die Projektorganisation inklusive Erstellungsprozess wurde im Jahr 2024 durch die interne Revision geprüft. Das CSRD-Projektteam steht darüber hinaus in einem regelmäßigen Austausch mit dem Konzern-Risikomanagement der ASFINAG.

6.3. Strategie

6.3.1. SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Allgemeine Informationen

Kernkompetenz der ASFINAG ist die Planung, der Bau, der Betrieb, die Erhaltung und die Bemannung eines leistungsfähigen und bedarfsgerechten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Zu den drei zentralen Produkten zählen die zeitabhängige Vignette für Fahrzeuge unter 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse (tzGm), die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 t tzGm sowie die jeweilige Streckenmaut für Sondermautstrecken. Der vorliegende Bericht beschreibt die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte im Zusammenhang mit den genannten Produkten. Neben den Mautprodukten erzielt die ASFINAG Erlöse durch Vermietung und Verpachtung, Enforcement im Zusammenhang mit der Maut sowie durch sonstige Umsatzerlöse. Nähere Informationen zu den Tätigkeitsprofilen der Gesellschaften sind im Konzernlagebericht, Punkt 2.1. „Struktur und Organisation“ angeführt.

Zu den Kund:innen der ASFINAG zählen die Nutzer:innen des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Die ASFINAG beschäftigt in Österreich mit Stichtag 31.12.2024 3.332 Mitarbeiter:innen.

Nachhaltigkeitsziele im Berichtsjahr

Der weitere Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf dem gesamten Netz stellt ein wichtiges Ziel im Bereich Nachhaltigkeit für die Kund:innen dar. Hier wurden 2024 weiter vorbereitende Maßnahmen gesetzt. Weiters wurden einige Maßnahmen im Bereich Multimodalität und Parken & Rasten gesetzt, um die Barrierefreiheit zu erhöhen sowie die Qualität des Rastanlagenangebots weiter zu verbessern. Die ständige Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes sind weitere wichtige Bereiche für Kund:innen, weshalb hier eine Reihe von weiteren Zielen gesetzt wurde.

Der Umwelt wurde im Bereich Energie mit der Formulierung von Zielen für den weiteren Ausbau der Photovoltaik-(PV-)anlagen sowie für ein übergreifendes Energiemanagement Rechnung getragen. Weiters wurden Ziele im Bereich Bau zur Reduktion der THG-Emissionen und damit einhergehend die Verankerung von ökosozialen Qualitätskriterien in Ausschreibungen gesetzt.

Im Bereich attraktive Arbeitgeberin und Mitarbeiter:innenentwicklung wurden u. a. Ziele für die Erhöhung des Frauenanteils sowie zur Nachfolgeplanung, im Gesundheitsmanagement und für Folgeprozesse aus der Mitarbeiter:innenbefragung 2023 gesetzt.

Sämtliche Nachhaltigkeitsziele beziehen sich auf das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz über alle Produkte (PKW-, LKW- und Streckenmaut) hinweg.

Durch den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur und dem Angebot von Multimodalität, von PV-Anlagen und Energiemanagement sowie Maßnahmen im Bau sollen THG-Emissionen in der Betriebs- und Bauphase gesenkt und damit einhergehende negative Effekte gemindert werden. E-Ladeinfrastruktur und Multimodalität im Sinne von Umstiegsmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr oder Park & Drive reduzieren darüber hinaus die Luftverschmutzung durch Verkehr. Der Ausbau von PV-Anlagen und das Energiemanagement bieten Einsparungspotenziale beim eigenen Stromverbrauch und erhöhen die Resilienz der ASFINAG-Infrastrukturen. Die größten Herausforderungen in den genannten Bereichen bilden die Verfügbarkeit von Materialien und Zulieferern sowie behördliche Genehmigungen. Die ASFINAG verfolgt hier die Strategie eines offenen Dialogs mit Herstellern, Baufirmen und der öffentlichen Verwaltung.

Die Ziele im Bereich der Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit dienen zur Reduktion von Personenschäden durch Verkehrsunfälle und zur Reduktion von Staus und sollen dabei die Infrastruktur für den (inter-)nationalen Waren-, Güter- und Personenverkehr sicherstellen. Hierbei wird die steigende Sanierungsquote in den kommenden Jahren die größte Herausforderung bilden. Dies kann nur durch detaillierte Planungsphasen und einen intensiven Informationsaustausch mit Betroffenen gelingen.

Die Ziele im Bereich attraktive Arbeitgeberin, Diversity und Mitarbeiter:innengesundheit dienen zur Reduktion von potenziellen negativen Auswirkungen der Arbeitssituation, erhöhen die Mitarbeiter:innenbindung und stellen eine Maßnahme gegen den Fachkräftemangel dar. Im Licht der Pensionierungswellen in den kommenden Jahren und der herausfordernden Arbeitsmarktsituation werden diese Ziele und Maßnahmen weiterhin forciert werden.

Geschäftsmodell

Zu den Kernprozessen der ASFINAG zählt die Finanzierung, die Planung, der Bau, der Betrieb und die Erhaltung von Bundesstraßen sowie die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten für die Nutzung dieser Straßen. Die ASFINAG steht zu 100% im Eigentum der Republik Österreich.

Kund:innen der ASFINAG sind die Nutzer:innen des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Die Hauptprodukte sind die zeitabhängige Vignette für Fahrzeuge unter 3,5 t tzGm, die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge mit von über 3,5 t tzGm sowie die jeweilige Streckenmaut für Sondermautstrecken. Die Klebevignette kann bei diversen Vertriebsstellen im In- und Ausland erworben werden. Die digitale Vignette kann im Online-Mautshop, bei den ASFINAG Mautstellen oder bei ausgewählten Vertriebsstellen gekauft werden. Der Erwerb von digitalen Streckenmaut-Produkten ist über den Mautshop bzw. bei Vertriebspartner:innen oder bei Mautstellen möglich. GO-Boxen können in den GO-Vertriebsstellen erworben werden. Zudem stellt die ASFINAG Verkehrsinformationen zur Verfügung.

Zu den wichtigsten Lieferant:innen zählen Unternehmen, welche Dienstleistungen, Materialien oder Produkte im Zusammenhang mit Bautätigkeiten erbringen bzw. bereitstellen. Weiters ist die Energiebereitstellung ein zentraler Aspekt. Für den Betrieb werden Salz, Treibstoffe, betriebliche Hilfsmittel, Fahrzeuge und Geräte, Wasser, aber auch IT-Dienstleistungen benötigt. Aktuell ist es nicht abzusehen, dass die genannten Inputfaktoren gefährdet sind und nicht mehr zur Verfügung stehen werden.

Das Autobahnen- und Schnellstraßennetz ermöglicht den Kund:innen, schnell und sicher an ihr Ziel zu gelangen. Dieses muss in regelmäßigen Abständen saniert werden, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Dabei fallen Bauabfälle, wie Beton- oder Asphaltabbruch, an. Abfall wird auch von den Kund:innen entlang der Strecke und an Park- und Rastanlagen zurückgelassen. Im Betrieb entstehen ebenfalls Abfälle sowie Abwässer.

6.3.2. SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen

Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	ASFINAG Mitarbeiter:innen
Zweck der Einbeziehung	• Messung der Zufriedenheit • Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs
Organisation / Art der Einbindung	• Mitarbeiter:innenbefragung findet alle drei Jahre statt • Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	Durch regelmäßige Mitarbeiter:innenbefragungen im Abstand von zwei bis drei Jahren wird sichergestellt, dass die Bedürfnisse und Interessen der Mitarbeitenden evaluiert und in der Strategie berücksichtigt werden. Die letzte Befragung wurde Ende 2023 durchgeführt. Die Sichtung der Ergebnisse sowie Themenpriorisierung erfolgten im ersten Halbjahr 2024. In weiterer Folge wurden bis Ende Oktober 2024 daraus abgeleitete Maßnahmen fixiert, in die Strategien implementiert und der Startschuss zu deren Umsetzung gegeben.
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Kund:innen / Nutzer:innen der Autobahnen und Schnellstraßen
Zweck der Einbeziehung	Messung der Kund:innenzufriedenheit mit den Produkten und Dienstleistungen

Organisation / Art der Einbindung	PKW-Lenker:innen • Jährliche Befragung (CSI) • Kontakte über ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot) • Social Media • Streckenmautstellen und Vertriebsstellen LKW- und Busfahrer:innen • Jährliche Befragung (CSI) • Kontakte über ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot) • Social Media • Streckenmautstellen und Vertriebsstellen Güter- und Personenbeförderungsunternehmen: • Jährliche Befragung (CSI) • Fachbeiräte • Direkte Kundenbesuche • Messen & Veranstaltungen • Kontakte über ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot) • Social Media • Vertriebsstellen
	Die ASFINAG führt seit über 15 Jahren regelmäßige Kund:innenzufriedenheitsbefragungen durch. Dabei wird einerseits die allgemeine Zufriedenheit mit der ASFINAG erhoben, andererseits die Zufriedenheit mit den strategischen Kernbereichen (z. B. Sicherheit, Baustellen oder Verfügbarkeit) und detaillierten Aufgaben der ASFINAG (z. B. Winterdienst oder Tunnelreinigung). Befragt werden dabei sowohl PKW-Fahrer:innen als auch LKW- und Busfahrer:innen sowie Vertreter:innen der Güter- und Personenbeförderungsindustrie. Aus den Erkenntnissen werden Maßnahmen abgeleitet und in weiterer Folge umgesetzt. Im Bedarfsfall werden tiefergehende Marktforschungsprojekte durchgeführt, um Lösungsansätze gemeinsam mit den Endnutzer:innen zu erarbeiten.
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Lieferant:innen
Zweck der Einbeziehung	Verbesserung der Beziehung zu und Zusammenarbeit mit den Lieferant:innen, Austausch zu nachhaltigen Lösungen und Innovationen, Datenaustausch im Rahmen der Berichterstattung
Organisation / Art der Einbindung	• Regelmäßige Abstimmung mit der Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG) • Regelmäßiger Austausch mit Lieferant:innen durch verantwortliche Stelle • Fachtagungen und offene Diskussionsforen (z. B. Bausymposium) • Überprüfung neuer Lieferant:innen
Berücksichtigung der Ergebnisse	• Verbesserung der Ausschreibungsgestaltung • Verbesserung der nichtfinanziellen Berichterstattung • Verbesserungen im Bereich der nachhaltigen Beschaffung
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Mitarbeiter:innen von Lieferant:innen und Partner:innen
Zweck der Einbeziehung	Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs
Organisation / Art der Einbindung	Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	Im Zuge der Stakeholder:innenbefragung als Teil der Wesentlichkeitsanalyse wurde ein Fragebogen an unterschiedliche Interessengruppen der ASFINAG, u. a. an Bauunternehmen und Lieferant:innen, verschickt. Durch offene Fragen wurde es den Teilnehmenden ermöglicht, eigene Themen einzubringen. Die Ergebnisse flossen in die weitere Beurteilung der wesentlichen Themen ein, womit sie mittelbar auch Eingang in die zukünftigen Strategien finden. Darüber hinaus wird ein regelmäßiger Austausch mit den wesentlichen Interessensvertretungen der Bieter:innen gepflegt.
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Anrainer:innen und Grundeigentümer:innen
Zweck der Einbeziehung	Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs
Organisation / Art der Einbindung	Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG

Berücksichtigung der Ergebnisse

Im Zuge der Stakeholder:innenbefragung als Teil der Wesentlichkeitsanalyse wurde ein Fragebogen unterschiedlichen Interessengruppen, u. a. Anrainer:innen des Straßennetzes und Grundeigentümer:innen, öffentlich zugänglich gemacht und die Teilnahme beworben. Durch offene Fragen wurde es den Teilnehmenden ermöglicht, eigene Themen einzubringen. Die Ergebnisse flossen in die weitere Beurteilung der wesentlichen Themen ein, womit sie mittelbar auch Eingang in die zukünftigen Strategien finden.

Bei Bau- oder Sanierungsvorhaben, wie die Errichtung von Lärmschutzwänden, werden Infoveranstaltungen für die Stakeholder:innen der betroffenen Bereiche abgehalten.

Die strategischen Vorgaben der ASFINAG im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf betroffenen Gemeinschaften sind erheblich durch die baukulturellen Leitlinien und den Baukulturreport des Bundes festgelegt. Diese haben zum Ziel, die österreichische Baukultur zu fördern und positiv zu gestalten. Die ASFINAG sieht sich diesen Leitlinien verpflichtet und leitet daraus ihre Verantwortung für die architektonische Gestaltung der Landschaft ab.

Stakeholder:innen /
Kategorie der
Interessenträger:innen

Medien & Presse

Zweck der Einbeziehung

Information der Öffentlichkeit

Organisation /
Art der Einbindung

Verkehrsredaktionen und laufende Pressekontakte

Berücksichtigung der Ergebnisse

Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und Kund:innenkommunikation

Stakeholder:innen /
Kategorie der
Interessenträger:innen

Politik (Bund, Land, Bezirke, Gemeinden, Kontrollorgane, International)

Zweck der Einbeziehung

- Information und Zusammenarbeit mit der Verwaltung bei gemeinsamen Themen
- Information der Öffentlichkeit

BMK

- Hauptversammlung
- Eigentümer:innen-Jour fixe zwei Mal jährlich
- Laufende Sitzungen und Abstimmungen

Bundesministerium für Inneres (BMI)

- Jour fixe (rund dreimal jährlich)

Bundesministerium für Finanzen (BMF)

- Jour fixe (quartalsweise)
- Beteiligungscontrolling

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft (BML)

- Themen- und anlassspezifische Abstimmungen

Behörden:

- Regelmäßige Sitzungen und Abstimmungen im Zuge der Behördenverfahren

Landeshauptleute:

- Diskussion von Netzentwicklungsaktivitäten unter Einbindung der zuständigen Landesrät:innen und Baudirektor:innen u. a. im Rahmen der Landesverkehrsreferent:innenkonferenz

Bezirkshauptmannschaften

- Regelmäßige Treffen und ASFINAG-Behördenportal

Bezirksverwaltungsbehörden / Verwaltungsgerichte / Finanz- und Kriminalpolizei

- Information und Zusammenarbeit hinsichtlich Ersatzmautforderungen und Anzeigen betreffend GO-Maut, Vignette und Streckenmaut

Organisation / Art der Einbindung

Berücksichtigung der Ergebnisse

- Entwicklung von gemeinsamen Verkehrskonzepten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsflusses
- Zusammenarbeit im Bereich der nachhaltigen Beschaffung

**Stakeholder:innen /
Kategorie der
Interessenträger:innen**
Interessensvertretung (Initiative Verkehr & Umwelt, Vereine, Verbände, Kammern)
Zweck der Einbeziehung

European Association of Operators of Toll Road Infrastructures (ASECAP):

- Mitarbeit u. a. im „Safety, Sustainability and Communications“ Committee sowie im „Intelligent Transport Systems“ Committee
- Mitarbeit u. a. zu intelligenten Verkehrssystemen, Multimodalität und Nachhaltigkeit
- Mitarbeit u. a. in den Focus Areas „Environment and Resilience“ sowie „Digitalisation and Innovation“

International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA):

- Mitarbeit u. a. im Board of Directors sowie in der Sustainability and Resilience Task Force

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG):

- Mitarbeit u. a. im Generalsekretariat sowie in den Arbeitskreisen Rail & Road Traffic Management sowie Betriebliche Mobilität

World Road Association (PIARC):

- Mitarbeit u. a. in den Technical Committees „Climate Change and Resilience of Road Network“, „Disaster Management“ sowie „Road Safety“

**Organisation /
Art der Einbindung**

Wirtschaftskammer:

- Fachbeiräte
- Fachspezifische Veranstaltungen (z. B. bundeslandspezifische Fachverbandstagungen)

Automobilclubs:

- Themen- und anlassspezifische Abstimmungen
- Fachbeiräte und Zusammenarbeit bzgl. VAO

Auszug von Mitgliedschaften:

- ASECAP
- Austrian Traffic Telematics Cluster (ATTC)
- Österreichischer Baustoff-Recycling Verband (BRV)
- Conference of European Directors of Roads (CEDR)
- Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV)
- IBTTA
- Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL)
- Österreichische Bautechnik Vereinigung (ÖBV)
- Österreichische Gesellschaft für Geomechanik (ÖGG)
- ÖVG
- Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband (ÖWAV)
- PIARC
- Austrian business council for sustainable development (respACT)
- Verband Österreichischer Sicherheits-Experten (VÖSI)

**Berücksichtigung der
Ergebnisse**

- Berücksichtigung von Neuerungen oder Innovationen im Bau, Betrieb und Bemannung der Autobahn
- Länderübergreifende Sicherheitskampagnen
- Berücksichtigung von Expertisen im Gesetzwerdungsprozess

**Stakeholder:innen /
Kategorie der
Interessenträger:innen**
Wissenschaft & Forschung
Zweck der Einbeziehung

- Gemeinsame Forschungsprojekte
- Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs

**Organisation /
Art der Einbindung**

Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG

**Berücksichtigung der
Ergebnisse**

Berücksichtigung von Neuerungen oder Innovationen im Bau, Betrieb und Bemannung der Autobahn

**Stakeholder:innen /
Kategorie der
Interessenträger:innen**
Blaulichtorganisationen
Zweck der Einbeziehung

- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Einsatzeffizienz bei Notfällen
- Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs

Organisation / Art der Einbindung	- Themen- und anlassspezifische Abstimmungen - Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	- Verbesserung von Notfall- und Einsatzkonzepten - Gemeinsame Übungen - Der regelmäßige Austausch mit Blaulichtorganisationen, die ebenso in den Beiräten vertreten sind, gewährleistet, dass deren Sichtweisen und wertvolle Erfahrungen ebenfalls Berücksichtigung bei der Strategieentwicklung finden.
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Kapitalgeber:innen (Banken, Investor:innen, Förderungseinrichtungen, Versicherungen)
Zweck der Einbeziehung	- Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs - Informationsgewinnung über aktuelle Entwicklungen am Kapitalmarkt - Vorbereitung von Anleihenbegebungen
Organisation / Art der Einbindung	Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	Berücksichtigung von Kapitalmarktinformation im Rahmen von Anleiheemissionen
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Internationale Institutionen (EU-Institutionen, transnationale Institutionen)
Zweck der Einbeziehung	- Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs - Informationen über und Mitarbeit bei aktuellen europäischen Gesetzesinitiativen sowie in Standardisierungsgremien
Organisation / Art der Einbindung	- Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs - Gemeinsame Veranstaltungen, Besuche von Delegationen, Austausch im Rahmen von Konferenzen
Berücksichtigung der Ergebnisse	Weitreichende Effekte, je nach Gesetz und Norm
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Vertriebsstellen
Zweck der Einbeziehung	Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit durch Verbesserung der Verkaufsprozesse
Organisation / Art der Einbindung	Direktbesuche der Vertriebsstellen durch Außendienstmitarbeitende
Berücksichtigung der Ergebnisse	Anpassung der Vertriebsstrategie bzw. der Vereinbarungen mit den Vertriebspartner
Stakeholder:innen / Kategorie der Interessenträger:innen	Natur als stille Interessenträgerin
Zweck der Einbeziehung	Minimierung von negativen Auswirkungen auf die Umwelt
Organisation / Art der Einbindung	Im Rahmen von Genehmigungsverfahren müssen potenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt evaluiert werden und bei Bedarf Maßnahmen gesetzt werden. Ebenfalls wurden in der Wesentlichkeitsanalyse tatsächliche und potenzielle negative und positive Auswirkungen auf die Umwelt von internen Expert:innen analysiert und bewertet. Zudem hatten diverse Stakeholder:innen die Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG.
Berücksichtigung der Ergebnisse	Minimierung negativer Effekte durch Anpassungen bei der Durchführung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen der betrieblichen Erhaltung

Die Standpunkte der Mitarbeitenden, Mitarbeitenden von Lieferant:innen und Partner:innen, Anrainer:innen und Grundeigentümer:innen sowie Vertreter:innen von Wissenschaft und Forschung, Blaulichtorganisationen, Kapitalgeber:innen sowie von internationalen Institutionen wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse mittels

einer Online-Stakeholder:innenbefragung eingeholt. Insbesondere wurde das aktuelle Engagement der ASFINAG zu den wesentlichen Bereichen abgefragt und eine offene Feedbackmöglichkeit geschaffen. Sämtliche qualitativen Rückmeldungen wurden gesichtet, geordnet und durch interne Expert:innen im Bereich Nachhaltigkeit analysiert und bei der finalen Auswahl der wesentlichen Themen berücksichtigt. Die gesammelten Standpunkte der Stakeholder:innen im Zusammenhang mit den wesentlichen Themen wurden den Vorständen präsentiert.

6.3.2.1. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S1)

Siehe den Punkt „Berücksichtigung der Ergebnisse“ in den Tabellen unter 6.3.2. *SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen*.

6.3.2.2. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S2)

Siehe den Punkt „Berücksichtigung der Ergebnisse“ in den Tabellen unter 6.3.2. *SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen*.

6.3.2.3. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S3)

Siehe den Punkt „Berücksichtigung der Ergebnisse“ in den Tabellen unter 6.3.2. *SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen*.

6.3.2.4. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S4)

Siehe den Punkt „Berücksichtigung der Ergebnisse“ in den Tabellen unter 6.3.2. *SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen*.

6.3.3. SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

6.3.3.1. Wesentliche Auswirkungen

Nachfolgend sind jene Auswirkungen beschrieben, welche im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert wurden.

Thema – Unterthema	Klimawandel – Klimaschutz
IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	• Bei der Produktion von Materialien und Rohstoffen, welche für den Bau und die Sanierung der Infrastruktur benötigt werden, entstehen THGs. • Im Rahmen der Bautätigkeit werden Fahrzeuge und Maschinen benötigt, welche zum Großteil mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, und daher entstehen im Rahmen der Tätigkeit THG-Emissionen. • Für die betriebliche Erhaltung, z. B. Winterdienst oder Grünraummanagement, werden Fahrzeuge und Maschinen benötigt, welche zum Großteil mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden, und daher entstehen im Rahmen der Tätigkeit THG-Emissionen. • Durch den Verkehr auf der Strecke mit fossil betriebenen Fahrzeugen entstehen THG-Emissionen. • Beim Bau und der Sanierung der Infrastruktur entsteht Abfall. Dieser muss recycelt, verwertet oder deponiert werden und dabei entstehen THG-Emissionen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Vorgelagerte Wertschöpfungskette • Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette • Lebenszyklus
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die entstehenden THG-Emissionen tragen zum Klimawandel bei, welcher sich negativ auf Menschen und Umwelt auswirken kann.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	• Um die für den Verkehr notwendige Infrastruktur bereitzustellen und zu erhalten, sind Bau- und Sanierungsmaßnahmen notwendig. • Um die sichere Nutzung von Autobahnen und Schnellstraßen zu ermöglichen, sind Tätigkeiten der betrieblichen Erhaltung notwendig. • Die ASFINAG betreibt das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich. Kund:innen nutzen zum Großteil Fahrzeuge mit fossilen Antriebsformen. Dadurch entstehen THG-Emissionen.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG entwickelt die eigene Strategie hinsichtlich THG-Reduktion bei Bautätigkeiten und im Betrieb laufend weiter. Dadurch können sich auch Einflüsse auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ergeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Klimawandel – Energie
IRO	Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Für den Betrieb der Infrastruktur wird Energie benötigt.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die ASFINAG bezieht zu 100 % Strom aus erneuerbaren Quellen, Wärme- und Kühlenergie stammt jedoch auch aus fossilen Quellen. Daher können bei der Energieerzeugung THG-Emissionen entstehen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG betreibt Autobahnen und Schnellstraßen, dafür wird Energie benötigt.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG hat eine Strategie zur schrittweisen Reduktion des Energieverbrauchs sowie zum Ausbau erneuerbarer Energieanlagen entwickelt und aktualisiert diese regelmäßig. Dadurch können sich auch Einflüsse auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ergeben.

ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Klimawandel – Energie
IRO	Die ASFINAG bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen und erzeugt selbst Strom mit Erneuerbarer-Energien (EE)-Anlagen.
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Strom wird zu 100 % aus erneuerbaren Quellen bezogen. Zudem will die ASFINAG durch die Errichtung von EE-Anlagen die Energiewende unterstützen. Weiters wird die Reduktion des Energieverbrauchs durch Einsparungsmaßnahmen, z. B. Umstellung auf LED-Beleuchtung, forciert.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch den Ausbau von EE-Anlagen kann die benötigte Menge fossiler Energieträger reduziert werden und somit werden weniger THG-Emissionen ausgestoßen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG verfolgt das strategische Ziel, bis 2030 bilanziell stromautark zu werden.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG hat eine Strategie zur Reduktion des Energieverbrauchs sowie zum Ausbau von EE-Anlagen entwickelt und aktualisiert diese regelmäßig. Dadurch können sich auch Einflüsse auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ergeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Umweltverschmutzung – Luftverschmutzung
IRO	Luftverschmutzung durch Verkehr in der Betriebsphase
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Luftverschmutzung entsteht insbesondere in der Produktnutzungsphase durch die Kund:innen auf der Strecke. Die ASFINAG hat keinen direkten Einfluss auf die Antriebsart der Fahrzeuge der Endnutzer:innen auf der Strecke. Die ASFINAG kann jedoch den Umstieg auf alternative Antriebsarten durch den Ausbau von E-Ladestationen fördern.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch den Verkehr auf der Strecke entsteht Feinstaub, der sich negativ auf die Gesundheit von Menschen auswirken kann. Feinstaubpartikel, insbesondere jene kleiner PM _{2,5} , können in die Lunge von Menschen vordringen. Diese Partikel können zu Entzündungen und Stress in menschlichen Zellen führen und sich bei einer längeren Belastung negativ auf Atemwege, das Herz-Kreislaufsystem und das Nervensystem auswirken.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Durch den Verkehr auf der Strecke in der Produktnutzungsphase entsteht Feinstaub. Eine Reduktion ist durch die Verlagerung auf Fahrzeuge mit nicht-fossilen Antriebsarten möglich. Die ASFINAG unterstützt den Übergang zu alternativen Antriebsarten ihrer Kund:innen mit dem Ausbau der E-Ladeinfrastruktur entlang der Strecke.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Aktuell ist ein derzeitiger oder erwarteter Einfluss dieser Auswirkung auf die Strategie der ASFINAG, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette nicht absehbar.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Umweltverschmutzung – Wasserverschmutzung
IRO	Chlorid-Eintrag in Wasser durch den Winterdienst
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Die ASFINAG bringt bei winterlichen Bedingungen ein Salz-Sole-Gemisch auf die Straße auf, um ein sicheres Vorankommen der Verkehrsteilnehmer:innen zu ermöglichen. Ein Teil des Streusalzes gelangt in die Gewässerschutzanlagen, wo es in Rückhaltebecken gesammelt wird und kontrolliert abfließt, um eine gleichmäßigere Belastung des Gewässers zu ermöglichen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch eine erhöhte Chloridbelastung des Grundwassers kann es zu einer Verschlechterung der Wasserqualität kommen.

Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Der Betrieb der Straßeninfrastruktur erfordert das Aufbringen eines Salz-Sole-Gemisches bei winterlichen Bedingungen, um den Kund:innen ein sicheres Vorankommen auf der Strecke zu ermöglichen.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG hat eine Strategie zur Reduktion des Salzverbrauches im Betrieb. Ein wesentlicher Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Umweltverschmutzung – Mikroplastik
IRO	Mikroplastik gelangt in die Umwelt (Wasser, Luft, Boden) durch Reifenabrieb.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Die größte Menge an Mikroplastik entsteht in der nachgelagerten Wertschöpfungskette auf Grund des Reifenabriebs auf der Strecke durch Kund:innen. Die ASFINAG hat keine Möglichkeit, die Menge des entstehenden Mikroplastiks zu beeinflussen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Der Verkehr auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz trägt dazu bei, dass Reifenabrieb entsteht und dieser mit Hilfe der Medien Luft oder Wasser in die Umwelt transportiert wird. Mikroplastik kann mit Additiven versetzt sein und somit eine Quelle für Schadstoffe sein oder auch Schadstoffe während der Verweildauer in der Umwelt aufnehmen. Über die toxikologischen Auswirkungen von Mikroplastik auf den Menschen ist derzeit noch zu wenig bekannt.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Gemäß Studien entsteht der größte Anteil an Mikroplastik durch Reifenabrieb. Somit trägt der Verkehr auf den Autobahnen und Schnellstraßen zur Erhöhung des Mikroplastikaufkommens bei.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG erweitert und verbessert anlassbezogen Gewässerschutzanlagen entlang des Netzes. Darüber hinaus ist ein wesentlicher Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Wasser- und Meeresressourcen – Wasser – Wasserverbrauch
IRO	Wasserverbrauch in der Rohstoffproduktion (Beton, Asphalt, Stahl, Aluminium)
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	In der Rohstoffproduktion (Beton, Asphalt, Stahl, Aluminium) wird Wasser u. a. in Wasserstressgebieten verbraucht und bleibt in den Produkten, womit es nicht mehr rückgeführt wird.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Wasserverbrauch kann vor allem in Wasserstressgebieten zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt in Form von Dürren und in weiterer Folge durch (Trink-)Wasserknappheit auch auf Menschen führen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachdem für die Produktion von Beton immer Wasser benötigt wird, hat die ASFINAG aufgrund des bestehenden Geschäftsmodells Anteil an dieser Auswirkung.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Zur Reduktion des Primärrohstoffverbrauchs wird die Nutzung von Recyclingbaustoffen bei Bauvorhaben forciert. Darüber hinaus wird das Thema Wasserverbrauch in der Rohstoffproduktion durch keine Strategie adressiert. Ein wesentlicher Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist nicht absehbar.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Wasser- und Meeresressourcen – Wasser – Wasserentnahme
IRO	Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Die ASFINAG nutzt größere Wassermengen u. a. im Betrieb, um Straßen, Tunnel, Kanäle und Drainagen zu reinigen.

Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Entnahme von Wasser kann vor allem in Wasserstressgebieten zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt in Form von Dürren und in weiterer Folge durch (Trink-)Wasserknappheit auch auf Menschen führen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG hat den Auftrag, das Autobahnen- und Schnellstraßennetz verfügbar und sicher befahrbar zu halten. Um dies zu gewährleisten, müssen Straßen und Tunnel gereinigt werden, wofür gewisse Wassermengen entnommen werden müssen.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Um die Wasserentnahme in Zukunft reduzieren zu können, ist die ASFINAG gerade dabei, entsprechende Ziele und Maßnahmen zu formulieren. So sollen in Zukunft smarte Wasserzähler und ein Wasserverbrauchstool dabei helfen, Wasserressourcen zu schonen. Darüber hinaus ist ein wesentlicher Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Wasser- und Meeresressourcen – Wasser – Ableitung von Wasser
IRO	Die ASFINAG leistet durch den Betrieb von fast 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen einen positiven Beitrag zur Reinigung der Straßenoberflächenwässer, die durch den natürlichen Niederschlag entstehen.
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Durch die Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen trägt die ASFINAG zur Reinigung des Niederschlagswassers bei, das sich auf dem ASFINAG-Netz sammelt und teilweise durch die Nutzung der Straßen, teilweise durch Eintrag von außen (z.B. Windverfrachtung) verschmutzt wird.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch die Anlagen wird das Entwässerungssystem optimiert und Bäche, Flüsse und Oberflächen- und Grundwasser geschützt.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG betreibt das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich. Einerseits durch das Verkehrsaufkommen, andererseits durch den Betrieb, aber auch durch äußeren Eintrag kann es zur Verschmutzung des Niederschlagswassers auf den Straßen kommen. Um diese nicht in Oberflächen- oder das Grundwasser gelangen zu lassen, betreibt die ASFINAG derzeit um die 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen.
Zeitraum	Langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen sind bereits fest integrierter Teil der Strategien der ASFINAG. Darüber hinaus ist ein wesentlicher Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Biologische Vielfalt und Ökosysteme – Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel
IRO	Durch einen erhöhten CO ₂ -Ausstoß wird der Klimawandel verstärkt und dadurch auch der damit zusammenhängende Biodiversitätsverlust.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Die ASFINAG betreibt das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich. Die Kund:innen nutzen zum Großteil Fahrzeuge mit fossilen Antriebsformen. Dadurch entstehen THG-Emissionen und diese tragen zum Klimawandel bei. Der Klimawandel ist einer der Haupttreiber des Biodiversitätsverlustes.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Vorgelagerte Wertschöpfungskette • Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette • Lebenszyklus
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch den Verkehr auf der Strecke mit fossil betriebenen Fahrzeugen entstehen THG-Emissionen. Diese tragen zum Klimawandel bei. Der Klimawandel ist einer der Haupttreiber des Biodiversitätsverlustes.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG betreibt das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich. Ihre Kund:innen nutzen zum Großteil Fahrzeuge mit fossilen Antriebsformen. Dadurch entstehen THG-Emissionen und diese tragen zum Klimawandel bei. Der Klimawandel ist einer der Haupttreiber des Biodiversitätsverlustes. Durch den Ausbau von E-Ladestationen soll die Nutzung alternativer Antriebsformen durch Kund:innen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz gefördert werden.

Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG wird zukünftig die eigene Strategie hinsichtlich einer weiteren THG-Reduktion bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes weiterentwickeln. Dadurch können sich auch Einflüsse auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette ergeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Biologische Vielfalt und Ökosysteme – Auswirkungen auf den Zustand der Arten
IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Durch den Bau von Straßen kann es zur Trennung von Lebensraumgebieten kommen, die wildlebende Populationen vereinen. Dadurch kann es zu Auswirkungen auf die Populationsgröße und den Zustand der Arten kommen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Vorgelagerte Wertschöpfungskette • Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch den Bau von Straßen kann es zur Trennung von Lebensraumgebieten kommen, die wildlebende Populationen vereinen. Dadurch kann es zu Auswirkungen auf die Populationsgröße und den Zustand der Arten kommen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG betreibt Autobahnen und Schnellstraßen und baut vereinzelt neue Streckenabschnitte. Durch Straßen kann es zur Trennung von Lebensraumgebieten kommen.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG hat eine Strategie zur Vernetzung von Lebensräumen. Darüber hinaus ist ein wesentlicher Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Biologische Vielfalt und Ökosysteme – Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
IRO	Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Durch das Autobahnen und Schnellstraßennetz der ASFINAG wird Fläche versiegelt.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Bodenversiegelung hat eine negative Auswirkung auf den Wasserhaushalt, da kein Wasser mehr versickern kann. Zudem wirkt sich die Bodenversiegelung negativ auf die Bodenfruchtbarkeit aus.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Durch das Autobahnen und Schnellstraßennetz der ASFINAG sowie die Erweiterung des Netzes wird Fläche versiegelt.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Aktuell ist ein derzeitiger oder erwarteter Einfluss dieser Auswirkung auf die Strategie der ASFINAG, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette nicht absehbar. Bei neuen Bauprojekten, für deren Umsetzung die ASFINAG gemäß Bundesstraßengesetz verantwortlich ist, wird jedoch stets nur die aus verkehrs(sicherheits)technischen Gründen benötigte Fläche versiegelt.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
IRO	Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Für den Ausbau und die Sanierung von Autobahnen und Schnellstraßen werden Materialien benötigt. Hierbei handelt es sich einerseits um Materialien mit einer energieintensiven Herstellung und andererseits um nicht-erneuerbare Materialien. Um den sicheren Betrieb der Autobahnen und Schnellstraßen im Winter aufrechtzuerhalten, ist der Einsatz von Streumittel notwendig.

Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Insbesondere die Nutzung energieintensiver Rohstoffe und Materialien kann zur Verstärkung des Klimawandels beitragen. Auch die Gewinnung von Rohstoffen kann mit negativen Folgen für Ökosysteme einhergehen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Im Rahmen der Geschäftstätigkeit der ASFINAG werden Autobahnen und Schnellstraßen gebaut und saniert sowie betrieben und dafür werden Materialien benötigt. Hierbei handelt es sich einerseits um Materialien mit einer energieintensiven Herstellung und andererseits um nicht-erneuerbare Materialien. Um die sichere Nutzung von Autobahnen und Schnellstraßen im Winter zu ermöglichen, ist der Einsatz von Streumitteln notwendig.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG setzt in ihrer Strategiearbeit auch in Zukunft einen Schwerpunkt hinsichtlich der Reduktion von Abfällen bei Bautätigkeiten. Dadurch können sich auch Einflüsse auf die nachgelagerte Wertschöpfungskette ergeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Abfall
IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Abfälle entstehen insbesondere im Bau und im Betrieb. Dazu zählen Beton, Asphalt, Aushubmaterialien, Stahl, Abfall entlang der Strecke und an Park- und Rastanlagen, Abfälle der Gewässer-schutzanlagen und der Ölabscheider, sowie Straßenkehrschutt. In geringen Mengen fallen auch IT-Geräte als Abfälle an. Hinsichtlich Kund:innen sind auch die Abfälle der zugekauften Produkte, GO-Box und Vignetten wesentlich, obwohl diese mengenmäßig sehr gering ausfallen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Kernprozess - Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Abfälle können eine schädliche und nachteilige Wirkung auf Menschen und Umwelt haben. Emissionen von Luftschadstoffen oder klimarelevanten Gasen können entstehen und Ressourcen, wie Energie, Fläche oder Deponievolumen werden für die ordnungsgemäße Behandlung des Abfalls benötigt.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Abfall fällt im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes beim Kehren der Straße, als Rückstand der Straßenabwasserreinigung, an Park- & Rastanlagen an. Bei Bautätigkeiten, insbesondere bei Sanierungsarbeiten, fällt Abfall an. Die Abfälle werden gesammelt und an Entsorgungsunternehmen übergeben.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG wird zukünftig eine eigene Strategie hinsichtlich der Reduktion von Abfällen bei Bautätigkeiten entwickeln. Dadurch können sich auch Einflüsse auf die nachgelagerte Wertschöpfungskette ergeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Sichere Beschäftigung
IRO	Hohe Arbeitsplatzsicherheit durch sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen sowie aufgrund des grundlegenden Unternehmenszwecks und des gesetzlichen Auftrags
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Aufgrund des gesetzlichen Auftrags und ihres Unternehmenszwecks, die Infrastruktur Straße rund um die Uhr zur Verfügung zu stellen, bietet die ASFINAG hohe Arbeitsplatzsicherheit für ihre Mitarbeitenden. Zudem gibt es einen sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die hohe Arbeitsplatzsicherheit wirkt sich positiv auf die ASFINAG-Mitarbeiter:innen aus, die über eine sichere Einkommensquelle verfügen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Der Unternehmenszweck der ASFINAG schafft sichere Arbeitsplätze.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.

ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit
IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeiter:innen in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Nachdem das Autobahnen- und Schnellstraßennetz zur kritischen Infrastruktur gehört und rund um die Uhr verfügbar sein muss, kann das potenziell belastende Arbeitszeiten bedeuten. Ein großer Anteil an Mitarbeiter:innen ist in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks im Sinne der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur tätig.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Belastende Arbeitszeiten können sich auf unterschiedliche Weise, wie z. B. auf Gesundheit oder Vereinbarkeit von Beruf und Familie, negativ auf die Mitarbeitenden auswirken.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Der gesetzliche Auftrag und Unternehmenszweck der ASFINAG, die kritische Infrastruktur Straße rund um die Uhr verfügbar zu halten, bedingt in manchen Bereichen potenziell belastende Arbeitszeiten.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung
IRO	Hohe Einkommenssicherheit durch Kollektivverträge (KV), Überzahlung etc.
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Angestellte der ASFINAG unterliegen dem Kollektivvertrag und werden nach diesem oder darüber bezahlt, was eine hohe Einkommenssicherheit mit sich bringt.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Eine angemessene Entlohnung wirkt sich positiv auf die ASFINAG-Mitarbeiter:innen aus, die somit über eine sichere Einkommensquelle verfügen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die angemessene Entlohnung basiert auf dem „Kollektivvertrag für Arbeitnehmer:innen der Straßengesellschaften in Österreich“.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Sozialer Dialog
IRO	Faire Behandlung und finanzielle Sicherheit der Mitarbeiter:innen durch die Gelegenheit zum sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Einbindung in Entscheidungen durch Mitarbeiter:innenvertretungen wie dem Betriebsrat
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Durch die Gelegenheit zum sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Einbindung in Entscheidungen über den Betriebsrat ergeben sich positive Effekte für die Mitarbeitenden, wie faire Behandlung und finanzielle Sicherheit.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch den sozialen Dialog mit dem Betriebsrat werden die Interessen der Mitarbeitenden gefördert.

Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die Rolle und Rechte von Betriebsrät:innen sind in Österreich gesetzlich geregelt. Der Leitfaden „Personalführung“ unterstreicht die Wichtigkeit dieser Rolle im Betrieb: Die wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Interessen der Mitarbeitenden werden durch den Betriebsrat wahrgenommen und gefördert.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten und Rechte der Arbeitnehmer:innen auf Information, Anhörung und Mitbestimmung
IRO	Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und faire Behandlung der Mitarbeitenden
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Durch die Vertretung der Arbeitnehmer:innen durch den Betriebsrat wissen diese ihre Interessen bei wichtigen Entscheidungen berücksichtigt. Durch diese Form des sozialen Dialogs und Vereinigungsfreiheit ist eine faire Behandlung der Mitarbeitenden gewährleistet.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Vertretung der Arbeitnehmer:innen durch den Betriebsrat wirkt sich durch eine faire Behandlung der Mitarbeiter:innen positiv auf diese aus.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die Rolle und Rechte von Betriebsrät:innen sind in Österreich gesetzlich geregelt. Der Leitfaden „Personalführung“ unterstreicht die Wichtigkeit dieser Rolle im Betrieb: die wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Interessen der Mitarbeitenden werden durch den Betriebsrat wahrgenommen und gefördert.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
IRO	Maßnahmen zur Förderung der Work-Life-Balance
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG nimmt mit diversen Maßnahmen wie flexible Arbeitszeitmodelle, Möglichkeit für Home-Office, Sabbatical und Zusatzangebote in der Kinderbetreuung positiven Einfluss auf die Work-Life-Balance ihrer Mitarbeitenden. Zudem hat das Unternehmen Kontrollmechanismen zur Einhaltung aller arbeitsrechtlicher Vorgaben implementiert, um negativen Auswirkungen vorzubeugen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch unterschiedliche Maßnahmen erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben ist ein zentrales Ziel der strategischen Vorgaben im Personalbereich.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Maßnahmen in Bezug auf die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind bereits in der Personalstrategie der ASFINAG verankert. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Art der Auswirkung	Negativ

Beschreibung IRO	Der Bau, Erhalt und Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes schließen Tätigkeiten ein, die mit Belastungen durch Lärm, Abgase, schwere körperliche Arbeit oder anderweitige erschwerte Arbeitsbedingungen einhergehen können. Verletzungen, temporäre, aber auch bleibende Gesundheitsschäden oder gar Todesfälle zählen somit zu den potenziellen negativen Auswirkungen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Gewisse Tätigkeiten in der ASFINAG können sich in Form von Verletzungen, temporären, aber auch bleibenden Gesundheitsschäden oder gar Todesfällen negativ auf die betroffenen Mitarbeitenden auswirken.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Tätigkeiten, die aus dem Geschäftsmodell der ASFINAG hervorgehen, können mit Belastungen durch Lärm, Abgase, schwere körperliche Arbeit oder anderweitige erschwerte Arbeitsbedingungen verbunden sein.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Sollten in Zukunft neue Maßnahmen notwendig werden, wird das Konzept zum Arbeitnehmer:innenschutz angepasst. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
IRO	Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG leistet einen positiven Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen, insbesondere im Rahmen des gegebenen Kontexts (Stadt-Land-Gefälle für die Anzahl erwerbstätiger Frauen am Arbeitsmarkt allgemein und geringer Frauenanteil in technischen und handwerklichen Berufen im Besonderen).
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Vorgaben und Maßnahmen zur Gleichstellung und Förderung von Frauen wirken sich positiv auf die Karrierechancen der weiblichen Mitarbeitenden aus.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die Gleichstellung und Förderung von Frauen in der ASFINAG sind Ziele, die in der Personalstrategie verankert sind. Seit 2021 findet sich das Thema auch als konkrete Zielvorgabe in den Management by Objective (MbO)-Vereinbarungen des oberen Managements wieder.
Zeitraum	Mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden. Konzepte zur Gleichstellung der Frauen werden bei Bedarf angepasst.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
IRO	In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	In der ASFINAG ist derzeit noch ein Gender-Pay-Gap beobachtbar.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Eine ungleiche Bezahlung zwischen den Geschlechtern wirkt sich negativ auf die weiblichen Arbeitenden aus, die weniger Gehalt für die gleiche Arbeit als ihre männlichen Kollegen erhalten.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Funktionsgruppenschema und Beschäftigungskategorien sind dem Kollektivvertrag zu entnehmen. Die ebenfalls dort angeführte Gehaltstafel definiert, welche Beschäftigungsgruppe welches Gehalt bezieht, und wird auf alle Mitarbeiter:innen angewendet.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Schulungen und Kompetenzentwicklung
IRO	Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG unterstützt durch unterschiedliche Schulungsangebote die Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit hinsichtlich komplexer Anforderungen des Arbeitsmarkts (z. B. Digitalisierung, Fachexpertise etc.).
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Schulungs- und Weiterbildungsangebote fördern nicht nur die Wissensentwicklung der Mitarbeitenden, sondern stärken auch ihre Beschäftigungsfähigkeit und somit Stellung am Arbeitsmarkt.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden ist der ASFINAG ein großes Anliegen und bildet eine Säule der Personalstrategie. In der Personalabteilung der Holding gibt es mit der Personalentwicklung eine eigene Stelle für die Entwicklung und Umsetzung konzernweiter Schulungen.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Das Ausbildungsprogramm wird im Einklang mit den strategischen Vorgaben kontinuierlich ausgebaut und um weitere Seminare und Kurse ergänzt. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen
IRO	Fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Das Kerngeschäft der ASFINAG umfasst in manchen Bereichen, wie z. B. dem Arbeiten unter Verkehr, sicherheitskritische Tätigkeiten mit hohen Tauglichkeitsvoraussetzungen, für die die Einstellung von Menschen mit Behinderung nicht möglich ist. Dies betrifft Funktionsbereiche mit den höchsten Mitarbeiter:innenzahlen, wodurch die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können und eine Ausgleichstaxe entrichtet wird. Das Tätigkeitsfeld der ASFINAG wirkt sich dementsprechend negativ auf die Vorgaben, inklusiv zu beschäftigen, aus. In Tätigkeitsprofilen, die diesen Voraussetzungen nicht unterliegen (Kundenmanagement, Call Center etc.), ist der Anteil von Menschen mit Behinderung deutlich höher.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Einschränkung bei der Einstellung von Menschen mit Behinderung in manchen Tätigkeitsbereichen wirkt sich negativ auf jene aus, die Interesse an diesen Berufsfeldern hätten, sie aber aufgrund einer Behinderung und damit einhergehenden fehlenden Tauglichkeit nicht ausführen können.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Ableitend von der Personalstrategie berücksichtigt das Diversitykonzept die Eingliederung von Menschen mit Behinderung als eigenes Handlungsfeld. In manchen Tätigkeitsbereichen ist die Einstellung von Menschen mit Behinderung nicht möglich.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Sonstige Arbeitsrechte – Angemessene Unterbringung
IRO	Sichere und angemessene Unterbringung von Mitarbeitenden bei Dienstreisen und in Bereitschaftsräumen
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG gewährleistet eine sichere und angemessene Unterbringung von Mitarbeitenden bei Dienstreisen und in Bereitschaftsräumen und unterbindet Belastungsfaktoren durch hohe Unterbringungsstandards (Sicherheit, Sauberkeit, Erholung).
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess

Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Angemessene Aufenthalts- und Pausenräume wirken sich positiv auf die Erholung der Mitarbeitenden während Pausen- und Ruhezeiten aus.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die sichere und angemessene Unterbringung ist Teil des Konzepts zum Arbeitnehmer:innenschutz.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Sollten in Zukunft neue Maßnahmen notwendig werden, wird das Konzept zum Arbeitnehmer:innenschutz angepasst. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

**Thema – Unterthema
- Unter-Unterthema**
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit

IRO	Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Um die Verfügbarkeit des Netzes zu gewährleisten, müssen Baustellen mitunter in der Nacht oder zu anderen belastenden Arbeitszeiten in Betrieb sein.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Belastende Arbeitszeiten können sich auf unterschiedliche Weise, beispielsweise in den Bereichen Gesundheit oder Vereinbarkeit von Beruf und Familie, negativ auf die Arbeitskräfte auf der Baustelle auswirken.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die negative Auswirkung ist dem Geschäftsmodell der ASFINAG geschuldet, die die Verfügbarkeit des hochrangigen Straßennetzes ununterbrochen gewährleisten muss. Dies hat zur Folge, dass auf Baustellen mitunter auch in der Nacht oder bei hohen Temperaturen gearbeitet werden muss, wobei die Organisation der Arbeitsabläufe auf den Baustellen nur bedingt von der ASFINAG beeinflussbar ist.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

**Thema – Unterthema
- Unter-Unterthema**
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit

IRO	Verletzungen und/oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Die Arbeit auf Baustellen geht mit Arbeiten unter Verkehr, schwerem Gerät oder anderen Tätigkeiten einher, die ein Risiko von Verletzungen, Todesfällen oder berufsbedingten Erkrankungen bergen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Es kann zu Verletzungen und/oder Todesfällen durch Unfälle auf Baustellen oder zu beruflich bedingten Erkrankungen kommen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die negative Auswirkung ist dem Geschäftsmodell der ASFINAG geschuldet, die die Verfügbarkeit des hochrangigen Straßennetzes ununterbrochen gewährleisten muss. Zu diesem Zweck sind u. a. Baustellen zum Bau neuer und zur Erhaltung bestehender Streckenabschnitte notwendig, auf denen Unfälle passieren können.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden. Im Rahmen der Vergabeverfahren werden Auftragnehmer:innen zur Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Standards verpflichtet.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

**Thema – Unterthema
- Unter-Unterthema**
Betroffene Gemeinschaften – Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften – Sicherheitsbezogene Auswirkungen

IRO	Veränderung des Landschaftsbilds
-----	----------------------------------

Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Durch das Bauen und Erhalten von Autobahnen und Schnellstraßen gestaltet die ASFINAG den Lebensraum der Menschen mit und verändert durch das Straßennetz und darauf befindliche Bauwerke das Landschaftsbild.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Auswirkungen auf betroffene Menschen sind schwer zu fassen, da die positive oder negative Veränderung des Landschaftsbilds der subjektiven Wahrnehmung unterliegt. Fühlt sich eine Person durch das durch die ASFINAG veränderte Landschaftsbild gestört, kann das als negative Auswirkung betrachtet werden.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachdem die ASFINAG den Auftrag hat, das hochrangige Straßennetz zu bauen, zu erhalten und zu betreiben, geht das Geschäftsmodell automatisch mit der Veränderung des Landschaftsbilds durch Straßen und Bauwerke einher.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die auf den „Baukulturellen Leitlinien des Bundes“ und dem „Baukulturreport 2021“ des BMKÖS basierenden Ziele und Bestimmungen sind verbindlich einzuhalten. Mit einer Änderung der gesetzlichen Bestimmungen wird auch das Konzept zur Baukultur entsprechend angepasst. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema	Lärmschutz
IRO	Störung von Anrainer:innen durch Lärm des Straßenverkehrs
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Durch Lärmemissionen, insbesondere durch das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und Schnellstraßen, können Anrainer:innen belästigt werden oder gar gesundheitliche Schäden davontragen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Störung bis hin zu gesundheitlichen Schäden für direkte Anrainer:innen durch den Lärm aufgrund des Straßenverkehrs.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG baut, erhält und betreibt das hochrangige Straßennetz, das von zahlreichen Fahrzeugen befahren wird. Durch das Verkehrsaufkommen entsteht Lärm, womit das Geschäftsmodell mit der Auswirkung zusammenhängt.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Der Lärmschutz ist bereits fest in der Strategie der ASFINAG integriert. Bei sich ändernden gesetzlichen Grundlagen wird auch das entsprechende Konzept angepasst. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
IRO	Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG leistet durch Steuerabgaben und Dividenden einen Beitrag zum österreichischen Budgethaushalt. Durch die Infrastruktur Straße wertet sie den Standort Österreich durch das Schaffen leistungsfähiger Verbindungen von Ballungsräumen und Transitrouten auf und stellt gleichzeitig den Waren- und Personenverkehr sowie die Notdienstversorgung sicher. Durch die Förderung der multimodalen Mobilität, intelligente Verkehrssteuerung, den Einsatz von Traffic Manager:innen sowie die Bereitstellung von Verkehrsinformationen wirkt sie der Bildung von Staus entgegen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Ein verfügbares Straßennetz, das Anbindungspunkte an alternative Mobilitätsformen anbietet und die Versorgung mit Waren und Notdiensten gewährleistet, trägt zu einer guten und selbstbestimmten Mobilität, einer gesicherten Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern sowie einer gesicherten medizinischen Versorgung im Ernstfall bei.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Das Geschäftsmodell der ASFINAG besteht darin, das hochrangige Straßennetz rund um die Uhr zur Verfügung zu stellen. Damit einher gehen die genannten zahlreichen positiven Auswirkungen.

Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die positiven Auswirkungen entstehen durch die Umsetzung des gesetzlichen Auftrags der ASFINAG und deren Geschäftsmodell. Ein Einfluss auf dieses, die Strategie oder die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
IRO	Negative Auswirkungen durch Staus
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Baustellen, Unfälle oder überlastete Streckenabschnitte können zu Staus führen, die negative Folgen für die Endnutzer:innen in Form von beispielsweise Verspätungen haben können.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Baustellen-, unfall- und überlastungsbedingte Staus führen zu negativen Auswirkungen bei den Nutzer:innen (z. B. verspätete Auslieferungen, Auffahrunfälle etc).
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Der Auftrag der ASFINAG ist es, das hochrangige Straßennetz zur Verfügung zu stellen. Um dem nachzukommen, bedarf es Baustellen, die zu Staus führen können. Auch besonders viel Verkehrsaufkommen auf überlasteten Strecken führt zu Stau. Somit hängt die negative Auswirkung unmittel- und mittelbar mit dem Geschäftsmodell zusammen.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG entwickelt ihre Strategien bzw. entsprechende Maßnahmen kontinuierlich weiter, um negative Auswirkungen für die Endnutzer:innen möglichst zu vermeiden. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Verbraucher:innen und Endnutzer:innen – Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen – Meinungsfreiheit
IRO	Förderung der Meinungsäußerung durch laufenden Einbezug verschiedener Stakeholder:innengruppen in Projekte und Prozesse
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die jährliche Zufriedenheitsumfrage und das Service Center fördern den laufenden Einbezug der Stakeholder:innen in Projekte und Prozesse zur Verkehrssicherheit sowie deren Meinungsäußerung.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	• Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Endnutzer:innen können sich zu Themen der Verkehrssicherheit einbringen.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG möchte als Mobilitätspartnerin bestmöglich sichere Straßen zur Verfügung stellen. Feedback zur Verkehrssicherheit wird demnach sehr ernst genommen.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Wenn Feedback von Endnutzer:innen dazu führt, dass neue Maßnahmen gesetzt werden, nimmt die Auswirkung Einfluss auf die Strategie zur Verkehrssicherheit. Darüber hinaus ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Verbraucher:innen und Endnutzer:innen – Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Ablenkung, Unachtsamkeit, Übermüdung, nicht angepasste Geschwindigkeit und zu geringer Sicherheitsabstand, technische Defekte oder auch gesundheitliche Einschränkungen sowie Alkohol und Drogen führen in seltenen Fällen zu Unfällen, die in Personenschäden, entweder in Form von Verletzungen oder Todesfällen, resultieren.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Personenschäden, wie Verletzungen oder Todesfälle, entstehen durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Das Thema Verkehrssicherheit ist in zahlreichen Strategien und Konzepten der ASFINAG berücksichtigt.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Das Thema Verkehrssicherheit ist in zahlreichen Strategien und Konzepten der ASFINAG berücksichtigt. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Verbraucher:innen und Endnutzer:innen – Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
IRO	Die Verkehrssicherheit für Kund:innen wird durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radar und Section Control, Weigh-in-Motion (WIM) erhöht
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG trägt durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radaranlagen, Section Control und WIM zur Verkehrssicherheit bei.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Unterschiedliche Maßnahmen bzw. Einrichtungen wie Verkehrskontrollen, Grenzstationen und Section Control tragen zur Verkehrssicherheit bei, sodass weniger Unfälle passieren und Endnutzer:innen sicherer auf dem ASFINAG-Straßennetz unterwegs sein können.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Das Thema Verkehrssicherheit ist in zahlreichen Strategien und Konzepten der ASFINAG berücksichtigt.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Das Thema Verkehrssicherheit ist in zahlreichen Strategien und Konzepten der ASFINAG berücksichtigt. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Thema	Bereitstellung von Energie
IRO	Abgabe von Treibstoffen/Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG stellt in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen auf Raststationen und Rastplätzen die Infrastruktur zum Tanken bzw. E-Laden der Fahrzeuge zur Verfügung.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch die Ladeinfrastruktur ist es Endnutzer:innen möglich, auch weite Strecken mit ihrem Fahrzeug – ungeachtet der Antriebsform – zurückzulegen. Der Ausbau von E-Ladestationen begünstigt CO ₂ -freie Antriebe und schont somit die Umwelt.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Das Geschäftsmodell, das hochrangige Straßennetz zur Verfügung zu stellen, funktioniert nur, wenn Personen dieses auch nutzen (können). Um dies sicherzustellen, müssen Möglichkeiten zum Tanken und Laden bereitgestellt werden.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Der Ausbau von E-Ladestationen folgt strategischen Vorgaben der ASFINAG. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch

Thema – Unterthema	Unternehmenspolitik – Schutz von Hinweisgeber:innen
IRO	Möglichkeit zur Abgabe von Hinweisen und Schutz von Hinweisgeber:innen
Art der Auswirkung	Positiv

Beschreibung IRO	Hinweisgeber:innen haben die Möglichkeit der Meldung über das implementierte Hinweisgeberschutzsystem gemäß HinweisgeberInnenschutzgesetz (HSchG). Auch können Meldungen zu Themen gemacht werden, die nicht vom HSchG umfasst sind. Jeder eingelangte Hinweis wird sorgfältig auf seinen sachlichen Gehalt von einer internen Stelle geprüft. Bei Bedarf werden weitere Schritte und interne Untersuchungen eingeleitet.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Durch die sorgfältige Prüfung jeder Art von Meldung durch eine interne Stelle, kann sichergestellt werden, dass im Bedarfsfall eine interne Untersuchung durchgeführt wird, wobei Hinweisgeber:innen geschützt werden. Abhängig von den Ergebnissen der internen Untersuchung werden entsprechende Maßnahmen gesetzt.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Jede Art von Geschäftsmodell und jedes Unternehmen kann von Vorfällen im Zusammenhang mit Rechtsverletzungen nach dem HSchG betroffen sein.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG hat bereits ein Hinweisgeberschutzsystem implementiert. Ein wesentlicher Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Unternehmenspolitik – Politisches Engagement
IRO	Beitrag zu einem modernen und umweltverträglichen (hochrangigen) Straßennetz durch sachpolitische Mitarbeit z. B. im Zusammenhang mit E-Laden, PV, Lärmschutz, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) etc.
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG bringt sich aktiv mit Stellungnahmen in öffentliche Begutachtungsverfahren von Gesetzen oder Verordnungen, falls diese für die Geschäftstätigkeit oder die Aktivitäten der ASFINAG relevant sind, ein. Dies kann auf Aufforderung oder auf freiwilliger Initiative passieren. Dies kann, unter anderem, die Themenfelder E-Laden, PV, Lärmschutz etc. betreffen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Stellungnahmen und Lobbyingaktivitäten der ASFINAG können möglicherweise zu Änderungen von Gesetzen oder Verordnungen im Begutachtungsprozess führen und sich unter Umständen positiv auf Menschen oder die Umwelt auswirken.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Änderungen regulatorischer Anforderungen können das Geschäftsmodell und Arbeitsabläufe in der ASFINAG positiv beeinflussen und die Kompetenzen der ASFINAG vergrößern.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Ergebnisse von sachpolitischer Mitarbeit fließen themenabhängig in die Strategie ein. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist ebenfalls themenabhängig.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Unternehmenspolitik – Politisches Engagement
IRO	Lobbyingaktivitäten können fallweise nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsbelange haben.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Die ASFINAG bringt sich aktiv mit Stellungnahmen in öffentliche Begutachtungsverfahren von Gesetzen oder Verordnungen, falls diese für die Geschäftstätigkeit oder die Aktivitäten der ASFINAG relevant sind, ein. Dies kann auf Aufforderung oder auf freiwilliger Initiative passieren. Dies kann, unter anderem, die Themenfelder E-Laden, PV, Lärmschutz etc. betreffen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Stellungnahmen und Lobbyingaktivitäten der ASFINAG können möglicherweise zu Änderungen von Gesetzen oder Verordnungen im Begutachtungsprozess führen und sich unter Umständen negativ auf Menschen oder die Umwelt auswirken.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Änderungen regulatorischer Anforderungen können das Geschäftsmodell und die Arbeitsabläufe der ASFINAG negativ beeinflussen und die Kompetenzen der ASFINAG verringern.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig

Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Ergebnisse von Lobbyingaktivitäten fließen themenabhängig in die Strategie ein. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist ebenfalls themenabhängig.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Unternehmenspolitik – Korruption und Bestechung – Vorkommnisse
IRO	Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste usw.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Korruption oder Bestechung führt zu Schäden für die Wirtschaft und / oder die Gesellschaft eines Landes. Darüber hinaus können Reputationsschäden entstehen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Korruption und Bestechung sind weitreichende Phänomene, die verheerende Folgen auf sozialer, politischer und wirtschaftlicher Ebene haben.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	ASFINAG-Mitarbeiter:innen werden in ihrer Tätigkeit als Amtsträger:innen eingestuft und sind oft in Kontakt mit Personen auf der Strecke oder mit Fremdfirmen, wobei es theoretisch zu Bestechung oder Korruption kommen könnte.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG adressiert das potenzielle Korruptionsrisiko und entsprechende Vermeidungsmaßnahmen in den Geschäftsprozessen. Ein Einfluss auf die Wertschöpfungskette ist durch die Präventionsmaßnahmen gegeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

6.3.3.2. Wesentliche Risiken und Chancen

Thema – Unterthema	Klimawandel – Energie
IRO	Verkauf von selbsterzeugtem Strom
Risiko / Chance	Chance
Beschreibung IRO	Selbsterzeugter Strom, der nicht verbraucht wird, wird in das Netz eingespeist. Durch den Ausbau der EE-Anlagen sowie Energieeffizienzmaßnahmen kommt es zu einer Reduktion des externen Strombezugs.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Kernprozess - Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Teil der Energiestrategie der ASFINAG ist der Ausbau von EE-Anlagen. Dadurch kann es zu potenziellen Umsatzsteigerungen durch die Einspeisung von nicht genutztem Strom sowie zu einem Kosteneinsparungspotenzial durch die steigende Energieautarkie kommen.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Klimawandel – Klimaschutz
IRO	Ausbleibung der harmonisierten Verbraucherpreisindex- (HVPI-)Anpassung, CO ₂ -Bepreisung der ASFINAG-LKW-Flotte sowie Umstellung des LKW-Fuhrparks
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Erhöhte Aufwendungen iZm der CO ₂ -Bepreisung, der Fuhrparkumstellung sowie reduzierte Einnahmen durch das Aussetzen der HVPI-Anpassung.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Kernprozess - Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	- Durch die stufenweise Anlastung der Kosten für die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen für LKWs, welche an den Bund abgeführt wird, steigt der LKW-Mauttarif für die Kund:innen. Dem entsprechend kann es wie bereits 2024 dazu kommen, dass die gesetzlich vorgesehene jährliche Anpassung um den HVPI nicht durchgeführt wird. - Die CO₂-Bepreisung der eigenen fossilbetriebenen LKW-Flotte führt zu höheren Kosten. Langfristig muss die Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie LKWs erfolgen. Emissionsfreie LKWs sind mit erhöhten Anschaffungskosten verbunden und der Bedarf an Fahrzeugen ist höher, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. - Durch die gesetzliche Verankerung einer geringen Maut für emissionsfreie LKWs (Reduktion des Infrastrukturanteils um 75 %) entstehen Umsatzeinbußen bei einem Anstieg emissionsfreier LKWs am ASFINAG-Netz.
	ESRS / unternehmensspezifische Angabe
Thema – Unterthema	
Klimawandel – Anpassung an den Klimawandel	
IRO	Akute physische Risiken im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen sowie starken Niederschlägen
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Starke Niederschläge (Regen, Schnee, Hagel) und konvektive Ereignisse können zu einer Gefährdung der Infrastruktur und zu einem Mehraufwand beim Streckenbetrieb – z. B. bei Hangrutschungen und Windwurf – führen. Insbesondere Extremwetterereignisse können zu einer Gefährdung der Infrastruktur und der Verkehrssicherheit führen. Ebenso kann es aufgrund von Beschädigungen zu einem Ausfall von Teilen der Infrastruktur kommen. Insbesondere Hagelereignisse können die Infrastruktur oder Teile der Ausrüstung beschädigen. Vorallem PV-Paneele sind von Hagelereignissen stark betroffen. Starke Niederschläge können zudem in Kombination mit vorherigen Dürrephasen zu Störungen der Entwässerungssysteme führen. Aufgrund von Hitze kann es zu Schäden – wie z. B. Spurrinnenbildung bei Asphaltfahrbahnen – an der Infrastruktur kommen. Gravitative Massenbewegungen aufgrund von Rutschungen, Felsstürzen, Muren, etc. können ebenso zu Schäden an der Infrastruktur führen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Klimatische Ereignisse führen zu einem Anpassungsbedarf von Bau- und Betriebsabläufen. Dürre und starke Niederschläge können zu Funktionsbeeinträchtigungen der Infrastruktur führen. Damit einhergehend können erhöhte Kapitalausgaben sowie erhöhte direkte oder indirekte Kosten auftreten. Die Klimarisikoolanalyse wird im Jahr 2025 weiter vertieft und es sollen erste Präventivmaßnahmen für die Infrastruktur entwickelt werden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	
Umweltverschmutzung – Mikroplastik	
IRO	Mikroplastik durch Reifenabrieb
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Rechtliche Rahmenbedingungen, die den Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt regeln, führen zu Anpassungsanforderungen im Zusammenhang mit Bautätigkeiten und dem Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Kernprozess - Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Rechtliche Rahmenbedingungen, die den Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt regeln, führen zu Anpassungsanforderungen im Zusammenhang mit Bau und Betrieb.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	
Wasser- und Meeresressourcen – Wasser – Wasserentnahme	
IRO	Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Der Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes benötigt Wasser u. a. für Streumittel, Tunnelreinigung, Fahrzeugwäschen und die Reinigung der Entwässerungsanlagen (Kanäle, Drainagen). Die zunehmende Wasserknappheit kann daher zu Einschränkungen in der Streckenverfügbarkeit bzw. höheren Kompensationskosten führen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess

Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Im Rahmen des Klima- und Umweltschutzprogramms setzt die ASFINAG einen Fokus auf nachhaltiges Wirtschaften. Ein wesentlicher Teil davon ist die Schonung und der Schutz von Wasserressourcen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Wasser- und Meeresressourcen – Wasser – Ableitung von Wasser
IRO	Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Gewässerschutzanlagen müssen aufgrund regulatorischer Anforderungen ausgebaut werden. Zusätzlich müssen Entwässerungs- und Abwasseranlagen bei Wiederbewilligung an den Stand der Technik angepasst werden. Beides kann zu hohen Investitionskosten führen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Im Rahmen des Klima- und Umweltschutzprogramms setzt die ASFINAG einen Fokus auf nachhaltiges Wirtschaften. Ein wesentlicher Teil davon ist die Schonung und der Schutz von Wasserressourcen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Biologische Vielfalt und Ökosysteme – Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel
IRO	Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation im Zusammenhang mit dem Klimawandel
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Im Rahmen der betrieblichen Erhaltung wird eine nachhaltige Anpassung und Pflege der Begleitvegetation zur Verhinderung von Naturgefahren erforderlich sein, da der Klimawandel zu Veränderungen der Vegetation (u. a. Neophyten) führt.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Besonders in der fernen Zukunft werden sich Niederschlagsmuster verändern. Starkregen und Extremereignisse nehmen zu, gleichzeitig wird es auch längere Hitzeperioden, Trockenperioden etc. geben. Stürme nehmen zu, welche die Gefahren für Windbruch erhöhen. Dies führt zu erhöhten betrieblichen Aufwänden auf Grund neuer Bepflanzung und der Anpassung der Pflegemaßnahmen.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema - Unterthema	Biologische Vielfalt und Ökosysteme – Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen
IRO	Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität, Bewirtschaftung von Ausgleichsflächen sowie Regularien hinsichtlich Flächenverbrauch
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	- Im Rahmen der betrieblichen Erhaltung wird eine nachhaltige Anpassung und Pflege der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität erforderlich sein. - Eine erhöhte Anzahl an Ausgleichsflächen benötigt mehr Ressourcen und Mittel für die Bewirtschaftung. - Im Zusammenhang der Entsiegelung von Flächen kann es zu erhöhten Kapitalausgaben kommen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	- Um die Biodiversität zu erhalten, entstehen gegenüber der herkömmlichen Pflege höhere Kosten. Beispiele hierfür sind die Umstellung des Fuhrparks, Bestandsumwandlung, Entsorgungskosten, Personalkosten etc. - Eine mögliche Erhöhung der Anzahl an Ausgleichsflächen im Rahmen von Neubauprojekten benötigt mehr Ressourcen und Mittel für die Bewirtschaftung. - Regularien hinsichtlich Flächenverbrauch / Versiegelung werden möglicherweise verschärft. Dies kann dazu führen, dass die Entsiegelung bereits versiegelter Flächen erforderlich ist.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Thema - Unterthema	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
IRO	Verpflichtende Beschaffung bzw. erhöhte Nachfrage von Recyclingmaterialien
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Regulatorische Verpflichtungen hinsichtlich des Einsatzes von Recyclingbaustoffen im Rahmen von Bau- und Sanierungsmaßnahmen sowie eine erhöhte Nachfrage dieser Baustoffe, kann zu erhöhten Kosten führen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	- Regulatorische Änderungen können höhere Anforderungen an den Recyclinganteil von Baumaterialien mit sich bringen und somit möglicherweise höhere Kosten. - Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage nach Baumaterialien, wie Stahl, mit einem höheren Recyclinganteil zunimmt. Daher kann die Verfügbarkeit dieser Materialien abnehmen und die Kosten für diese Materialien können steigen, da die Nachfrage das Angebot übersteigt.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Eigene Belegschaft – Arbeitsbedingungen – Sichere Beschäftigung
IRO	Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur sowie klimatisch bedingter Ereignisse
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Die ASFINAG hat den Auftrag, die kritische Infrastruktur Straße ununterbrochen zur Verfügung zu stellen, weswegen Personal rund um die Uhr im Einsatz sein muss. Die Altersstruktur des Stammpersonals bringt vor diesem Hintergrund – vor allem im betrieblichen Bereich – eine gewisse Restriktion bei der Einsatzflexibilität mit sich. Neben den Arbeitszeiten und -bedingungen können auch klimatisch bedingte Ereignisse und Veränderungen eine höhere Arbeitsbelastung mit sich bringen. Dies kann wiederum zu mehr Ausfallzeiten führen, wodurch das Risiko höherer Personal- und externer Kosten steigt.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit
IRO	Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Klimatisch bedingte Ereignisse und Veränderungen führen zu höherer Arbeitsbelastung und damit evtl. zu mehr Ausfallzeiten. Das wiederum birgt das Risiko eines höheren Personalaufwands, wodurch sich der Bedarf an saisonalen und temporären Mitarbeiter:innen erhöht. Höhere Personal- bzw. externe Kosten können die Folge sein.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema - Unter-Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Vielfalt
IRO	Positive Effekte von Diversitätsförderung
Risiko / Chance	Chance
Beschreibung IRO	Das klare Bekenntnis zur Diversitätsförderung der ASFINAG wirkt sich positiv auf unterschiedliche Unternehmensbereiche aus. So werden Kreativität und Innovation gefördert und die Kund:innenbedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen können besser verstanden werden.

Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Ableitend von der Personalstrategie berücksichtigt das Diversitykonzept das Thema Vielfalt, mit dem sich die ASFINAG bereits seit einigen Jahren beschäftigt. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema	Fachkräftemangel
IRO	Fachkräftemangel
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	In einer zunehmend dekarbonisierten Wirtschaft kann die Arbeitgeberinnenattraktivität der ASFINAG (als Straßeninfrastrukturbetreiberin für derzeit mehrheitlich fossilbetriebene Fahrzeuge) abnehmen. Zudem wird es ab 2028 zu einer Pensionierungswelle kommen, die den Fachkräftemangel noch einmal verstärken wird. Um diesem entgegenzuwirken, werden höhere Rekrutierungs- und Personalkosten die Folge sein.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Das Risiko wird in der Personalstrategie berücksichtigt, indem mehrere Maßnahmen zur Attrahierung neuer Talente gesetzt werden. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
IRO	Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Hitzewellen und dadurch zunehmende Verlagerung der Arbeiten z.B. in Nachtstunden bringen erschwerte Arbeitsbedingungen mit sich. Zusätzlicher Personalbedarf bzw. die Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden kann zu höheren Personalkosten führen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden. Im Rahmen der Vergabeverfahren werden Auftragnehmer:innen zur Einhaltung arbeits- und sozialrechtlicher Standards verpflichtet.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema	Lärmschutz
IRO	Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Die starke Nutzung der Autobahnen und Schnellstraßen sowie Baustellen auf dem ASFINAG-Netz bringen erhöhte Lärmemissionen mit sich. Mit den Anforderungen an den Lärmschutz steigen auch die Investitionskosten.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Der Lärmschutz ist – nicht zuletzt aufgrund gesetzlicher Vorgaben – bereits seit Langem in der Strategie der ASFINAG implementiert. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Verbraucher:innen und Endnutzer:innen – Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und/oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
IRO	Neue Vorgaben hinsichtlich der Gewährleistung geeigneter Übernachtungsmöglichkeiten bzw. der Ausstattung von Rastanlagen sowie Parkplätzen für LKW-Fahrer:innen würden zu hohen Investitionskosten für die entsprechenden Anpassungen führen
Risiko / Chance	Risiko

Beschreibung IRO	Die ASFINAG stellt LKW-Stellplätze zur Verfügung, damit Berufskraftfahrer:innen die gesetzlichen Ruhezeiten einhalten können. Sollten neue gesetzliche Vorgaben zu den Übernachtungsmöglichkeiten und Sanitäranlagen kommen, wäre dies mit hohen Investitionskosten verbunden.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	LKW-Stellplätze sind in der Kernstrategie „Parken & Rasten“ implementiert. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema	Cybersecurity
IRO	Ausfälle von Systemen auf Grund von Hackerangriffen
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Hackerangriffe können zum Ausfall von Systemen und Datenverlusten führen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess - Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Durch Hackerangriffe und andere Cybersecurity-Vorfälle kann es zu unterschiedlichen Ausfällen von Systemen (Verkehrssteuerung, LKW-Mautsystem, Vertriebsstellenapplikation, CN.as-Netzwerk und Webshop Digitale Vignette) kommen. Zusätzlich kann es zu Datenverlust sowie Diebstahl von Daten kommen, z.B. von Anrainer:innen-, Mitarbeiter:innen-, Lieferant:innen und Partner:innendaten. Die maßgebliche Verletzung der IT-Sicherheit kann zu Verkehrssicherheitsproblemen, einem hohen Reputationsverlust und potenziellen Erpressungsversuchen führen.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema – Unterthema – Unter-Unterthema	Unternehmenspolitik – Korruption und Bestechung – Vorkommnisse
IRO	Wirtschaftskriminelle Handlungen (z. B. Korruption und Kartell)
Risiko / Chance	Risiko
Beschreibung IRO	Planung, Errichtung, Betrieb, Finanzierung und Bemannung von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur stellen eine vielschichtige und komplexe Aufgabe dar. Zahlreiche beteiligte Personen, Institutionen und Umwelten mit ihren speziellen Anforderungen und unterschiedlichen (zum Teil konträren) Interessen prägen die Vorbereitung und Abwicklung von Projekten der ASFINAG. Dieses Spannungsfeld zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten, verknüpft mit hohen Investitions- und Auftragssummen, bietet grundsätzlich Raum für wirtschaftskriminelle Handlungen durch ASFINAG-Mitarbeitende (z. B. Korruption).
Auftreten in der Wertschöpfungskette	- Vorgelagerte Wertschöpfungskette - Kernprozess - Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die ASFINAG adressiert das potenzielle Korruptionsrisiko und entsprechende Vermeidungsmaßnahmen in den Geschäftsprozessen. Ein Einfluss auf die Wertschöpfungskette ist durch die Präventionsmaßnahmen gegeben.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Um die identifizierten Auswirkungen und Risiken zu bewältigen, wurden bereits Ziele und Maßnahmen gesetzt (siehe Angabepflichten der themenspezifischen ESRS sowie unternehmensspezifische Angabepflichten) bzw. werden weitere strategische Ziele und Maßnahmen laufend erarbeitet. Die Effekte der IROs wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse beurteilt (siehe ESRS 2 IRO 1). Hierbei wurden keine Effekte identifiziert, welche die Widerstandsfähigkeit des Geschäftsmodells beeinträchtigen. Die Zeithorizonte wurden entsprechend dem internen Risikomanagementsystem der ASFINAG angewendet (siehe ESRS 2 IRO 1).

Im Berichtsjahr 2024 wurden keine Sachverhalte identifiziert, welche aktuelle wesentliche finanzielle Effekte im Zusammenhang mit den identifizierten Risiken und Chancen darstellen und somit in den primären Abschlussbestandteilen auszuweisen sind.

6.3.3.3. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3- Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E1)

Folgende wesentliche klimabezogene Übergangsrisiken wurden identifiziert:

- Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur sowie klimatisch bedingter Ereignisse (S1)
- Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen (S1)
- Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden (S2)
- Ausbleibung der HVPI-Anpassung und CO₂-Bepreisung der ASFINAG-LKW-Flotte sowie Umstellung des LKW-Fuhrparks (E1)
- Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation im Zusammenhang mit dem Klimawandel (E4)
- Verpflichtende Beschaffung bzw. erhöhte Nachfrage von Recyclingmaterialien (E5)

Folgendes wesentliches klimabezogenes physisches Risiko wurde identifiziert:

- Akute physische Risiken im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen, sowie starken Niederschlägen (E1)

Im Rahmen der Resilienzanalyse der ASFINAG wurden das Geschäftsmodell und die Strategie des Unternehmens in Bezug auf Klimaveränderungen bewertet. Hierbei wurden alle Geschäftsbereiche der ASFINAG – Bau, Betrieb, Erhaltung und Bemauntung – sowie Einflüsse der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wie Rohstoffpreise oder Änderungen des Mobilitätsverhalten der Kund:innen berücksichtigt. Daraus resultieren physische als auch transitorische Risiken, die durch klimatische Veränderungen entstehen. Die Resilienzanalyse wurde im Zeitraum Herbst 2024 bis Jänner 2025 durchgeführt.

Die Resilienzanalyse wurde in Verbindung mit der Wesentlichkeitsanalyse und der Klimarisikoanalyse durchgeführt. Die Betrachtungszeiträume wurden aus der Wesentlichkeitsanalyse übernommen:

- Kurzfristiger Zeithorizont (ein Jahr): Der kurzfristige Zeithorizont betrachtet das nächste Geschäftsjahr
- Mittelfristiger Zeithorizont (zwei bis sechs Jahre): Der mittlere Zeitraum deckt sich somit auch mit dem ASFINAG-Bauprogramm, welches ebenfalls für einen Sechsjahreszeitraum erstellt wird.
- Langfristiger Zeithorizont (bis zu 30 Jahre): In den langfristigen Zeitraum bis zum Jahr 2055 fallen auch die Zielzeiträume der österreichischen Klimaschutzstrategie (Erreichung Klimaneutralität bis 2040) sowie des European Green Deals (klimaneutraler Kontinent bis 2050) für die Erfüllung der nationalen sowie EU-Klimaziele.

Da die ASFINAG noch keine Emissionsreduktionsziele für die Scopes 1, 2 und 3 festgelegt hat, wurden diese in der Analyse nicht berücksichtigt. Für die Bewertung der Risiken und Chancen wurde ein Bewertungsschema mit den Dimensionen „Ausmaß“, „Umfang“ und „Eintrittswahrscheinlichkeit“ herangezogen, welches sich am internen Risikomanagement sowie an der Wesentlichkeitsanalyse orientiert. Es gelten die Wesentlichkeitsschwellen wie in der Wesentlichkeitsanalyse (siehe ESRS 2 IRO 1).

Die Klimarisikoanalyse berücksichtigt die folgenden drei Klimaszenarien (Representative Concentration Pathways; kurz: RCP):

- RCP 2.6: Einhaltung des Pariser Klimaabkommens (Best-Case-Szenario): Klimaschutzmaßnahmen werden ergriffen und zeigen mit einer Senkung der Emissionen auch Wirkung. Die Ziele des Pariser Klimaabkommens werden durch den Stopp des Anstiegs der THGs bis 2040 erreicht.
- RCP 4.5: Szenario mit der höchsten Eintrittswahrscheinlichkeit: Alle Maßnahmen werden wie bisher umgesetzt und eine Temperaturentwicklung von 2.7 Grad Celsius bis ans Ende des 21. Jahrhunderts erreicht.
- RCP 8.5: Steter Anstieg der THG-Emissionen (Worst-Case-Szenario): Bereits bestehende Maßnahmen werden zwar nicht zurückgenommen, zukünftig werden jedoch keine Klimamaßnahmen mehr umgesetzt bzw. sind die gesetzten Maßnahmen nicht wirksam.

Für die Resilienzanalyse wurden die zwei polaren Szenarien RCP 2.6 (Best Case) und RCP 8.5 (Worst Case) betrachtet und gegenübergestellt. Als Grundlage für die Szenarien dienten der Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, die österreichische Klima- und Energiestrategie #mission2030 sowie der World Energy Outlook 2024. Die Dokumente und die darin enthaltenen Analyse und Prognosen bilden die Basis für die Ableitung der Annahmen für beide Szenarien hinsichtlich

- der Entwicklung der THG-Emissionen in Österreich bzw. die Klimaneutralität Österreichs
- der Entwicklung der Verkehrsleistung inklusive alternativer Treibstoffe und Verlagerung auf andere Verkehrsträger
- der Entwicklung von Siedlungs- und Arbeitsformen inklusive Home-Office
- der Entwicklung von Digitalisierung im Verkehrswesen und autonomen Fahrens
- Veränderungen in der Bauwirtschaft und der Baulogistik

Ergebnisse der Resilienzanalyse

Die Resilienzanalyse zeigt, dass klimatische Veränderungen in Form von physischen Risiken sowie Entwicklungen der Umwelt- und Klimapolitik in Form von transitorischen Risiken sowohl die Infrastruktur als auch die Geschäftsprozesse der ASFINAG beeinflussen.

Basierend auf den Szenarien RCP 2.6 und RCP 8.5 wurden Annahmen getroffen, die den Rahmen für die Resilienzanalyse bilden. Die Ergebnisse der Szenarioanalysen zeigen, dass im Szenario RCP 2.6 die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens zu einer stabileren und widerstandsfähigeren Infrastruktur führt, hier aber die transitorischen Risiken sowie die Aufwendungen für den Klimaschutz größer ausfallen.

Umgekehrt erfordert das Szenario RCP 8.5 erhebliche Anpassungen (z. B. bauliche Maßnahmen zum Schutz vor Auswirkungen der Klimaveränderung oder zum Schutz von Menschen) und Investitionen, um den negativen Auswirkungen der Klimaveränderung entgegenzuwirken. Hier sind die physischen Risiken überwiegend, während sich die transitorischen Risiken in geringerem Ausmaß auswirken.

In Hinblick auf physische Klimarisiken ist die Bautätigkeit eine vulnerable Aktivität. In Hinblick auf transitorische Risiken sind die Arbeitsbedingungen auf der Baustelle (z. B. Schutzausrüstung gegen Hitze) vor allem im Szenario RCP 8.5 anzupassen. Dasselbe Szenario bringt Herausforderungen für den Schutz vor Extremwetterereignissen, insbesondere hinsichtlich der Lagerung auf der Baustelle, deren Absicherung sowie Anpassungen im Bauablauf aufgrund technischer und organisatorischer Anforderungen, mit sich.

Im Betrieb ist der emissionsfreie Fuhrpark eine der wesentlichen Unsicherheiten. Neben der Umrüstung des Fuhrparks und der erforderlichen Energiebereitstellung dafür gilt es auch organisatorische Themen zu lösen. Emissionsfreie Fahrzeuge haben andere Spezifikationen und Fahrleistungen. In Kombination mit klimatischen Herausforderungen auf der Strecke ergeben sich hier mittel- und langfristig Themenfelder. Im Szenario RCP 8.5-Szenario

ergeben sich weiters aufgrund vermehrter Extremwetterereignisse auch mehr Störungen der Streckenverfügbarkeit.

Besonders relevant ist die Entwicklung der Mauterlöse. Hier besteht eine Unsicherheit bzgl. der Entwicklung der Fahrleistungen im Güter- und Individualverkehr. Darüber hinaus ist die Entwicklung der Mauttarife inkl. CO₂-Bepreisung noch unsicher. Einnahmenseitig ist je nach betrachtetem Szenario von einem wesentlichen transitorischen Risiko auszugehen. Eine Chance besteht hinsichtlich des Ausbaus der E-Ladepunkte am ASFINAG-Netz und der damit einhergehenden Umsatzsteigerung durch die Vergabe von Konzessionen.

Die oben dargelegten Ergebnisse der Resilienzanalyse sowie die folgenden Ergebnisse der Klimarisikoanalyse zeigen in Summe, dass das Geschäftsmodell der ASFINAG sowohl langfristigen physischen als auch transitorischen Risiken ausgesetzt ist. Es wurden jedoch keine Risiken identifiziert, die das Geschäftsmodell der ASFINAG gefährden.

Im Bereich der physischen Risiken werden zukünftig Schadensszenarien und bauliche, betriebliche sowie organisatorische Anpassungsmaßnahmen basierend auf der Klimarisikoanalyse erarbeitet. Im Zusammenhang mit den transitorischen Klimarisiken erfolgt ein laufendes Monitoring der Entwicklungen sowie eine Evaluierung von möglichen Anpassungsmaßnahmen.

6.3.3.4. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E4)

Tätigkeiten und Auswirkungen in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität

Die ASFINAG führt eine Reihe von Tätigkeiten im Bau und Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes durch, die eine negative Auswirkung auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität haben können. Diese Tätigkeiten werden anlassbezogen durchgeführt.

Die Tätigkeiten der BMG benötigen in der Regel diverse materienrechtliche Genehmigungen (nach dem UVPG, Bundesstraßengesetz (BStG), Abfallwirtschaftsgesetz (AWG), Wasserrechtsgesetz (WRG), Forstgesetz (ForstG), Naturschutzgesetz (NaturschutzG) u. ä.), welche Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase vorsehen. Dadurch wird ein solches Schutzniveau für Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität und bedrohter Arten erreicht, dass in der Regel keine oder nicht erhebliche Auswirkungen verbleiben. Typische Tätigkeiten bei Baumaßnahmen können in fünf Gruppen unterteilt werden und die entsprechenden Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Biodiversität, gemäß den Wirkfaktoren der Richtlinien und Vorschriften für Straßenbau (RVS) 04.01.11 Umweltuntersuchung, werden nachstehend angeführt. Gemäß RVS handelt es sich bei einem Wirkfaktor um eine „durch das Vorhaben bedingte voraussichtlich eintretende fachspezifische Wirkung auf ein Schutzgut. Wirkfaktoren sind einerseits Emissionen, die sich im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb eines Vorhabens ergeben [...], andererseits werden auch jene Eigenschaften als Wirkfaktor bezeichnet, die die räumliche Veränderung beschreiben.“

Bei Neubaumaßnahmen handelt es sich um flächige Maßnahmen, welche auf bis dato unbebautem Gebiet errichtet werden. Hierzu zählen Neubaustrecken, der Neubau von Tunneln bzw. Tunnelröhren oder der Neubau sowie die Erweiterung von Anschlussstellen. Typischerweise treten im Zuge von Neubaumaßnahmen alle in der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung genannten Wirkfaktoren auf. Dazu zählen Auswirkungen im Bereich Lärm, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen, Erschütterungen, Licht, Flächeninanspruchnahme sowie Veränderung der Funktionszusammenhänge. Dadurch können, sowohl in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität als auch auf bedrohte Arten, Auswirkungen auftreten, welche in den immer erforderlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren entsprechend kompensiert werden müssen.

Zudem werden lineare Maßnahmen auf der „grünen Wiese“, angrenzend an die Verkehrslandschaft, durchgeführt. Dazu zählt jegliche Verbreiterung des Querschnittes über eine größere Länge durch zusätzliche Fahrstreifen, Sicherheitsausbauten durch Vollausbau oder bauliche Mitteltrennung, Pannestreifen bzw. Pannenbuchten und die Erneuerung von Großbrücken. Hier können die meisten in der RVS 04.01.11 genannten Wirkfaktoren auftreten. Diese umfassen Lärm, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen, Erschütterungen, und Flächeninanspruchnahme. Die

Auswirkungen, welche möglicherweise auftreten können, werden im Rahmen der erforderlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren auf ein umweltverträgliches Maß kompensiert.

Punktuelle Maßnahmen auf der „grünen Wiese“, angrenzend an die Verkehrslandschaft, umfassen die „Ausbuchtung“ des Querschnittes durch Anlagen für Parken und Rasten, Anlagen für Park & Drive oder Park & Ride, Betriebsstandorte und -umkehren, Kontrollplätze, Verkehrsmeldezentralen oder Grünquerungen. Es treten vereinzelte, in der RVS 04.01.11 genannten, Wirkfaktoren auf: Lärm, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen, Flächeninanspruchnahme. Auftretende Auswirkungen werden immer entsprechend den erforderlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren kompensiert.

Maßnahmen der baulichen Erhaltung, d. h. Instandsetzungen und Erneuerungen von Straßen, Brücken, Tunneln, einschließlich elektrotechnischer und maschineller Ausrüstung, die Errichtung von Stütz- und Schutzbauwerken sowie Lärmschutzmaßnahmen werden typischerweise auf bereits vorhandenen Bauwerken durchgeführt. Dabei entstehen typischerweise Lärm sowie Luftschadstoffe, welche sowohl auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität als auch auf bedrohte Arten, sofern diese vorkommen, Auswirkungen haben könnten.

Maßnahmen auf Grünflächen innerhalb der Verkehrslandschaft oder im Umfeld, wie Baugrunderkundigungen in der Planungsphase, die bauliche Erhaltung von Gewässerschutzanlagen, Anlagen zur EE-Erzeugung und die Errichtung von Mautinfrastruktur haben typischerweise keine Auswirkungen – mit Ausnahme der Flächeninanspruchnahme, die nicht zwingend eine Bodenversiegelung darstellt (z. B. Freiflächen-PV-Modul) – auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität. Sie können Auswirkungen auf bedrohte Arten, sofern diese vorkommen, haben.

Die Kernaufgaben der betrieblichen Erhaltung sind die Sicherstellung der Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit der Autobahnen und Schnellstraßen. Das umfasst vor allem den Streckenkontrolldienst inklusive Einsatzmanagement, den Winterdienst, die Grünraumpflege, die Absicherung sowie die Substanzerhaltung. Zu den weiteren wichtigen Aufgaben zählen Reinigungsleistungen, das Sammeln und Entsorgen von Abfall auf der Strecke und Hilfsdienste.

In erster Linie kann es durch die Tätigkeiten des Winterdienstes und der Grünraumpflege zu Auswirkungen auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität oder bedrohte Arten kommen.

Die Tätigkeiten der betrieblichen Erhaltung werden auf Anlagen durchgeführt, welche in der Regel diverse materienrechtliche Genehmigungen (nach dem UVPG, BStG, AWG, WRG, ForstG, NaturschutzG u. ä.) durchlaufen haben. In diesen Genehmigungsverfahren werden auch für die Betriebsphase geltende Schutz-, Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen definiert. Dadurch wird ein solches Schutzniveau für Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität und bedrohte Arten erreicht, dass in der Regel keine oder nicht erhebliche Auswirkungen verbleiben.

Für die Betrachtung der relevanten möglichen negativen Auswirkungen wird regelhaft auf die Wirkfaktoren gemäß RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung zurückgegriffen. Diese sind: Lärm, Luftschadstoffe (Gas- und partikelförmige Emissionen) und THGs, flüssige Emissionen, Erschütterungen und Sekundärschall, Licht (Beleuchtung und Beschattung), Flächeninanspruchnahme sowie Veränderung der Funktionszusammenhänge (Fragmentierung, Trennwirkung, Wasserhaushalt, usw.).

Zusammenfassend haben die typischen Tätigkeiten der betrieblichen Erhaltung nachfolgende typischen negative Auswirkungen, welche – wie zuvor angeführt – in der Regel in den Genehmigungsverfahren auf ein verträgliches Niveau gesenkt werden.

Bei der Durchführung des Winterdienstes, vor allem durch das Einbringen von Salz und Sole, entstehen vor allem flüssige Emissionen. Dadurch können sowohl in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität als auch auf bedrohte Arten Auswirkungen auftreten.

Das Grünraummanagement auf dem Straßenbegleitgrün muss nach betrieblichen Erfordernissen vor dem Hintergrund der gesetzlich vorgegebenen Erhaltungspflichten durchgeführt werden und kann nicht immer auf die ökologischen Bedürfnisse Rücksicht nehmen. In vielen Fällen erfüllt das Straßenbegleitgrün in strukturarmen Agrarlandschaften wesentliche ökologische Funktionen als Lebensraum, Trittsteinbiotop, Rückzugsraum etc.

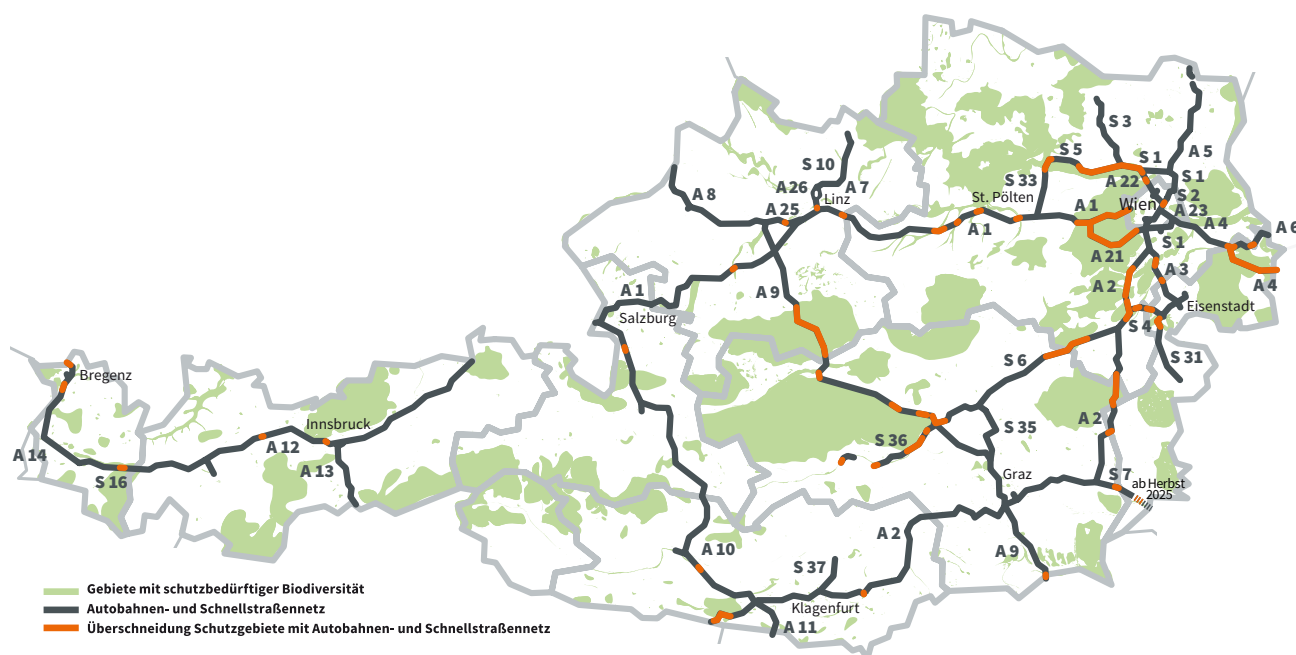
Das Grünraummanagement auf ökologischen Ausgleichsflächen, Ökoflächen und Biodiversitätsflächen innerhalb der Verkehrslandschaft wird ausschließlich nach ökologischen Erfordernissen durchgeführt. Bei der Durchführung des Grünraummanagements, vor allem im Zusammenhang mit invasiven Neophyten und deren potenziellen Einwandern in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität, können Auswirkungen wie Biotopdegradierungen auftreten.

Die ASFINAG hat wesentliche negative Auswirkungen in Bezug auf Bodenversiegelung festgestellt. Zudem werden Tätigkeiten durchgeführt, die sich auf bedrohte Arten auswirken.

Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität

Als Standort wurde das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz der ASFINAG, inklusive jener Abschnitte, die sich im Bau befinden, festgelegt. Das beschriebene Streckennetz führt teilweise durch Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität. Der ökologische Zustand der Gebiete entspricht jenen der Schutzgebietskategorien.

Die nachfolgende Grafik zeigt die betroffenen Gebiete, welche grün gekennzeichnet sind, mit schutzbedürftiger Biodiversität in Österreich. Die Streckenabschnitte des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes sind grau dargestellt. Jene Streckenabschnitte, welche Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität schneiden, sind orange hervorgehoben.



Die jeweilige Landesregierung ist für Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität zuständig.

6.3.3.5. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1)

Negative Auswirkungen

Nachdem das Autobahnen- und Schnellstraßennetz zur kritischen Infrastruktur gehört und rund um die Uhr verfügbar sein muss, kann das potenziell belastende Arbeitszeiten bedeuten. Ein großer Anteil an Mitarbeiter:innen ist in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit

der kritischen Infrastruktur tätig. Die Auswirkung entstammt somit dem Geschäftsmodell, beeinflusst es aber nicht.

Neben belastenden Arbeitszeiten bringt der Auftrag, die Infrastruktur Straße stets verfügbar zu halten, unter Umständen Tätigkeiten, die mit Belastungen durch Lärm, Abgase, schwere körperliche Arbeit oder anderweitige erschwerte Arbeitsbedingungen wie Arbeiten unter Verkehr einhergehen können, mit sich. Verletzungen, temporäre, aber auch bleibende Gesundheitsschäden oder gar Todesfälle zählen somit zu den branchentypischen potenziellen negativen Auswirkungen für die eigenen Arbeitskräfte. Die Auswirkung entstammt somit dem Geschäftsmodell, beeinflusst es aber nicht.

Wie aus den oben genannten Auswirkungen hervorgeht, umfasst das Kerngeschäft der ASFINAG in manchen Bereichen sicherheitskritische Tätigkeiten mit hohen Tauglichkeitsvoraussetzungen, für die die Einstellung von Menschen mit Behinderung nicht möglich ist. Dies betrifft Funktionsbereiche mit den höchsten Mitarbeiter:innenzahlen, wodurch die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können und eine Ausgleichstaxe entrichtet wird. Das Tätigkeitsfeld der ASFINAG wirkt sich dementsprechend branchenbedingt negativ auf die Vorgaben, inklusiv zu beschäftigen, aus. In Tätigkeitsprofilen, die diesen Voraussetzungen nicht unterliegen (Kund:innenmanagement, Call Center etc.), ist der Anteil von Menschen mit Behinderung deutlich höher. Auch diese Auswirkung ist somit auf das Geschäftsmodell zurückzuführen, beeinflusst es aber nicht.

Eine weitere (potenzielle) negative Auswirkung ist das geschlechterspezifische Verdienstgefälle, das in den letzten Jahren gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz sowie im Berichtsjahr auch laut ESRS-Berechnungslogik vorhanden war. Es gibt keinen Zusammenhang mit dem oder Einfluss auf das Geschäftsmodell.

In der ASFINAG bestehen keine Auswirkungen auf die eigene Belegschaft, die sich aus Übergangsplänen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. zur Verwirklichung umweltfreundlicher und klimaneutraler Tätigkeiten ergeben.

Positive Auswirkungen

Als Betreiberin kritischer Infrastruktur sind der ASFINAG die Mitarbeitenden als verlässliche Partner:innen wichtig. Die Verfügbarkeit und Sicherheit des Netzes sind nur mit Hilfe gut ausgebildeter und erfahrener Mitarbeitenden sicherzustellen. Deshalb ist die ASFINAG bestrebt, als attraktive Arbeitgeberin langfristige Beziehungen zu den Mitarbeitenden zu haben. Daher bietet sie eine hohe Arbeitsplatzsicherheit durch einen sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen. Vor demselben Hintergrund bietet die ASFINAG durch Kollektivvertrag und Betriebsvereinbarungen eine hohe Einkommenssicherheit. Diese führen zu geringer Fluktuation und zufriedenen, motivierten Mitarbeitenden. Mitarbeitende mit langjähriger Erfahrung und Firmenzugehörigkeit können auch komplexe Aufgaben / Situationen rasch lösen. Die Nachbesetzung aufgrund Pensionierung muss gut geplant werden, um den Wissenstransfer sicherzustellen, was in der Strategie berücksichtigt wird. Die Auswirkungen entstammen somit dem Geschäftsmodell, beeinflussen es aber nicht.

Der ASFINAG-Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innenschaft und fördert die wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Interessen der Mitarbeiter:innen im Betrieb. Außerdem bietet er eine Plattform für sozialen Dialog und um die Mitarbeitenden in Entscheidungen einzubinden. Nachdem die Rolle und Rechte der Betriebsräte in Österreich rechtlich geregelt sind, entstammen sie nicht dem Geschäftsmodell des Unternehmens und nehmen auch keinen Einfluss darauf.

Wichtiges Ziel der Personalstrategie ist es, dass die ASFINAG als attraktive Arbeitgeberin auftritt und die Mitarbeiter:innen langfristig an das Unternehmen bindet. Um eine hohe Mitarbeiter:innenzufriedenheit zu erreichen, setzt die ASFINAG Maßnahmen wie Home-Office, Kinderbetreuungsangebote in Ferienzeiten und flexible Arbeitszeitmodelle um, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bestmöglich zu unterstützen. Die Auswirkung entstammt somit der Strategie und steht in keinem Zusammenhang mit dem Geschäftsmodell.

Die ASFINAG leistet einen positiven Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen, themenspezifische Schulungen und Frauenförderprogramme. Vor dem Hintergrund, dass das

Geschäftsmodell vermehrt die Ausübung technischer und handwerklicher Arbeiten beinhaltet, die tendenziell eher von Männern ausgeübt werden, unterstützt die ASFINAG Frauen in ebendiesen Berufsfeldern.

Die ASFINAG unterstützt durch unterschiedliche Schulungsangebote die Wissensförderung sowie persönliche und berufliche Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit hinsichtlich komplexer Anforderungen des Arbeitsmarkts (z. B. Digitalisierung, Fachexpertise etc.). Die entsprechenden Maßnahmen werden im Rahmen von Konzepten der Personalentwicklung gesetzt.

Die ASFINAG gewährleistet im Rahmen des Arbeitnehmer:innenschutzes eine sichere und angemessene Unterbringung von Mitarbeitenden bei Dienstreisen und in Bereitschaftsräumen und unterbindet Belastungsfaktoren durch hohe Unterbringungsstandards (Sicherheit, Sauberkeit, Erholung). Die Auswirkung hat keinen Bezug zum Geschäftsmodell.

Von Auswirkungen betroffene eigene Arbeitskräfte

Die genannten negativen Auswirkungen in Form von belastenden Arbeitszeiten und -bedingungen betreffen vor allem Mitarbeitende in Bereichen, die zur Sicherstellung der Netzverfügbarkeit entweder langen oder außergewöhnlichen Arbeitszeiten unterliegen oder Arbeiten unter Verkehr verrichten. Dass genau diese Bereiche hohe Tauglichkeitsvoraussetzungen mit sich bringen, betrifft vor allem Menschen mit Behinderung, deren Möglichkeiten in diesen Tätigkeitsfeldern somit eingeschränkt ist. Das in den letzten Jahren festgestellte geschlechterspezifische Verdienstgefälle hat negative Auswirkungen auf weibliche Angestellte. Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine Stakeholderpriorisierung durchgeführt. Im Rahmen eines Workshops teilten interne Expert:innen die unterschiedlichen Stakeholder:innengruppen nach den Dimensionen „Betroffenheit durch Unternehmensaktivitäten“, „Interesse an Unternehmensaktivitäten“ und „Einfluss auf das Unternehmen“ ein. In der Kategorie „Betroffenheit durch Unternehmensaktivitäten“ war zu beurteilen, welche Stakeholder:innen- bzw. Detailgruppen durch die Tätigkeiten der ASFINAG besonders (sowohl positiv als auch negativ) betroffen sind. Hinsichtlich der eigenen Belegschaft wurden alle Gruppen (Mitarbeiter:innen, Leasingarbeitskräfte, Betriebsrat und Management) gleichermaßen als besonders stark (Bewertung drei auf einer Skala von null (keine Betroffenheit) bis drei (hohe Betroffenheit)) durch (potenzielle) negative Auswirkungen betroffen identifiziert.

Von den positiven Auswirkungen profitieren alle Mitarbeiter:innen der ASFINAG in ganz Österreich. Der bewusste Beitrag zur Geschlechtergleichstellung betrifft insbesondere alle weiblichen Mitarbeitenden. Prinzipiell fallen unter die betroffenen Angestellten alle eigenen Beschäftigten der ASFINAG und ggf. Leasingarbeitskräfte.

Risiken und Chancen

Nachdem die ASFINAG ihren Angestellten einen sicheren und langfristigen Arbeitsplatz bietet, liegt im Stammpersonal eine Altersstruktur vor, die eine gewisse Restriktion der Einsatzflexibilität – vor allem im betrieblichen Bereich – mit sich bringt. Neben den Arbeitszeiten und -bedingungen können auch klimatisch bedingte Ereignisse und Veränderungen eine höhere Arbeitsbelastung mit sich bringen. Dies führt wiederum zu mehr Ausfallzeiten des Stammpersonals, wodurch der Bedarf an temporären Mitarbeiter:innen und somit das Risiko höherer Personal- und externer Kosten steigt. Diese Risiken gehen einerseits vermehrt von älteren Mitarbeiter:innen aus, die nicht uneingeschränkt für herausfordernde Arbeitszeiten, wie im Schichtbetrieb üblich, eingeteilt werden können. Andererseits sind Personen im Streckenbetrieb anfälliger für Auswirkungen von erschwerten Arbeitsbedingungen wie Lärm, Staub oder Hitze.

Aus den Tätigkeiten der ASFINAG ergeben sich keine Risiken in Bezug auf Zwangs- oder Kinderarbeit.

Das klare Bekenntnis zur Diversitätsförderung der ASFINAG wirkt sich positiv auf unterschiedliche Unternehmensbereiche aus, wobei die gesamte Belegschaft von dieser Chance betroffen ist. Eine divers zusammengesetzte Belegschaft vereint unterschiedliche Weltansichten, Meinungen und Erfahrungen. In dieser Vielfalt steckt das Potenzial zu kreativen Denkansätzen und innovativen Lösungen. Gleichzeitig können unterschiedliche Kund:innenbedürfnisse besser verstanden werden.

6.3.3.6. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S2)

Auswirkungen

Die ASFINAG wirtschaftet mit den Einnahmen aus Vignette, Sondermaut und LKW-Maut. Um diese Produkte anbieten zu können, plant, baut, erhält und betreibt sie das hochrangige Bundesstraßennetz. Insbesondere für Bau- und Erhaltungsmaßnahmen greift die ASFINAG auf die Unterstützung von Liefer- und Bauunternehmen zurück, deren Arbeitskräfte belastenden Arbeitszeiten am Bau, Verletzungen oder Todesfällen durch Unfälle auf der Baustelle oder Berufserkrankungen ausgesetzt sein können. Die genannten potenziellen Auswirkungen entstammen dem Geschäftsmodell, beeinflussen es aber nicht.

Bautätigkeiten entlang des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes werden nicht selten durch bestimmte Rahmenbedingungen beeinflusst. Trotz Baustellen müssen die Verkehrssicherheit und die Verfügbarkeit des Straßennetzes gewährleistet sein. Auch die Bedürfnisse der Anrainer:innen wie eine möglichst geringe Lärmbelästigung sind zu beachten. Diese Rahmenbedingungen können zu belastenden Arbeitszeiten, z. B. in der Nacht oder zu Mittag bei hohen Temperaturen, führen.

Die durch die ASFINAG beauftragten Baustellen erfordern oftmals Arbeiten unter Verkehr. Trotz ausführlicher Sicherheitsunterweisungen und zahlreicher Maßnahmen im Rahmen des Arbeitnehmer:innenschutzes bleibt ein Restrisiko von Verletzungen oder Todesfällen bestehen.

Das Arbeiten auf der Baustelle kann mit Belastungen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch Lärm, Staubbelastung, Abgase, schwere körperliche Arbeit oder anderweitige erschwerte Arbeitsbedingungen einhergehen, die zu Berufskrankheiten führen können. Im Berichtszeitraum waren 170 Tunnelanlagen im Betrieb der ASFINAG. Insbesondere der Tunnelbau birgt durch die damit einhergehende hohe Staubbelastung eine erhöhte Gefahr von Atemwegs- bzw. Lungenerkrankungen wie eine chronisch obstruktive Lungenerkrankung (englisch: Chronic Obstructive Lung Disease; kurz: COPD).

Die ASFINAG hat keine individuellen Vorfälle zu berichten, noch unterhält sie spezifische Geschäftsbeziehungen, die im Zusammenhang mit negativen Auswirkungen für oder aufgrund von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette stehen.

Von Auswirkungen betroffene Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Alle Mitarbeiter:innen der für die ASFINAG tätigen Liefer- und Bauunternehmen sowie Partner:innen können gleichermaßen betroffen sein. Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine Stakeholderpriorisierung und Betroffenheitseinstufung durchgeführt. Hinsichtlich der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurden alle Gruppen als teilweise durch (potenzielle) negative Auswirkungen betroffen identifiziert.

Risiken

Um ihrem Auftrag, das hochrangige Straßennetz zu bauen, zu erhalten und zu betreiben, nachkommen zu können, sind anlassbezogen Baustellen notwendig. Hitzewellen und eine dadurch zunehmende Verlagerung der Arbeiten z. B. in die Nachtstunden bringen erschwerte Arbeitsbedingungen mit sich. Zusätzlicher Personalbedarf bzw. die Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden können zu höheren Personalkosten führen. Diverse Konzepte in Bezug auf die Arbeitskräfte auf der Baustelle – insbesondere zu deren Gesundheitsschutz – zahlen auf dieses Risiko ein. Das Risiko bezieht sich auf alle Arbeitskräfte, die auf den Baustellen tätig sind.

Auf den Baustellen am ASFINAG-Straßennetz besteht – nicht zuletzt durch die strengen gesetzlichen Vorgaben und die in den Ausschreibungsunterlagen enthaltene Verpflichtung zur Einhaltung der entsprechenden Menschenrechte – kein Risiko von Kinder- oder Zwangsarbeit.

6.3.3.7. **Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S3)**

Auswirkungen

Autobahnen zu bauen und zu betreiben, erfordert nicht nur erstklassige technische Lösungen, sondern ist auch eine baukulturelle Herausforderung, nachdem damit unweigerlich auch das Landschaftsbild verändert wird. Ihrer Verantwortung gegenüber von der Infrastruktur betroffenen Menschen ist sich die ASFINAG bewusst, deswegen werden die potenziellen negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität von Anrainer:innen, Grundstückseigentümer:innen und Endnutzer:innen in der Strategie mit einer entsprechenden architektonischen Gestaltung sowohl im Neubau als auch im Bestand berücksichtigt.

Räume, die von Menschen gestaltet sind, zählen zur Baukultur. Durch das Bauen und Erhalten von Autobahnen und Schnellstraßen gestaltet die ASFINAG den Lebensraum der Menschen und beeinflusst somit maßgeblich die Baukultur in Österreich mit. Die damit verbundenen Auswirkungen der Beeinflussung des Lebensraums und somit potenziell der Lebensqualität können als typisch für die Infrastrukturbranche gesehen werden.

Von Auswirkungen betroffene Gemeinschaften

Zu den betroffenen Gemeinschaften zählen Anrainer:innen, die entlang des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes wohnhaft sind, Grundeigentümer:innen neben Neubauprojekten sowie dem bestehenden ASFINAG-Sträßennetz und alle, die am A&S-Netz als Fahrende oder Mitfahrende unterwegs sind.

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine Stakeholder:innenpriorisierung und Betroffenheitseinstufung durchgeführt. Hinsichtlich betroffener Gemeinschaften wurden alle Gruppen (Anrainer:innen, Grundeigentümer:innen und Endnutzer:innen) gleichermaßen als besonders stark durch (potenzielle) negative Auswirkungen betroffen identifiziert.

6.3.3.8. **Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S4)**

Auswirkungen

Als Infrastrukturbetreiberin stellt die ASFINAG das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich zur Verfügung. Ablenkung, Unachtsamkeit, Übermüdung, nicht angepasste Geschwindigkeit und zu geringer Sicherheitsabstand, technische Defekte oder auch gesundheitliche Einschränkungen sowie Alkohol und Drogen führen in wenigen Fällen zu Unfällen. Diese resultieren in Personenschäden, entweder in Form von Verletzungen oder Todesfällen, oder in Sachschäden an Fahrzeugen und Infrastruktur. All diese Auswirkungen entstammen unweigerlich dem Geschäftsmodell als Straßeninfrastrukturbetreiberin, da es dort, wo es Verkehr gibt, immer zu Unfällen oder Pannen kommen wird, die nicht zu 100 % beeinflusst werden können. Für sichere und verlässliche Mobilität auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz zu sorgen, zählt daher zu den wichtigsten Aufgaben der ASFINAG. Jeder Unfall, jede:r Verletzte und jede:r Getötete ist eine:r zu viel. Die Vermeidung bzw. Verminderung all dieser potenziellen negativen Auswirkungen auf die Endnutzer:innen haben höchste Priorität und fließen somit in eine Vielzahl an Strategien der ASFINAG ein.

Gleichzeitig setzt die ASFINAG Maßnahmen, um positive Auswirkungen auf die Endnutzer:innen zu verstärken. So wird die Meinungsäußerung durch den laufenden Einbezug verschiedener Stakeholder:innengruppen in Projekte und Prozesse wie z. B. die sogenannten ASFINAG-Pilot:innen gefördert. Staus wird durch die Förderung der multimodalen Mobilität, intelligente Verkehrssteuerung, den Einsatz der Traffic Manager:innen sowie die Bereitstellung von Verkehrsinformationen entgegengewirkt und die Verkehrssicherheit durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radare, Section Control und WIM erhöht.

Von Auswirkungen betroffene Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Zu den von (potenziellen) Auswirkungen betroffenen Stakeholder:innen fallen alle Nutzer:innen des ASFINAG-Streckennetzes. Dazu gehören PKW-Lenker:innen, LKW- und Busfahrer:innen sowie Güter- und Personenbeförderungsunternehmen bzw. deren Mitarbeitende und alle Mitfahrenden. Da alle dasselbe Autobahnen- und Schnell-

straßennetz sowie die darauf befindlichen Rast- und Parkplätze benutzen, sind auch alle Gruppen gleichermaßen betroffen. Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine Stakeholder:innenpriorisierung und Betroffenheits-einstufung durchgeführt. Hinsichtlich der Endnutzer:innen wurden alle Gruppen (Personenverkehr, Güterverkehr und kommerzieller Verkehr) gleichermaßen als besonders stark durch (potenzielle) negative Auswirkungen betroffen identifiziert.

Die ASFINAG erfasst durch Verkehrskameras insbesondere in Tunneln oder durch Verkehrsüberwachung personenbezogene Daten wie Kennzeichen. Durch einen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)-konformen Umgang mit diesen Daten entsteht allerdings keine negative Auswirkung für die Nutzer:innen des ASFINAG-Straßennetzes. Details dazu finden sich unter www.asfinag.at/privacy.

Risiken

Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurde im Zusammenhang mit den Endnutzer:innen nur ein wesentliches Risiko identifiziert, das sich speziell auf LKW-Fahrer:innen bezieht. Neue gesetzlichen Anforderungen bzgl. der Gewährleistung von geeigneten Übernachtungsmöglichkeiten bzw. der Ausstattung von Rastanlagen sowie Parkplätzen für LKW-Fahrer:innen könnten zu hohen Investitionskosten führen. Dieses Risiko wird durch die aktuelle Strategie allerdings bereits mitberücksichtigt. Alle fünf Jahre wird die Auslastung der LKW-Stellplätze in ganz Österreich durch Zählungen erhoben. Auf Basis dieser Daten plant die ASFINAG den LKW-Stellplatzausbau.

6.4. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

6.4.1. IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Um die wesentlichen IROs zu identifizieren, wurde zu Beginn die Wertschöpfungskette der ASFINAG erarbeitet, um alle wesentlichen Geschäftsfelder, Tätigkeiten und Geschäftsbeziehungen darzustellen.

Folgende Arten von Auswirkungen wurden betrachtet:

- Tatsächliche und potenzielle Auswirkungen
- Positive und negative Auswirkungen
- Durch Unternehmensaktivitäten bzw. das Geschäftsmodell entlang der gesamten Wertschöpfungskette entstehende Auswirkungen
- Auswirkungen auf Menschen und Umwelt

Folgende Faktoren wurden für die Identifikation der Risiken und Chancen berücksichtigt:

- Abhängigkeiten: (potenzielle) Risiken / Chancen durch Abhängigkeit von Ressourcen
- Auswirkungen: (potenzielle) Risiken / Chancen basierend auf den Auswirkungen
- Zusätzlicher Quercheck bzgl. (potenzieller) Risiken / Chancen durch das Umfeld (Gesetzgeber, Markt, Technologien etc.) und durch sonstige bisher noch nicht relevante Themen
- Abgleich bzw. Zusammenführung mit bereits vorhandenen Unternehmensrisiken

Im ersten Workshop mit internen Expert:innen aus den Fachabteilungen wurden diese Auswirkungen bewertet und ergänzt. Betrachtet wurden die Auswirkungen für drei Zeiträume, kurzfristig (bis ein Jahr), mittelfristig (zwei bis sechs Jahre) und langfristig (bis 30 Jahre), in Anlehnung an die diversen internationalen Ziele im Rahmen des EU Green Deal. Für die Gesamtbewertung wurde ein Mittelwert aus Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit (bei negativen Auswirkungen) berechnet.

Im zweiten Workshop wurde mit internen Expert:innen eine Bewertung der Risiken und Chancen durchgeführt. Die Risiken und Chancen wurden für drei Zeiträume, kurzfristig (bis ein Jahr), mittelfristig (zwei bis sechs Jahre) und langfristig (bis 30 Jahre), betrachtet. Der mittelfristige Zeithorizont wurde mit zwei bis sechs Jahren an jenen des Bauprogramms und somit an den Planungshorizont der ASFINAG angeglichen. Für die Bewertung wurde die Auswirkung gemäß der internen Risikoklassifizierung sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit herangezogen.

Die Ergebnisse der Klimarisikoanalyse, wo eine Bewertung der physischen Klimarisiken vorgenommen wurde, wurden in die Wesentlichkeitsanalyse integriert. Nähere Informationen zur Vorgehensweise der Klimarisikoanalyse sind in *ESRS E1 IRO-1* beschrieben.

Abschließend wurden die als wesentlich identifizierten IROs in einem weiteren Termin gesamthaft betrachtet und finalisiert. Im Anschluss daran wurden die Ergebnisse den Geschäftsführer:innen der Gesellschaften sowie den Vorständen vorgestellt und diskutiert. Etwaige Änderungswünsche und Ergänzungen wurden eingearbeitet. Die daraus resultierte Liste der als wesentlich identifizierten IROs diente als Grundlage für die Durchführung der Stakeholder:innenbefragung. Die Einbindung betroffener Interessenträger:innen erfolgte im Anschluss. Für nähere Informationen siehe *ESRS 2 IRO-1 53.b.iii*.

Bei der Identifizierung der wesentlichen IROs lag der Fokus auf den Haupttätigkeiten der ASFINAG, nämlich dem Bau, dem Betrieb und der Bemannung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Die dafür benötigten Ressourcen und Materialien, Geschäftsbeziehungen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, regulatorische Gegebenheiten, aber auch positive oder negative Implikationen für Menschen und Umwelt standen im Vordergrund.

Vor der Einbindung der betroffenen Interessenträger:innen wurde eine Stakeholder:innenanalyse durchgeführt. Als Rahmen wurde die Wertschöpfungskette herangezogen. Entlang der Wertschöpfungskette wurden zwölf Stakeholder:innengruppen identifiziert und anhand der Kriterien „Betroffenheit der Stakeholder:innen von der ASFINAG“, „Interesse der Stakeholder:innen an der ASFINAG und dem Nachhaltigkeitsbericht“ und „Einfluss der Stakeholder:innen auf die ASFINAG“ priorisiert. Externe sowie interne Stakeholder:innen wurden eingeladen, an einer Online-Befragung zur Definition der wesentlichen Themen teilzunehmen. In der Umfrage wurden die in den Expert:innenworkshops als wesentlich definierten IROs je thematischen ESRS dargestellt. Die Teilnehmer:innen wurden gebeten, Feedback zu jenen Themen zu geben, von denen sie sich als betroffen ansehen oder wo sie Fachexpertise besitzen. Die Umfrage wurde aktiv online über Social Media und die Unternehmenswebsite beworben. Top-Stakeholder:innen wurden per Mail zur Teilnahme eingeladen.

Für alle drei Parameter – Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit – wurde eine Skala von eins bis fünf herangezogen, wobei eins eine geringe Bewertung und fünf eine hohe Bewertung darstellt. Dieser Wert wurde anschließend mit der Eintrittswahrscheinlichkeit multipliziert (gewichteter Schweregrad). Als Schwellenwert für die Wesentlichkeit der Auswirkungen wurde der Wert drei festgelegt. Um den Anforderungen gemäß ESRS 1 AR 11 gerecht zu werden, wurden negative soziale Auswirkungen als wesentlich eingestuft, sobald einer der Werte von Ausmaß, Umfang oder Unabänderlichkeit mit fünf bewertet wurde. Weiters wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse die relevanten Inputfaktoren wie Personal oder Material betrachtet. Sofern sich daraus etwaige Abhängigkeiten ergaben, wurden diese als potenzielles Risiko aufgenommen und bewertet.

Die interne Risikoklassifizierung, welche im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse herangezogen wurde, beruht auf einer Skala von eins bis fünf für die Parameter Auswirkung und Eintrittswahrscheinlichkeit, wobei eins eine geringe Bewertung und fünf eine hohe Bewertung darstellt. Die Auswirkung wird anhand finanzieller Parameter gemessen, die Eintrittswahrscheinlichkeit in Prozent. Ein Risiko oder eine Chance wurde als wesentlich bewertet, wenn ein intern mit dem Risikomanagement definierter Schwellenwert überschritten wird. Die Art des Risikos wurde anhand von Kategorien, wie Markt oder Technologie, und Arten von finanziellen Auswirkungen, wie erhöhte Kapitalausgaben oder Umsatzrückgang, definiert. Es findet keine Priorisierung von Nachhaltigkeitsrisiken im Vergleich zu anderen Arten von Risiken statt. Im Hinblick auf die CSRD wurde eine eigene Arbeitsgruppe initiiert, in deren Rahmen das Konzern-Risikomanagement fortlaufend involviert wurde und die Konzernvorgaben entsprechend Berücksichtigung fanden. Nähere Informationen zur Bewertung sind in *ESRS 2 IRO-1 53.a.* beschrieben.

Als Ausgangsbasis wurden der ASFINAG-Nachhaltigkeitsbericht 2022, die zuletzt durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse sowie die letzte Erarbeitung der Wertschöpfungskette herangezogen.

6.4.1.1. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Um wesentliche Auswirkungen auf den Klimawandel durch die Geschäftstätigkeit der ASFINAG zu identifizieren, wurde analysiert, welche Aktivitäten mit hohen THG-Emissionen verbunden sind. Mit rund einem Drittel gilt der Verkehr auf dem niederrangigen Straßennetz und dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz als einer der Hauptverursacher von THG-Emissionen in Österreich. Daher ist der Verkehr auf dem ASFINAG-Netz durch Kund:innen die Aktivität mit den höchsten THG-Emissionen in der Wertschöpfungskette der ASFINAG. Ebenso sind in der vorgelagerten Wertschöpfungskette der Bau und die Erhaltung bzw. in der eigenen Wertschöpfungskette der Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes große Treiber. Im Betrieb kommt es insbesondere durch ASFINAG-eigene Fahrzeuge zu THG-Emissionen sowie durch den Bezug von Wärmeenergie.

Die Klimarisikoanalyse umfasst neben der eigenen Geschäftstätigkeit der ASFINAG auch Teile der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Es wurden die Aktivitäten Sanierung der Fahrbahn und Grünquerungshilfen, Errichtung von Gebäuden, elektromaschinelle Ausrüstung sowie der Mensch inklusive Mitarbeitende der ASFINAG im Innen- und Außendienst, Endnutzer:innen, Anrainer:innen und Arbeitende auf Baustellen detailliert betrachtet.

Die für die ASFINAG relevanten Klimagefahren wurden in drei Szenarien und jeweils in drei Betrachtungszeiträumen ermittelt. Diese Betrachtungszeiträume umfassen die unmittelbare Zukunft (nächste Dekade), die nahe

Zukunft (bis 2060) und die ferne Zukunft (bis 2100). In der Risikobewertung wird der jeweilige Betrachtungszeitraum immer der Referenzperiode (1991-2020) gegenübergestellt.

Für diese Zeithorizonte wurden jeweils drei Szenarien (RCP 2.6, RCP 4.5 und RCP 8.5) analysiert. Diese drei Szenarien beschreiben die Entwicklung des repräsentativen Konzentrationspfades, welcher den Verlauf der absoluten Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre zeigt.

Für die Klimarisikoanalyse wurde entsprechend gängiger Praxis für die unmittelbare und nahe Zukunft das Worst-Case-Szenario RCP 8.5 herangezogen. Für die ferne Zukunft hat die ASFINAG das Szenario RCP 4.5 festgelegt.

Für diese Szenarien wurden alle chronischen und akuten Klimaindikatoren in einer Gefährdungsmatrix zusammengefasst und es wurde evaluiert, ob für die Infrastruktur und Menschen prinzipiell eine Gefährdung bestehen könnte oder ob bereits eine Resilienz gegeben ist. Diese Ersteinschätzung wurde in Workshops mit internen Fachexpert:innen getroffen. Für folgende Klimagefahren war eine Quantifizierung mittels Berechnung der Klimaindikatoren unter Verwendung der genannten Klimaszenarien möglich:

Temperaturänderung	Hitzewelle
Hitzestress	Kältewelle / Frost
Temperaturvariabilität	Sturm (Schnee-, Staub-, Sandsturm)
Änderung der Niederschlagsmuster und -arten	Dürre
Variabilität von Niederschlägen oder der Hydrologie	Starke Niederschläge (Regen, Hagel, Schnee / Eis)

Die folgenden restlichen Klimagefährdungen konnten aufgrund fehlender Datengrundlage nicht für die Zukunft quantifiziert werden, weswegen sie einer qualitativen Analyse mittels Expert:innenaussagen, Fachliteratur und weiteren Datensätzen unterzogen wurden:

Abtauen von Permafrost	Lawine
Wald- und Flächenbrände	Erdrutsch
Änderung der Windverhältnisse	Bodenabsenkung
Tornado	Steinschlag
Wasserknappheit	Windwurf
Hochwasser	

In einem weiteren Schritt wurden Wirkungsketten für die erkannten Gefährdungen erstellt. Dabei wurde mit internen Fachexpert:innen erhoben, welche Auswirkungen und Folgen die klimatischen Veränderungen haben und welche Wechselwirkungen und Zusammenhänge zwischen den Gefährdungen bestehen. Aus diesen Wirkungsketten erfolgte schlussendlich eine Klimarisikobewertung, um vulnerable Geschäftsbereiche für die Zukunft zu ermitteln. Dabei wurden das Risiko, die Gefährdung und die Vulnerabilität anhand eines definierten Schemas für die einzelnen Aktivitäten und die erkannten Risiken und Gefährdungen bewertet.

Zusätzlich wurden im Rahmen der Klimarisikoanalyse für ganz Österreich Klimakarten zu den oben angeführten Klimaindikatoren, Zeiträumen und Szenarien erstellt. Weiters wurden für 20 verschiedene ASFINAG-Standorte detaillierte Hotspot-Analysen durchgeführt, um konkrete Klimaveränderungen an diesen Standorten zu ermitteln. Die konkrete Betrachtung und Analyse des Bestandes in Hinblick auf die Klimaveränderungen sollen in den nächsten Jahren erfolgen. Hierfür wird das Prüfprogramm im Bestandsmanagement entsprechend adaptiert.

Es wurde keine Bewertung der Vermögenswerte hinsichtlich der Klimagefahren durchgeführt, sondern eine Bewertung der Wirtschaftsaktivitäten, welche gemäß EU-Taxonomie-Verordnung für die ASFINAG relevant sind. Informationen über die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der physischen Risiken und der Übergangsrisiken siehe das Kapitel Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3- Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E1). Die Erläuterungen zu den

klimabezogenen Risiken stimmen mit jenen im Konzernlagebericht, Punkt 3. „Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe“ überein.

6.4.1.2. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

In die Analyse wurden sämtliche Standorte sowie das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz der ASFINAG miteinbezogen. Als wesentlich wurden alle Arten der Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung eingestuft, die entlang des gesamten Netzes vorkommen und auftreten können. Dazu zählt der Chlorideintrag in das Grundwasser im Rahmen der Streutätigkeit im Betrieb, die Luftverschmutzung durch den Verkehr auf der Strecke in der nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie das Entstehen von Mikroplastik durch Reifenabrieb. Weiters wurden die in Anhang II der Verordnung (EG) 166/2006 gelisteten Schadstoffe auf ihre mögliche Verwendung und die benötigte Menge hin analysiert. Die ASFINAG verwendet im Betrieb diverse Betriebsmittel, darunter auch besorgniserregende Stoffe. Die Mengen sind jedoch sehr gering, daher wurde dieses Thema als nicht wesentlich eingestuft.

Für nähere Informationen zur Einbindung von Stakeholder:innen, darunter betroffene Gemeinschaften, siehe *ESRS 2 IRO-1 53.b.iii*.

Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung können entlang des gesamten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes vorkommen, daher kann keine Liste mit Standorten angegeben werden. Auswirkungen der Umweltverschmutzungen können als Teil der Kernprozesse und der nachgelagerten Wertschöpfungskette auftreten. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Geschäftsbereiche Betrieb und Erhaltung sowie die Nutzung des ASFINAG-Netzes durch Kund:innen.

6.4.1.3. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

Ermittlung der IROs

Alle Auswirkungen wurden hinsichtlich ihres Ausmaßes, Umfangs und – im Falle negativer Auswirkungen – auch ihrer Unabänderlichkeit bewertet. Für die Gesamtbewertung wurde ein Mittelwert aus Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit berechnet, was den Schweregrad ergab. Für alle Kriterien wurde eine fünfteilige Skala auf Basis der European Sustainability Reporting Guidelines 1 - Double Materiality Conceptual Guidelines for Standard-Setting erstellt. Dieses Verfahren wurde für einen kurzfristigen (ein Jahr), mittelfristigen (zwei bis sechs Jahre) und langfristigen (bis 30 Jahre) Zeithorizont durchgeführt. Sobald eine Auswirkung in einem Zeithorizont einen Schweregrad von drei erreichte oder überschritt, wurde sie als wesentlich eingestuft. Die genaue Vorgehensweise ist unter dem Punkt 6.4.1. *IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen* dargelegt.

Konsultation betroffener Gemeinschaften

Für die Ermittlung von wesentlichen IROs im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen wurden interne Themenexpert:innen mittels Workshops mit Fachexpert:innen konsultiert. Zudem wurden neben ASFINAG-Mitarbeiter:innen und Nutzer:innen der Autobahnen und Schnellstraßen auch die Anrainer:innen und Grundeigentümer:innen in Form einer Online-Stakeholder:innenbefragung herangezogen. Siehe dazu *ESRS 2 IRO-1*.

Berücksichtigung bedeutender Gebiete und Sektoren

Allgemein kann das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz als Aggregation wesentlicher Orte im Zusammenhang mit Wasser für die Tätigkeiten der ASFINAG angesehen werden. Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigte und mit wesentlichen Auswirkungen und Risiken verbundene Sektoren sind der Bau und Betrieb der Infrastruktur Straße.

6.4.1.4. **Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen**

Im Rahmen der unternehmerischen Tätigkeit der ASFINAG-Gruppe sind zahlreiche Rechtsvorschriften zu beachten und einzuhalten. Daher wurden und werden alle Tätigkeiten der ASFINAG im Rahmen der jeweils geltenden gesetzlichen Regelungen durchgeführt. Dafür wurde auch ein umfassendes Compliance-System in der ASFINAG etabliert.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass der Bau und Betrieb des Bundesstraßennetzes stets auf Basis der jeweils gültigen Rechtslage erfolgt. Dies gilt auch für mögliche verbleibende negative Auswirkungen auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität. Es kann angenommen werden, dass solche verbleibenden negativen Auswirkungen gemäß der zum jeweiligen Zeitpunkt geltenden Rechtslage rechtens war und ist. In aktuellen Genehmigungsverfahren werden regelmäßig umfassende Kompensationsmaßnahmen behördlich vorgeschrieben.

Die Rechtsordnung sieht in der Regel keine absolute Vermeidung von Auswirkungen vor, sondern toleriert – teilweise im Zuge von Interessenabwägungen – ein gewisses Maß an Auswirkungen (z. B. geringfügige Auswirkungen). Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, wurde für die Betroffenheit der Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität ein Puffer von 300 Metern um die Achse des ASFINAG-Straßennetzes gelegt. Dieser 300-Meter-Puffer umfasst typischerweise alle verbleibenden Auswirkungen auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität durch Emissionen wie Licht oder Lärm.

Folgende Schutzgebietskategorien wurden in die Analyse miteinbezogen:

- Key Biodiversity Areas (KBI)
- UNESCO Weltkulturerbestätten
- Natura 2000 Gebiete
- International Union for Conservation of Nature (IUCN) Kategorien 1-4

Als Standort wurde das gesamte Autobahnen- und Schnellstraßennetz der ASFINAG, inklusive jener Abschnitte, die sich im Bau befinden, festgelegt. Die Verschneidungen der Straßenachse inklusive Puffer mit den betroffenen Schutzgebieten wurde mit Hilfe eines GIS auf Basis der relevanten Datensätze aus dem Jahr 2024 des österreichischen Umweltbundesamts sowie Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT) durchgeführt.

Ermittlung der IROs

Die Geschäftsbereiche der ASFINAG wurden hinsichtlich möglicher Tätigkeiten mit negativen Auswirkungen auf die Biodiversität analysiert (siehe *ESRS E4 SBM-3*). Hierbei wurden insbesondere in den Bereichen Neubau, Erweiterung und Betrieb negative tatsächliche Auswirkungen sowie Übergangsrisiken identifiziert. Es wurden keine Abhängigkeiten von der biologischen Vielfalt und von Ökosystemen sowie deren Leistungen festgestellt. Ökosystemdienstleistungen wurden in der Bewertung berücksichtigt.

Es wurden Übergangsrisiken, jedoch keine physischen Risiken betreffend biologische Vielfalt und Ökosysteme identifiziert. In der Analyse wurden einerseits mögliche regulatorische Änderungen und deren Auswirkungen auf die Tätigkeiten und Geschäftsbereiche der ASFINAG und die damit zusammenhängenden finanziellen Effekte betrachtet. Andererseits wurden auch potenzielle und tatsächliche Veränderungen der Biodiversität und der Ökosysteme betrachtet und evaluiert, ob diese Entwicklungen zu Veränderungen von Prozessen und Arbeitsabläufen in der ASFINAG führen können. Es wurden keine systemischen Risiken identifiziert.

Konsultation betroffener Gemeinschaften

Die betroffenen Gemeinschaften wurden im Zuge der Stakeholder:innenbefragung einbezogen, eine Teilnahme war online möglich. Siehe dazu *ESRS 2 IRO-1*.

Ergebnisse der Analyse

Die identifizierten Auswirkungen und Risiken sind unter *ESRS 2 SBM-3* dargelegt. Die ASFINAG verfügt über Standorte in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität und ihre Tätigkeiten können sich negativ auf diese Gebiete auswirken. Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die biologische Vielfalt müssen gemäß den erforderlichen und in *ESRS E4 SBM-3 19.b.* genannten Rechtsakten ergriffen werden.

6.4.1.5. Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreiben der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Für die Identifizierung der wesentlichen IROs wurden alle Geschäftsbereiche, d. h. Bau, Betrieb, Bemaftung, sowie die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette herangezogen. Als Kriterien wurden Mengen, Häufigkeit und Art der Produkte, Materialien und Abfälle herangezogen sowie eine mögliche Signifikanz für Kund:innen.

Ressourcenzuflüsse, in der Form von Produkten und Materialien, sowie Abfälle sind in allen Geschäftsbereichen der ASFINAG – Bau, Betrieb, und Bemaftung – zu finden. Im Bau werden mengenmäßig die meisten Materialien und Produkte zugekauft. Dazu zählen insbesondere Asphalt, Beton und Stahl. Die Ressourcenzuflüsse im Betrieb sind hingegen mengenmäßig, mit Ausnahme des Salzverbrauchs und den zugekauften Salzsilos und Soleanlagen, vernachlässigbar. Hinsichtlich der Bemaftung wurde die Errichtung von Gantries als wesentlich eingestuft, sowie der Zukauf von Vignetten und GO-Boxen, da es sich hierbei um Produkte handelt, die von der ASFINAG vertrieben werden und für Kund:innen signifikant sind.

Bei der Sanierung und Erneuerung der Infrastruktur entstehen große Abfallmengen, einerseits in Form von Beton, Asphalt, Stahl etc., andererseits in Form von elektromaschineller Ausrüstung, z. B. Kabel, Lüfter etc. Im Betrieb fallen ebenfalls Abfallmengen an, z. B. in Gewässerschutzanlagen oder als Straßenkehricht. Auch durch die Nutzer:innen der Autobahnen und Schnellstraßen entsteht Abfall entlang der Strecke und an Park- und Rastplätzen. Dieser wurde ebenfalls als wesentlich eingestuft.

Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen und Risiken betreffend den Verbleib des Abfalls im „Business-as-usual“-Szenario identifiziert. Es wurden keine wesentlichen Chancen im Zusammenhang mit der Kreislaufwirtschaft identifiziert.

Die wesentlichen Risiken des Übergangs zu einer Kreislaufwirtschaft für die ASFINAG sind:

- Höhere Anforderungen an den Recyclinganteil im Bau sind ein Risiko für das Bauprogramm.
- Hoher Arbeits- und Energieaufwand bei der Materialgewinnung für Recyclingbaustoffe.

Für nähere Informationen zur Einbindung von Stakeholder:innen, darunter betroffene Gemeinschaften, siehe *ESRS 2 IRO-1 53.b.iii.*

6.4.2. IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten

Nachstehend finden sich die Angabepflichten, die auf Grundlage der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse befolgt wurden.

Liste der Angabepflichten	Verweis
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (G1)	Seite 35
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (E1)	Seite 37
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S1)	Seite 46
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S2)	Seite 46
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S3)	Seite 46
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S4)	Seite 46
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E1)	Seite 68
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E4)	Seite 70
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1)	Seite 72
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S2)	Seite 75
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S3)	Seite 76
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S4)	Seite 76
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen (E1)	Seite 79
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung (E2)	Seite 81
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen (E3)	Seite 81
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen (E4)	Seite 82
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (E5)	Seite 83
Angabepflicht E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz	Seite 105
Angabepflicht E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Seite 105
Angabepflicht E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Seite 106
Angabepflicht E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Seite 108
Angabepflicht E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix0	Seite 110
Angabepflicht E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Seite 114
Angabepflicht E1-9 – Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Auslassung im 1. Berichtsjahr
Angabepflicht E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Seite 125
Angabepflicht E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Seite 126
Angabepflicht E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Seite 127
Angabepflicht E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Seite 127
Angabepflicht E2-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Auslassung im 1. Berichtsjahr

Angabepflicht E3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Seite 128
Angabepflicht E3-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Seite 129
Angabepflicht E3-3 – Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Seite 132
Angabepflicht E3-4 – Wasserverbrauch	Seite 132
Angabepflicht E3-5 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Auslassung im 1. Berichtsjahr
Angabepflicht E4-1 – Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Seite 133
Angabepflicht E4-2 – Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Seite 135
Angabepflicht E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Seite 135
Angabepflicht E4-4 – Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Seite 137
Angabepflicht E4-5 – Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Seite 138
Angabepflicht E4-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Auslassung im 1. Berichtsjahr
Angabepflicht E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Seite 140
Angabepflicht E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Seite 140
Angabepflicht E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Seite 141
Angabepflicht E5-4 – Ressourcenzuflüsse	Seite 142
Angabepflicht E5-5 – Ressourcenabflüsse	Seite 144
Angabepflicht E5-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Auslassung im 1. Berichtsjahr
Angabepflicht S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Seite 151
Angabepflicht S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertreter:innen in Bezug auf Auswirkungen	Seite 157
Angabepflicht S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Seite 158
Angabepflicht S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	Seite 159
Angabepflicht S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Seite 163
Angabepflicht S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens	Seite 164
Angabepflicht S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Seite 166
Angabepflicht S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Seite 166
Angabepflicht S1-9 – Diversitätskennzahlen	Seite 167
Angabepflicht S1-10 – Angemessene Entlohnung	Seite 168
Angabepflicht S1-11 – Soziale Absicherung	Seite 168
Angabepflicht S1-12 – Menschen mit Behinderungen	Seite 168
Angabepflicht S1-13 – Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Seite 169
Angabepflicht S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Seite 169
Angabepflicht S1-15 – Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Seite 171
Angabepflicht S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Seite 171
Angabepflicht S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Seite 172
Unternehmensspezifische Angabe - Fachkräftemangel	Seite 174
Angabepflicht S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Seite 177
Angabepflicht S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Seite 180
Angabepflicht S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Seite 181
Angabepflicht S2-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	Seite 182
Angabepflicht S2-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Seite 184
Angabepflicht S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Seite 186
Angabepflicht S3-2 – Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Seite 187

Angabepflicht S3-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Seite 187
Angabepflicht S3-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Seite 188
Angabepflicht S3-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Seite 189
Unternehmensspezifische Angabe – Lärmschutz	Seite 190
Unternehmensspezifische Angabe – Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort	Seite 195
Angabepflicht S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	Seite 205
Angabepflicht S4-2 – Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen	Seite 207
Angabepflicht S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können	Seite 207
Angabepflicht S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	Seite 208
Angabepflicht S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Seite 213
Unternehmensspezifische Angabe – Bereitstellung von Energie	Seite 216
Angabepflicht G1-1 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur	Seite 219
Angabepflicht G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Seite 221
Angabepflicht G1-4 – Fälle von Korruption oder Bestechung	Seite 223
Angabepflicht G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Seite 224
Unternehmensspezifische Angabe – Cybersecurity	Seite 226

Nachfolgend sind die Datenpunkte aus ESRS 2 Anlage B angeführt:

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 33
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 33
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 37
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1
Säule-3-Referenz	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umwelttrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14
EU-Klimagesetz-Referenz	Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 105
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Parisabgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g
Säule-3-Referenz	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2
Wesentlichkeit	Es liegt kein Transitionsplan vor.
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2
Säule-3-Referenz	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 108
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 110

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37
SFDR-Referenz		Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1
Wesentlichkeit		Ja
Verweis		Seite 110
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43
SFDR-Referenz		Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1
Wesentlichkeit		Ja
Verweis		Seite 113
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44
SFDR-Referenz		Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1
Säule-3-Referenz		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit
Benchmark-Verordnungs-Referenz		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1
Wesentlichkeit		Ja
Verweis		Seite 118
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55
SFDR-Referenz		Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1
Säule-3-Referenz		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen
Benchmark-Verordnungs-Referenz		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1
Wesentlichkeit		Ja
Verweis		Seite 124
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-7 Entnahme von THGs und CO₂-Zertifikate Absatz 56
EU-Klimagesetz-Referenz		Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1
Wesentlichkeit		Nein
Verweis		/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66
Benchmark-Verordnungs-Referenz		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II
Wesentlichkeit		Auslassung gemäß der schrittweise eingeführten Angabepflichten.
Verweis		/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt		ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischen Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c
Säule-3-Referenz		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko
Wesentlichkeit		Auslassung gemäß der schrittweise eingeführten Angabepflichten.
Verweis		/

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c
Säule-3-Referenz	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten
Wesentlichkeit	Auslassung gemäß der schrittweise eingeführten Angabepflichten.
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Auslassung gemäß der schrittweise eingeführten Angabepflichten.
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzung und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 127
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 128
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 129
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 70

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 72

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 72

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 135

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 134

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 144 und Seite 150

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 144 und Seite 150

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 74

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g

SFDR-Referenz	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 74

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 157
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) behandelt werden, Absatz 21
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 152, Seite 153, Seite 154, Seite 155, Seite 156 und Seite 157
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 157
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 154
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 158
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 170
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 170
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 172
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 172

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 173
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b
SFDR-Referenz	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 75
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 180
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18
SFDR-Referenz	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 180
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 180
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der IAO behandelt werden, Absatz 19
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 180
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 180
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 186

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 186
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 186
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Absatz 16
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 206
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 206
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 207
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 219
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Nein
Verweis	/
Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3
Benchmark-Verordnungs-Referenz	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 224

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b
SFDR-Referenz	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3
Wesentlichkeit	Ja
Verweis	Seite 224

Die in der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich eingestuften (Unterunter-)Themen wurden mit den Angabepflichten und Datenpunkten der ESRS basierend auf dem Dokument „ID 177 – Links between AR16 und Disclosure requirements“ abgeglichen. Basierend darauf wurden die Angabepflichten und Datenpunkte einzeln geprüft. Falls die von der Angabepflicht oder vom Datenpunkt geforderten Inhalte im Zusammenhang mit dem Geschäftsmodell und der Tätigkeit nicht als relevant erschienen, wurden die Angabepflichten bzw. Datenpunkte als nicht wesentlich eingestuft. Die angegebenen Kennzahlen basieren einerseits auf den konkreten Vorgaben der ESRS und zum anderen wurden Kennzahlen ausgewählt, welche die Effekte der IROs beschreiben bzw. zur Steuerung dieser verwendet werden. Es wurden keine Schwellenwerte für die Ermittlung der wesentlichen Informationen herangezogen. Jene Datenpunkte, welche einen Vergleich mit den vorangegangenen Berichtsjahren erfordern, wurden als nicht wesentlich eingestuft, da es sich hierbei um den ersten ESRS-Bericht der ASFINAG handelt.

7. Umweltinformationen

7.1. Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)

7.1.1. Einleitung zur EU-Taxonomie

Die Verordnung (EU) 2020/852 („EU-Taxonomie“) trat am 12. Juli 2020 in Kraft und ist für Offenlegungen ab dem 31. Dezember 2021 anzuwenden. Sie zielt darauf ab, Investitionen im Sinne des European Green Deal in Richtung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten zu lenken. Um taxonomiefähige und -konforme Wirtschaftsaktivitäten zu identifizieren, wurden einheitliche technische Kriterien definiert. Basierend auf diesen Kriterien müssen Unternehmen ihren taxonomiefähigen und -konformen Umsatz, Investitionen und Betriebsausgaben offenlegen. Das stellt einen bedeutenden regulatorischen Schritt dar, um Transparenz im Bereich Nachhaltigkeit zu schaffen. Die technischen Bewertungskriterien sind in den Delegierten Rechtsakten der EU-Taxonomie Verordnung festgelegt.

Die sechs Umweltziele gem. Art. 9 EU-Taxonomie-Verordnung sind:

Code	Umweltziel gem. Art.9 EU- Taxonomie-Verordnung
CCM	Klimaschutz
CCA	Anpassung an den Klimawandel
WTR	Schutz der Wasser- und Meeresressourcen
CE	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
PPC	Vermeidung/Verminderung der Umweltverschmutzung
BIO	Schutz von Biodiversität und Ökosystemen

Ausschlaggebend für die Bestimmung der Taxonomiefähigkeit ist die Beschreibung der Wirtschaftsaktivitäten der entsprechenden Delegierten Rechtsakte der einzelnen Umweltziele und ihre Anwendbarkeit auf das Geschäftsmodell der ASFINAG. Gemäß der Verordnung gilt eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig und somit taxonomiekonform, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der Umweltziele leistet und kein anderes Umweltziel negativ beeinträchtigt („do no significant harm“, kurz: DNSH). Darüber hinaus muss die Wirtschaftsaktivität unter Einhaltung des sozialen Mindestschutzes durchgeführt werden. Diese Mindestschutzanforderungen beziehen sich auf die OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte einschließlich der Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit durch die IAO und die Internationale Charta der Menschenrechte und gelten für die ganze ASFINAG-Gruppe. Damit eine Wirtschaftsaktivität als taxonomiekonform und somit als ökologisch nachhaltig im Sinne der EU-Taxonomie gelten kann, müssen alle drei Anforderungen erfüllt sein.

Gemäß Artikel. 8 der EU-Taxonomie-Verordnung haben Nicht-Finanzunternehmen in ihrer nicht-finanziellen Erklärung den Anteil der Umsatzerlöse aus Produkten und Dienstleistungen bzw. den Anteil der Investitions- und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit Vermögensgegenständen oder Prozessen, die jeweils mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, entsprechend offenzulegen.

7.1.2. Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2024

Mit dem Geschäftsjahr 2024 ist die ASFINAG erstmals verpflichtet, die Taxonomiekonformität für alle sechs Umweltziele zu berichten. Daher wurden die Wirtschaftsaktivitäten, die im Geschäftsjahr 2023 im Rahmen der Umweltziele „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ sowie „Schutz von Biodiversität und Ökosystemen“ identifiziert wurden, anhand der technischen Bewertungskriterien beurteilt.

Der Konsolidierungskreis der EU-Taxonomie-Berichterstattung entspricht dem Konsolidierungskreis gemäß Konzernanhang Punkt 4. „Konsolidierungskreis“.

7.1.3. Analyse der Betroffenheit

Aufbauend auf dem ersten Screening aller Wirtschaftsaktivitäten im Jahr 2021 wurde ein Update der Betroffenheitsanalyse hinsichtlich aller sechs Umweltziele für das Geschäftsjahr 2024 durchgeführt. Dabei wurden die eigenen Tätigkeitsbereiche analysiert und mit der Beschreibung der Aktivität abgeglichen. Bei nicht klarer Zuordnung wurde zum besseren Verständnis der Wirtschaftstätigkeit auch der Anforderungskatalog der technischen Bewertungskriterien herangezogen.

Die Kernaktivitäten der ASFINAG bestehen in der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Bemaunung von Autobahnen und Schnellstraßen. Durch Planung, Bau und Betrieb wird jedoch kein eigenständiger Umsatz generiert. Der Umsatz entsteht durch die Bemaunung, welche von den Wirtschaftsaktivitäten der EU-Taxonomie Verordnung jedoch noch nicht erfasst wird. Die Maut kann daher aktuell (noch) nicht als taxonomiefähige bzw. -konforme Kennzahl ausgewiesen werden.

Da sich die EU-Taxonomie Verordnung im Infrastrukturbereich aktuell hauptsächlich auf die Reduktion von CO₂-Emissionen fokussiert, werden nicht alle Aktivitäten abgedeckt. Daher sind die Aktivitäten der ASFINAG derzeit nicht vollständig abbildbar. Für das Kerngeschäft der ASFINAG können weder Umsatz noch Betriebskosten und nur eingeschränkt Investitionsausgaben ausgewiesen werden. Eine Ausnahme bilden Umsätze aus der Vermietung von ASFINAG-eigenen Gebäuden, die der Aktivität 7.7 „Erwerb von und Eigentum an Gebäuden“ zugeordnet sind.

7.1.4. Identifizierte Wirtschaftsaktivitäten gemäß EU-Taxonomie VO (Taxonomiefähigkeit)

In der folgenden Tabelle werden die Wirtschaftstätigkeiten der ASFINAG aufgelistet, die für das Berichtsjahr 2024 als taxonomiefähig eingestuft werden. In der Spalte „Aktivität der ASFINAG“ wird die Relevanz für die Einstufung als taxonomiefähig ausgewiesen.

Code	Wirtschaftsaktivität	Aktivität der ASFINAG
CCM 4.5	Stromerzeugung aus Wasserkraft	Errichtung eines Kleinwasserkraftwerks (Karawanken) zur Eigenstromversorgung des Karawankentunnels
CCM 6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	Im Rahmen der Modernisierung des Fuhrparks wurden neue PKW und leichte LKW angeschafft. Auch der Betrieb, einschließlich der Wartung, fällt unter die Beschreibung der Wirtschaftsaktivität.
CCM 6.15	Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	- Es wird in die Modernisierung des Netzes, einschließlich der Bereitstellung von E-Ladeinfrastruktur an Rastplätzen investiert. - Zudem werden Anlagen zur Überwachung und Regelung des Verkehrs errichtet und saniert, um Staubildung zu verhindern. Dies geschieht durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBAs) und / oder elektronische Mautsysteme. Siehe FAQ C/2023/267
CCM 7.2	Renovierung bestehender Gebäude	Umfassende Renovierung von Gebäuden im Eigentum der ASFINAG wie Autobahnmeistereien, Stützpunkte und Mautstellen
CCM 7.3	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Modernisierung der Tunnel- und Freiflächenbeleuchtung durch den Einsatz energieeffizienter LED-Lampen sowie Durchführung thermischer Gebäudesanierungen
CCM 7.4	Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	Errichtung und Betrieb von E-Ladeinfrastruktur an eigenen Betriebsstandorten
CCM 7.6	Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Installation und Wartung von PV-Anlagen auf Gebäuden und Freiflächen zur Eigenstromerzeugung
CCM 7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Vermietung, Neubau oder Betriebsaufwände von Gebäuden im Eigentum der ASFINAG
CE 3.4	Wartung von Straßen und Autobahnen	Instandhaltung und Erneuerung der Fahrbahn des gesamten Straßennetzes um die Sicherheit und Effizienz des Verkehrs zu gewährleisten.
BIO 1.1	Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebensräumen, Ökosystemen und Arten	Errichtung von Grünquerungen für die Vernetzung von Lebensräumen von Tieren

Veränderung zu Vorjahresberichtserstattung

CCM 7.5 Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden:

Die Wirtschaftsaktivität stellt eine Querschnittsaktivität dar, die in den vergangenen Jahren nur zu minimalen direkt zuordenbaren Investitionen (CapEx) geführt hat. Da die Wartung der Geräte der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden nicht separat erfasst werden kann, werden in diesem Zusammenhang keine Wartungskosten im OpEx ausgewiesen. Angesichts der Tatsache, dass in diesem Jahr minimale Investitionen und in den kommenden Jahren keine erkennbaren Investitionen in die Wirtschaftsaktivität CCM 7.5 geplant sind, wurde beschlossen, diese Aktivität nicht auszuweisen.

CE 3.5 Verwendung von Beton im Tiefbau:

Die Aktivität bedeutet für Unternehmen ohne umsatzrelevante Wirtschaftsaktivitäten gem. Verordnung (EU) 2021/2178 1.1.2.2 „C“ sich auf den Erwerb von Produktion aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten, welche unter anderem von Bauträgern erbracht werden, zu beschränken. Da die ASFINAG bei diesen spezifischen Investitionen lediglich als Auftraggeberin fungiert, hat die ASFINAG nur eine begrenzte Möglichkeit, die Anforderungen an die technischen Bewertungskriterien zu erfüllen und Taxonomiekonformität zu erlangen. Ohne Zugang zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitskriterien und die Einhaltung der Taxonomie durch diese Bauträger kann die ASFINAG keine fundierte Aussage über die Taxomiefähigkeit der durchgeführten Aktivitäten treffen. Dies führt zu Unsicherheiten in der Berichterstattung und könnte die Taxomiefähigkeit falsch darstellen. Die ASFINAG wird für das Geschäftsjahr 2025 diese Aktivität neuerlich bewerten und potenzielle Klarstellungen der Europäischen Kommission berücksichtigen.

7.1.5. Taxonomiekonformität

7.1.5.1. Vorgehensweise Bewertung der Taxonomiekonformität

Die ASFINAG muss als Auftraggeberin strenge gesetzliche Vorschriften und Normen einhalten. Aus diesem Grund können derzeit nicht alle Kriterien aus den Anforderungen der EU-Taxonomie Verordnung bei Ausschreibungen berücksichtigt werden. Um die Transformation im Sinne der EU-Taxonomie Verordnung bestmöglich zu unterstützen, setzt die ASFINAG ausgewählte Kriterien aktuell auf Einzelprojektebene um.

Im Rahmen der Bewertung der Taxonomiekonformität wird ein systematischer Ansatz verfolgt:

1. Erstellung einer umfassenden Liste aller identifizierten taxomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten
2. Prüfung aller technischen Bewertungskriterien dieser Aktivitäten hinsichtlich des Status-Quo (bestehende Maßnahmen und Strategien)
3. Ableitung von konkreten Anforderungen zur Erfüllung einzelner Kriterien
4. Priorisierung von kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungspotenzialen durch Entwicklung einer angepassten Strategie, die spezifische Einzelmaßnahmen und Kriterien beinhaltet

Zu bestimmten Themenbereichen wurden Expert:innenrunden einberufen. In diesen fachlichen Austauschformaten diskutierten die Teilnehmenden über die bereits realisierten Maßnahmen, identifizierten bestehende Gaps und entwickelten Ansätze, um alle erforderlichen Kriterien zu erfüllen und umzusetzen. Abschließend fand eine Bewertung statt, die den aktuellen Stand der Taxonomiekonformität reflektiert und somit eine fundierte Grundlage für die weitere Ausrichtung und Verbesserung der Unternehmensaktivitäten bietet.

Wesentliche Herausforderungen

Aktuell wird die unternehmerische Projektdokumentation nach einschlägigen Richtlinien, Normen und gesetzlichen Anforderungen erstellt. Eine entsprechend geforderte taxonomiekonforme Nachweisführung bedeutet wesentliche Änderungen und Eingriffe in interne Prozesse, Richtlinien und Handbücher. Aktuell wird eine Analyse

durchgeführt, um zu ermitteln, welche internen Anpassungen vorgenommen werden können. Solange diese Analyse noch nicht abgeschlossen ist, können momentan nicht alle „grünen“ Projekte als taxonomiekonform dargestellt werden.

Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse

Die EU-Taxonomie verweist bei allen taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten des Geschäftsjahres auf die Anlage A, welche die Anforderungen an eine robuste Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse enthält. Eine entsprechende Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse gem. Anlage A Delegierter Rechtsakt Klimaschutz wurde durchgeführt. Im Geschäftsjahr 2024 war eines der Schwerpunktthemen die Weiterentwicklung der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalyse inklusive deren Wirkungszusammenhänge mit dem Geschäftsmodell der ASFINAG. Eine detaillierte Beschreibung der Analyse ist in den Angabepflichten *ESRS E1 SBM-3* und *ESRS E1 IRO-1* enthalten.

7.1.5.2. Erfüllungsgrad der Konformitätskriterien der Wirtschaftstätigkeiten

In der folgenden Tabelle werden zu jenen Wirtschaftsaktivitäten, die für das Berichtsjahr 2024 als taxonomiefähig bewertet werden, nähere Angaben zum Erfüllungsgrad der Konformitätskriterien gemacht. Angabepflichten, welche in einem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten stehen, sind E1-3, E4-3 und Bereitstellung von Energie. Die finale Darstellung der konformen Wirtschaftsaktivitäten ist aus den jeweiligen Meldebögen, siehe Kapitel 7.1.7. gem. Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung zu entnehmen.

Umweltziel 1	Klimaschutz
CCM 6.5	<i>Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen:</i> Die Umstellung des PKW und LLKW-Fuhrparks auf E-Antriebe können bedingt als taxonomiekonform dargestellt werden. Bestätigungen der Fahrzeugproduzent:innen einer taxonomiekonformen Produktion (CCM3.3) wurden eingeholt. Nur jene Fahrzeuge mit positiven Konformitätsvermerk durch den/die Hersteller:in wurden einer weiteren Konformitätsprüfung unterzogen. Seitens ASFINAG wurde geprüft, mit welchen Reifen (Energieeffizienz) die neu angeschafften Fahrzeuge ausgestattet sind. Operative Aufwände des Fuhrparks werden aus Gründen nicht vorhandener Überprüfungsprozesse als nicht taxonomiekonform bewertet.
	<i>Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr:</i> Eine Bewertung der Taxonomiekonformität wurde durchgeführt. Die Einzelmaßnahmen entsprechen aktuell noch nicht dem gesamten Anforderungskatalog der Aktivität und können somit nicht als taxonomiekonform ausgewiesen werden.
CCM 7.2	<i>Renovierung bestehender Gebäude:</i> Eine Bewertung der Taxonomiekonformität wurde durchgeführt. Die Einzelmaßnahmen entsprechen aktuell noch nicht dem gesamten Anforderungskatalog der Aktivität und können somit nicht als taxonomiekonform ausgewiesen werden.
CCM 7.3	<i>Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten:</i> Ein wesentlicher Teil dieser Aktivität stellt die Modernisierung der Beleuchtungssysteme in Tunnel und Freiland dar. Die ASFINAG setzt in diesem Bereich auf den Austausch herkömmlicher Beleuchtungsmittel auf energiesparende LED-Leuchten. Durch die erzielte Energieeinsparung von >30 % wird das Kriterium erfüllt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden 34 Einzelmaßnahmen im Bereich „Austausch energieeffizienter Lichtquellen“ durchgeführt.
	<i>Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge:</i> Investitionen und laufende Betriebskosten fließen in die Bereitstellung von E-Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des eigenen Fuhrparks. Im Geschäftsjahr 2024 wurden an 13 ASFINAG Standorten 51 neue Ladepunkte in Betrieb genommen.
CCM 7.6	<i>Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien:</i> Installation und Wartung von PV-Anlagen und dazugehörige Infrastruktur (Stromspeicher und Energieverteilung) auf Gebäuden und Freiflächen zur Eigenstromerzeugung. Im Geschäftsjahr 2024 konnten 40 Einzelmaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung von erneuerbaren Energieanlagen als taxonomiekonform bewertet werden.
CCM 7.7	<i>Erwerb von und Eigentum an Gebäuden:</i> Seit 2024 werden neue Verwaltungsgebäude im Eigentum der ASFINAG nach „klimaaktiv Silber“ Standard errichtet, die die Anforderungen an die Energieeffizienz erfüllen. Im Geschäftsjahr 2024 wurden die Planungsaufwände der Neuerrichtung des Verwaltungsgebäude der Hauptmautstelle Rosenbach als taxonomiekonform bewertet.

Umweltziel 4	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
CE 3.4	<i>Wartung von Straßen und Autobahnen:</i> Bei Sanierungen von Asphaltfahrbahnen können aktuell nicht alle Kriterien eingehalten werden. Aus diesem Grund werden nur Betonfahrbahnsanierungen als Pilotprojekte zur Erprobung der taxonomiekonformen Kriterien ausgewählt. Im Geschäftsjahr 2024 konnten zwei Pilotprojekte den gesamten Anforderungskatalog der Aktivität erfüllen.
Umweltziel 6	Schutz von Biodiversität und Ökosystemen
BIO 1.1	<i>Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebensräumen, Ökosystemen und Arten:</i> Durch die Errichtung von Grünquerungen fördert das Unternehmen aktiv die Wiederherstellung und den Erhalt von Lebensräumen für verschiedene Tierarten. Ein sorgfältig ausgearbeiteter Bewirtschaftungsplan legt dar, wie das Gebiet zu den Naturschutzziele beitragen soll. Grünquerungen, welche im Zuge von Umweltauflagen keinen Nettozugewinn leisten, werden als „nicht taxonomiekonform“ bewertet. Im Geschäftsjahr 2024 konnte ein Pilotprojekt den gesamten Anforderungskatalog der Aktivität erfüllen.

Soziale Mindestschutzstandards

In der ASFINAG wurde eine umfassende Überprüfung der Due-Diligence-Prozesse in den Schlüsselbereichen Menschenrechte, Anti-Korruption, fairer Wettbewerb und Steuerwesen gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung durchgeführt. Diese Analyse entspricht Art. 18 der EU-Taxonomie-Verordnung und berücksichtigt die internationalen Rahmenwerke auf welche in den sozialen Mindestschutzstandards referenziert wird (OECD-Leitsätze, UN-Prinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, UN-Menschenrechtscharta, Konventionen der IAO). Eventuelle Defizite wurden identifiziert und entsprechende Maßnahmen eingeleitet, um die sozialen Mindestschutzstandards zu gewährleisten und die Integrität zu sichern. So wurde die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, wobei die Schwerpunkte auf der Überwachung von Menschenrechtsthemen bei der ASFINAG sowie der Schulung der Mitarbeitenden in diesem Bereich liegen. Für weitere Angaben zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht wird auf die Angabepflicht *ESRS 2 GOV-4* verwiesen.

7.1.5.3. Sektoren Kernenergie und fossile Gase

In den Sektoren Kernenergie und fossiles Gas konnten keine taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert werden (siehe Meldebogen 1). Daher erfolgt keine Berichterstattung der Kennzahlen Umsatzerlöse, CapEx und OpEx und es wird auf die Offenlegung der Meldebögen zwei bis fünf verzichtet.

Meldebogen 1 Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas

	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	JA/NEIN
1	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
2	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
3	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
	Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas	JA/NEIN
4	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
5	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
6	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten	NEIN

7.1.6. Bewertung der Finanzkennzahlen

Herleitung der Kennzahlen

Die Kennzahlen werden systemgestützt und zentral auf Konzernebene erhoben, konsolidiert und überprüft. Es wurden keine wesentlichen Änderungen in der Vorgehensweise der Berechnung und Herleitung der Kennzahlen im Vergleich zum Vorjahr vorgenommen. Die systemgestützten Prozesse zur Herleitung der Kennzahlen werden laufend weiterentwickelt. Die angeführten Leistungskennzahlen stimmen mit den Definitionen gemäß Anhang I des Delegierten Rechtsakts 2021/2178 überein und wurden wie folgt abgeleitet:

	CapEx absolut (EUR)	CapEx Anteil	OpEx absolut (EUR)	OpEx Anteil	Umsatz absolut (EUR)	Umsatz Anteil
Taxonomiefähig (A.1 + A.2)	83.593.431	11,9%	351.516.136	32,7%	527.551	0,0%
Taxonomiekonform (A.1)	24.819.934	3,5%	25.444.125	2,4%	0	0,0%
Nicht taxonomiekonform (A.2)	58.773.497	8,4%	326.072.011	30,3%	527.551	0,0%
Nicht taxonomiefähig (B)	620.003.160	88,1%	723.819.096	67,3%	3.102.611.450	100,0%
Gesamt (A + B)	703.596.592	100,0%	1.075.335.233	100,0%	3.103.139.001	100,0%

Umsatz

Den Nenner für die taxonomiefähigen und nicht-taxonomiefähigen Umsätze stellen die IFRS-Umsatzerlöse gem. Konzern Gewinn- und Verlustrechnung dar (Beziehungsweise im Konzernanhang Punkt 8.). Die Umsätze aus der Weiterverrechnung an den Bund sind im Anteil der nicht-taxonomiefähigen Umsätze enthalten. Der Anteil des taxonomiefähigen Umsatzes wird durch Produkte und Serviceleistungen generiert, welche im Einklang mit den Wirtschaftsaktivitäten "7.7. Erwerb von und Eigentum an Gebäuden" stehen und gesondert auf entsprechenden Konten ausgewiesen sind.

CapEx

Der Nenner besteht aus den Zugängen im Geschäftsjahr 2024 laut Konzern-Anlagespiegel, dargestellt unter den Punkten 16. „Immaterielle Vermögenswerte“ und 18. „Sachanlagevermögen“. Die diesbezüglichen Werte sowie Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden können im Konzernanhang unter Abschnitt D. „Vermögenswerte und Schulden“ nachgelesen werden.

Alle wesentlichen Projekte der ASFINAG werden über das Bauprogramm kostenrechnerisch erfasst. Die Investitionen in den Fuhrpark wurden unter Berücksichtigung der Fahrzeugklassen ausgewertet.

Derzeit sind die ASFINAG Kernaktivitäten nicht von der EU-Taxonomie- Verordnung erfasst. Dementsprechend ist nach aktueller Auslegung der Anforderungen für CapEx-Pläne die Voraussetzung für den Ausweis eines solchen nicht erfüllt. Die weitere Entwicklung der Regulatorik und deren Auslegung wird laufend überprüft.

OpEx

Neben den Investitionsausgaben sind auch Betriebsausgaben, die sich auf Forschung und Entwicklung, Instandhaltung, Reinigung, Reparatur und Wartung von Vermögenswerten und kurzfristiges Leasing beziehen die für taxonomiefähige und nicht-taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten genutzt werden, auszuweisen.

Auf Basis der Gewinn-und-Verlustrechnung werden die Key Performance Indicator (KPI)-relevanten Konten (jene Konten auf denen Instandhaltung, Reparatur und Wartung sowie Reinigung erfasst werden) ermittelt. Wo auf Konten sowohl Aufwendungen für Betrieb als auch Instandhaltung verbucht wurden, wurde mittels Leistungsaufträgen, Kostenstellen und manueller Bearbeitung zwischen KPI-relevanten und nicht relevanten Beträgen unterschieden.

Anteilige direkt zurechenbare Personalkosten für Wartung, Instandhaltung und Reinigung sowie Forschung und Entwicklung wurden ebenfalls über interne Kostenrechnungselemente ermittelt.

Für die Entwicklung der oben beschriebenen Kennzahlen wird auf die jeweiligen Abschnitte im Konzernanhang verwiesen.

Darstellung des Ergebnisses

Die umfassenden Tabellen laut Delegiertem Rechtsakt Art. 8 Anhang II EU-Taxonomie-Verordnung (Meldeblatt) sind im Kapitel 2.1.7 KPI-Tabellen laut Taxonomie- Verordnung zu finden.

Ziel der ASFINAG ist es, die Infrastruktur besonders ökologisch nachhaltig zu betreiben und zu bewirtschaften. Daher werden in Folge weitere Möglichkeiten evaluiert, um die Nachhaltigkeitsinitiativen der ASFINAG mit den Anforderungen der EU-Taxonomie Verordnung in Einklang zu bringen.

7.1.7. Meldebögen laut Taxonomie-Verordnung

Meldebogen CapEx

Geschäftsjahr 2024		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag										DNSH-Kriterien ('Keine erhebliche Beeinträchtigung')(h)							Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Ca-pEx, Jahr 2023		Kategorie ermög-liche Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangs-tätigkeit (20)
Wirtschaftstätigkeiten (1)		Code (a) (2)	CapEx (3)	CapEx-An-teil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umwelt-verschmutzung (8)	Kreislaufwirt-schaft (9)	Biologische Viel-falt (10)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmut-zung (14)	Kreislaufwirt-schaft (15)	Biologische Viel-falt (16)	Mindestschutz (17)			E	T			
Text			in Mio. EUR	%	J: N; N/EL (b)(c)	J: N; N/EL (b)(c)	J: N; N/EL (b)(c)	J: N; N/EL (b)(c)	J: N; N/EL (b)(c)	J: N; N/EL (b)(c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%					
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																								
Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebens-räumen, Ökosystemen und Arten		BIO 1.1	0,05	0,01%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	J	0,00%					
Stromerzeugung aus Wasserkraft		CCM 4.5 / CCA 4.5	1,72	0,24%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,03%	E				
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen		CCM 6.5 / CCA 6.5	1,66	0,24%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,10%	E				
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizien-ten Geräten		CCM 7.3 / CCA 7.3	0,00	0,00%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,01%	E				
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden		CCM 7.4 / CCA 7.4	0,85	0,12%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,22%	E				
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien		CCM 7.6 / CCA 7.6	20,27	2,88%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								3,07%	E				
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden		CCM 7.7 / CCA 7.7	0,27	0,04%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00%	E				
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)			24,82	3,53%	99,78%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,22%	J	J	J	J	J	J	J	J	3,43%					
Davon ermöglichte Tätigkeiten			24,77	99,78%	99,78%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	J	J	J	J	J	J	J	J	0,79%	E				
Davon Übergangstätigkeiten			0,00	0,00%	0%														0,00%					
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)																								
Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebens-räumen, Ökosystemen und Arten		BIO 1.1	0,82	0,12%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	EL; N/EL (f)	0,76%					
Verwendung von Beton im Tiefbau		CE 3.5	0,00	0,00%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,23%					
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen		CCM 6.5 / CCA 6.5	6,42	0,91%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,92%					
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr		CCM 6.15 / CCA 6.15	15,00	2,13%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,95%					
Renovierung bestehender Gebäude		CCM 7.2 / CCA 7.2 / CE 3.2	0,62	0,09%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00%					
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizien-ten Geräten		CCM 7.3 / CCA 7.3	0,19	0,03%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00%					
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden		CCM 7.4 / CCA 7.4	0,17	0,02%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00%					
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien		CCM 7.6 / CCA 7.6	0,09	0,01%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00%					
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden		CCM 7.7 / CCA 7.7	35,47	5,04%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2,26%					
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätig-keiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)			58,77	8,35%	98,60%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,40%									9,12%					
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A1+A2)			83,59	11,88%	98,95%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,05%									12,55%					
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																								
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten			620,00	88,12%																				
GESAMT			703,60	100,00%																				

Meldebogen OpEx

Geschäftsjahr 2024		2024			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung") (h)						Anteil taxonomie- konformer (A.1.) oder taxonomie- fähiger (A.2.) OpEx, Jahr 2023		Kategorie ermög- liche Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangs- tätigkeit (20)						
Wirtschaftstätigkeiten (1)		Code (a) (2)	OpEx (3)	OpEx-An- teil, Jahr 2024 (4)	Klimaschutz (5)	Anpassung an den Klimawandel (6)	Wasser (7)	Umweltverschmut- zung (8)	Kreislaufwirtschaft (9)	Biologische Vielfalt (10)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmut- zung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	%	E	T	
Text			in Mio. EUR	%	J: N; N/EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J: N; N/ EL (b)(c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																									
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																									
Wartung von Straßen und Autobahnen		CE 3.4	16,52	1,54%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	N/EL	J	N/EL	J	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	J	0,00%		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizien- ten Geräten		CCM 7.3 / CCA 7.3	8,41	0,78%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	J	0,32%	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden		CCM 7.4 / CCA 7.4	0,28	0,03%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	J	0,00%	E	
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien		CCM 7.6 / CCA 7.6	0,23	0,02%	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	J	0,00%	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)			25,44	2,37%	35,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	64,92%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	J	J	J	J	J	J	J	J	0,32%		
Dawon ermöglichende Tätigkeiten			8,93	0,83%	35,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	J	J	J	J	J	J	J	J	0,00%	E	
Dawon Übergangstätigkeiten			0,00	0,00%	0,00%																				T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (f)																									
Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebens- räumen, Ökosystemen und Arten		BIO 1.1	0,07	0,01%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL; N/ EL (e)	EL; N/ EL (e)	EL; N/ EL (e)	EL; N/ EL (e)	EL; N/ EL (e)	J	J	J	J	J	J	J	0,00%		
Wartung von Straßen und Autobahnen		CE 3.4	272,63	25,35%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								24,21%		
Verwendung von Beton im Tiefbau		CE 3.5	0,00	0,00%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								2,10%		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen		CCM 6.5 / CCA 6.5	2,98	0,28%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,24%		
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr		CCM 6.15 / CCA 6.15	39,81	3,70%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4,04%		
Renovierung bestehender Gebäude		CCM 7.2 / CCA 7.2 / CE 3.2	2,73	0,25%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,00%		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizien- ten Geräten		CCM 7.3 / CCA 7.3	2,40	0,22%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,18%		
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden		CCM 7.7 / CCA 7.7	5,44	0,51%	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,49%		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätig- keiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)			326,07	30,32%	16,37%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	83,61%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%									31,26%		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A1+A2)			351,52	32,69%	17,72%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	82,26%	0,02%	0,02%	0,02%	0,02%									31,58%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																									
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten			723,82	67,31%																					
GESAMT			1.075,34	100,00%																					

Meldebogen Umsatz

Geschäftsjahr 2024		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien ('Keine erhebliche Beeinträchtigung')(h)																	
					Klimaschutz (5)		Anpassung an den Klimawandel (e)		Wasser (7)		Umweltverschmut- zung (8)		Kreislaufwirtschaft (9)		Biologische Vielfalt (10)		Klimaschutz (11)	Anpassung an den Klimawandel (12)	Wasser (13)	Umweltverschmutzung (14)	Kreislaufwirtschaft (15)	Biologische Vielfalt (16)	Mindestschutz (17)	Anteil taxonomie- konformer (A.1.) oder taxonomie- fähiger (A.2.) Umsatz, Jahr 2023	Kategorie ermögli- chende Tätigkeit (19)	Kategorie Übergangs- tätigkeit (20)	
Wirtschaftstätigkeiten (1)		Code (a) (2)	Umsatz (3)	Umsatz- anteil, Jahr 2024 (4)	%	J; N; N/EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J; N; N/ EL (b)(c)	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T	
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																											
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																											
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		0,0		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%		0,00%			
Davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0		0,00%																				0,00%		E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0		0,00%																				0,00%		T	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (g)																											
7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden		CCM 7.7 / CCA 7.7	0,53	0,02%		EL; N/EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)	EL; N/ EL (f)								0,02%			
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätig- keiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)			0,53	0,02%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								0,02%			
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A1+A2)			0,53	0,02%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%								0,02%			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																											
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten			3.102,61	99,98%																							
GESAMT			3.103,14	100,00%																							

7.2. E1 – Klimawandel

7.2.1. Strategie

7.2.1.1. Übergangsplan für den Klimaschutz

Der Übergangsplan für den Klimaschutz wird unter Einbezug interner und externer Expert:innen im Jahr 2025 erarbeitet.

7.2.2. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

7.2.2.1. E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Folgende Konzepte gibt es betreffend Klimaschutz, Energie und Anpassung an den Klimawandel:

Titel des Konzepts	Klima- und Umweltschutzprogramm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Energie - Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	- Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. - Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Das Klima- und Umweltschutzprogramm legt die übergeordneten Nachhaltigkeitsziele, -schwerpunkte und -maßnahmen für alle Gesellschaften der ASFINAG fest. Es beinhaltet die Handlungsfelder Klimawandel, Ressourcennutzung & Kreislaufwirtschaft, Biodiversität & Ökosysteme sowie Umweltschutz. Das Klima- und Umweltschutzprogramm wird aktuell überarbeitet und eine aktualisierte Version soll im Laufe des Jahre 2025 veröffentlicht werden. Das Konzept zielt auf den Klimaschutz, die Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien ab.
Anwendungsbereich des Konzepts	Gesellschaftsübergreifend
Verantwortung für die Umsetzung	Die Ziele und Maßnahmen werden von der Konzernsteuerung gemeinsam mit Expert:innen der Gesellschaften entwickelt. Die Konzernsteuerung überprüft jährlich den Zielfortschritt bzw. die Zielerreichung.
Titel des Konzepts	Ökosoziale Qualitätskriterien im Vergabeprozess
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Bei allen Vergabeprozessen mit einem Gesamtauftragsvolumen von mehr als einer Million Euro für Bauprojekte und elektrotechnische und maschinelle Ausrüstung, welche von der Baumanagementgesellschaft abgewickelt werden, werden Qualitätskriterien grundsätzlich in der Höhe von mindestens 15 % ausgeschrieben. Diese Qualitätskriterien müssen einen Anteil von 50 % an ökosozialen Kriterien aufweisen. Die Verteilung an sozialen und ökologischen Kriterien ist nicht weiter festgelegt, Es dürfen jedoch auch 100 % soziale oder 100 % ökologische Kriterien sein. Die Qualitätskriterien werden vom Fachbereich Bauwirtschaft und Vergabe der BMG entwickelt und in den projektspezifischen Bestimmungen „Leistungsbeschreibung-Projektspez. Bestimmungen Bau u EM ASFINAG“ dargelegt. Die Auswahl der Qualitätskriterien erfolgt aus einem Kriterienkatalog vom Ausschreibungsersteller. Zielvorgabe ist es, dass 50 % der Qualitätskriterien als ökosoziale Kriterien bei den betroffenen Projekten ausgeschrieben werden. Die Umsetzung wird durch den Fachbereich Bauwirtschaft und Vergabe gemonitort. Das Konzept zielt auf die Reduktion von Umweltauswirkungen, insbesondere die Reduktion von THG-Emissionen ab.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Qualitätskriterien werden österreichweit angewendet und finden bei der Ausschreibung von Bauprojekten und elektrotechnischer und maschineller Ausrüstung Anwendung. Die Anwendung der einzelnen Kriterien ist im Dokument „Matrix Anwendungsbereich der Qualitätskriterien Bau“ beschrieben. Darin wird einerseits die Anwendbarkeit in Abhängigkeit des Projekttyps sowie andererseits die maximale Bewertungshöhe festgelegt.

Verantwortung für die Umsetzung	Für die Umsetzung des Konzepts sind die Projektleitungen der BMG zuständig.
Verfügbarkeit des Konzepts	Das Dokument sowie die zugehörige Anwendungsmatrix richten sich an alle Mitarbeiter:innen, die in der Vergabe tätig sind oder die von Ausschreibungen betroffen sind. Die Anweisungen sind für diese Mitarbeiter:innen über das interne Dokumentenmanagementsystem zugänglich.
Titel des Konzepts	Mobilitätskonzept und Dienstreiserichtlinie
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Energie • Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	• Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. • Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Das Mobilitätskonzept der ASFINAG zielt auf nachhaltige und CO₂-arme Mobilität ab und fokussiert sich insbesondere auf folgende drei Schwerpunkte: • Bei persönlichen Meetings sollen für die erforderlichen Wege vorzugsweise öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. • Es sollen Anreize zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei An-/Abreise beruflich als auch privat gesetzt werden. • Digital First – Ausbau von Online-Meetings Die Dienstreiserichtlinie als Teil des Mobilitätskonzeptes beinhaltet alle verbindlichen Informationen zum Thema „Administrativer Ablauf einer Dienstreise vom Antrag bis zur Abrechnung“. Dazu zählt auch die Wahl des Beförderungsmittels. Mitarbeitende haben grundsätzlich das wirtschaftlichste, zweckmäßigste und nachhaltigste Beförderungsmittel auszuwählen. Bei PKW-Nutzung ist in erster Linie ein Pool-Fahrzeug, vorzugsweise Elektro-Auto, zu nutzen. Da es sich um ein Konzept bzw. eine Richtlinie handelt, gibt es keine Zielvorgaben.
Anwendungsbereich des Konzepts	Gesellschaftsübergreifend
Verantwortung für die Umsetzung	Die Richtlinie wurde von den Vorständen und Geschäftsführungen im Strategie- und Informationsmeeting (SIM) freigegeben und ist von allen Mitarbeiter:innen anzuwenden.

7.2.2.2. E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten

Folgende Maßnahmen wurden betreffend Klimaschutz und Energie festgelegt:

Titel der Maßnahme	Berücksichtigung ökosozialer Qualitätskriterien im Vergabeprozess
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.

Die Berücksichtigung ökosozialer Qualitätskriterien im Vergabeprozess erfolgt seit 2015 und die ökosozialen Qualitätskriterien wurden stetig erweitert und weiterentwickelt. Zu den möglichen ökologischen Qualitätskriterien zählen unter anderem:

Öko-Bilanz Straßenbeton (00B106T) oder Öko-Bilanz Asphalt (00B106Q)

- Dieses Kriterium ist verpflichtend ab einer Menge von 5.000 m³ bei Beton und 5.000 t bei Asphalt anzuwenden, darunter kann es im Ermessen der Projektleitung angewendet werden.
- In die Berechnung des Global Warming Potential (GWP), gewichtet und normiert auf kg CO₂-eq, fließt der Transportweg, der Materialrucksack des Produktes sowie der benötigte Energieaufwand zur Herstellung des Produktes ein.

Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme

Öko-Bilanz Betonstahl (00B106U)

- Das Kriterium wird ab einer Gesamttonnage von mehr als 1.000 t Betonstahl empfohlen.
- Hierbei wird das GWP der Herstellungsphase gemäß Umweltproduktdeklaration gemäß ÖNORM EN ISO 14025 bewertet.

Die Vergabeprozesse berücksichtigen bei größeren Aufträgen von mehr als einer Million Euro nachhaltige Beschaffungskriterien, darunter wird eine Aufnahme empfohlen bzw. liegt die Anwendung im Ermessen der Projektleitungen. Derzeit müssen mindestens 15 % Qualitätskriterien, davon wiederum mindestens die Hälfte ökosoziale Kriterien, angewendet werden. Der Qualitätskriterienkatalog umfasst 22 ökosoziale Qualitätskriterien, aus denen projektspezifisch gewählt werden kann. Die Bieter:innen haben die Möglichkeit, im Zuge der Angebotslegung die jeweils ausgeschriebenen Kriterien anzubieten.

Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Dekarbonisierungshebel	Materialeffizienz
Erwartete THG-Reduktion	/
Erzielte THG-Reduktion	5.357 t CO ₂ -eq

Titel der Maßnahme **Energiekompetenzzentrum und Energieleitstand**

Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Energie
Adressiertes wesentliches IRO	• Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. • Die ASFINAG bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen und erzeugt Strom mit erneuerbaren Energien (EE)-Anlagen. • Selbsterzeugter Strom, der nicht verbraucht wird, wird in das Netz eingespeist. Durch den Ausbau der EE-Anlagen sowie Energieeffizienzmaßnahmen kommt es zu einer Reduktion des externen Strombezugs.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG wird ein Energiekompetenzzentrum im Unternehmen einrichten. Dieses soll sich mit der Erfassung, Monitoring, Evaluierung und Optimierung der Energieverbräuche unternehmensweit befassen. Hierfür wird ein Datenmanagementtool „Energieleitstand“ implementiert. Diese Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis 2026 umgesetzt werden.
Dekarbonisierungshebel	/

Titel der Maßnahme **Durchführung des Umsetzungsplans „Heizungstausch und Hochbauten“**

Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG wird einen Heizungstausch von Öl und Gas auf nachhaltige Energieträger bei allen Autobahnmeistereien und Stützpunkten, welche sich im Besitz der ASFINAG befinden und noch mit Öl oder Gas heizen, durchführen. Diese Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis inklusive 2030 umgesetzt werden.
Dekarbonisierungshebel	Brennstoffwechsel
Erwartete THG-Reduktion	1 341,9 t CO ₂ -eq
Erzielte THG-Reduktion	/

Titel der Maßnahme **Aufbau eines strategischen Energieportfolios zur Erreichung der bilanziellen Stromautarkie**

Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Energie
---	---------

Adressiertes wesentliches IRO	- Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. - Die ASFINAG bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen und erzeugt Strom mit EE-Anlagen. - Selbsterzeugter Strom, der nicht verbraucht wird, wird in das Netz eingespeist. Durch den Ausbau der EE-Anlagen sowie Energieeffizienzmaßnahmen kommt es zu einer Reduktion des externen Strombezugs.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG entwickelt einen strategischen Ausbauplan, um die Erzeugung von etwa 100 GWh erneuerbaren Stroms pro Jahr auf und entlang des hochrangigen Straßennetzes sowie den ASFINAG-Standorten zu ermöglichen.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis 2026 umgesetzt werden.
Dekarbonisierungshebel	Nutzung erneuerbarer Energie
Titel der Maßnahme	Umstellung PKW-Fuhrpark
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG möchte österreichweit 100 % des ASFINAG-PKW-Fuhrparks auf alternative Antriebe umstellen.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis 2026 umgesetzt werden.
Dekarbonisierungshebel	Brennstoffwechsel
Erwartete THG-Reduktion	1 523 t CO ₂ -eq
Erzielte THG-Reduktion	583 t CO ₂ -eq

Die ASFINAG ist auf eine langfristige finanzielle Stabilität bedacht und setzt folglich nur Maßnahmen um, deren Finanzierung auch gesichert ist.

7.2.3. Kennzahlen und Ziele

7.2.3.1. E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel

Folgende Ziele wurden im Zusammenhang mit Energie und Klimaschutz festgelegt. Die Ziele wurden im Rahmen des Nachhaltigkeitsstrategieprozesses von der Konzernsteuerung sowie diversen Fachabteilungen erarbeitet. Einige dieser Ziele tragen zur Reduktion der THG-Emissionen bei. Die erwartete gesamte THG-Reduktion sowie die im Berichtsjahr erreichte Reduktion werden je Ziel angegeben. Explizite THG-Reduktionsziele in den Kategorien Scope 1, 2 und 3 werden noch erarbeitet.

Titel des Ziels	Erhöhung der Qualitätskriterien bei Vergabeprozessen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Im Zuge von Vergabeverfahren sollen bei Ausschreibungen von mehr als einer Million Euro mindestens 15 % Qualitätskriterien angewendet werden, davon müssen mindestens die Hälfte ökosozial sein. Der Qualitätskriterienkatalog umfasst 22 ökosoziale Qualitätskriterien, aus denen projektspezifisch gewählt werden kann. Die Bieter:innen haben die Möglichkeit, im Zuge der Angebotslegung die jeweils ausgeschriebenen Kriterien anzubieten. Hierbei handelt es sich um ein absolutes Ziel.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2024 erreicht werden.
Zielniveau	Mindestens 15 % Qualitätskriterien, davon mindestens die Hälfte ökosoziale Kriterien
Bezugswert	Basisjahr 2023: 11 %
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Die Festlegung des Ziels erfolgt mangels gesetzlicher Grundlagen durch das Management der ASFINAG. Als nachhaltige und umweltbewusste Infrastrukturbetreiberin legt die ASFINAG besonderes Augenmerk auf Nachhaltigkeit im Beschaffungsprozess, das zeigt sich auch konkret in den Unternehmensvorgaben zur Beschaffung von Bauleistungen.

Einbeziehung von Interessenträger:innen	Bei der Entwicklung der Qualitätskriterien werden die Interessenvertretungen der Bauunternehmen (Vereinigung Industrieller Bauunternehmungen Österreich sowie Geschäftsstelle Bau der Wirtschaftskammer Österreich) eingebunden. Damit sollen Markt-Know-how, verfügbare Techniken und zukünftige Entwicklung bei der Ausgestaltung der Kriterien berücksichtigt werden. Zusätzlich findet auch ein reger Austausch mit der Plattform des Aktionsplans für nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe) statt. Auch die nationalen Zielsetzungen bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung und Ausgestaltung neuer Kriterien.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Keine
Zielfortschritt	Im Jahr 2024 wurden bei Aufträgen von mehr als einer Million Euro mindestens 15 % Qualitätskriterien, davon mindestens die Hälfte ökosoziale Kriterien, angewendet.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2024.

Titel des Ziels	Alternative Antriebe PKW-Fuhrpark
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Die ASFINAG möchte bis 2026 den PKW-Fuhrpark auf 100 % alternative Antriebe umstellen. Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2026 erreicht werden.
Zielniveau	100 % alternative Antriebe im PKW-Fuhrpark
Bezugswert	Basisjahr 1.1.2024: 312 PKW und 192 E-PKW
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Berücksichtigung wissenschaftlicher Erkenntnisse
Einbeziehung von Interessenträger:innen	Das Mobilitätskonzept wurde mit dem BMK abgestimmt.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Siehe Studie des Umweltbundesamts „Die Ökobilanz von Personenkraftwagen“
Zielfortschritt	Ende 2024 betrug der Anteil an alternativen Antrieben im PKW-Fuhrpark 68 %. Im Jahr 2024 ergab sich eine Einsparung von 583 Tonnen CO ₂ -eq.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2024.
THG-Emissionsreduktionsziel	Die Fuhrparkumstellung soll zu einer Reduktion der THG-Emissionen von 1.523 t CO ₂ -eq führen.
Kategorie	Scope 1, Scope 3.3.
Dekarbonisierungshebel	Brennstoffwechsel

Titel des Ziels	Bilanziell stromautark
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Energie
Adressiertes wesentliches IRO	- Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. - Die ASFINAG bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen und erzeugt Strom mit EE-Anlagen.
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Die ASFINAG möchte bis 2030 bilanziell stromautark sein; als Basisjahr wird das Jahr 2024 herangezogen. Um dieses Ziel zu erreichen, möchte die ASFINAG bis 2030 100 GWh erneuerbarer Energie auf ASFINAG-Eigengrund und Flächen Dritter (Republik Österreich) erzeugen und den Stromverbrauch um 13,55 %, ausgenommen PKW-Ladungen, senken. Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2030 erreicht werden.
Zielniveau	100 % bilanziell stromautark bis 2030 Produktion von 100 GWh erneuerbarer Energie auf ASFINAG-Eigengrund und Flächen Dritter (Republik Österreich) 13,55 % Reduktion des Stromverbrauchs bis 2030

Bezugswert	Basisjahr 2018: 0 % bilanziell stromautark Basisjahr 2018: 0,05 GWh selbsterzeugte erneuerbare Energie Basisjahr 1.1.2024: 0% Reduktion des Stromverbrauchs (311,76 t CO ₂ -eq Einsparungspotenzial)
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Herangezogen wurde der Stromverbrauch der ASFINAG im Jahr 2030 unter Berücksichtigung von Einsparungspotenzialen
Einbeziehung von Interessenträger:innen	Nein
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Siehe Studie des Umweltbundesamts „Harmonisierte österreichische direkte und indirekte THG-Emissionsfaktoren für relevante Energieträger und Technologien“
Zielfortschritt	Im Jahr 2024 wurden 6,56 GWh erneuerbarer Energie erzeugt. Die ASFINAG hat ihren Stromverbrauch um 1,41 % im Vergleich zu 2023 reduziert und somit 15,3 t CO ₂ -eq eingespart. Die ASFINAG ist zu 5,11 % stromautark.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2024.
THG-Emissionsreduktionsziel	Zielwert bis 2030: Die Reduktion des Stromverbrauchs ergibt ein Einsparungspotenzial von 311 t CO ₂ -eq.
Kategorie	Scope 3.3
Dekarbonisierungshebel	Nutzung erneuerbarer Energie, Verbrauchssenkung

Titel des Ziels	Durchführung des Umsetzungsplans Heizungstausch bei Autobahnmeistereien und Stützpunkten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Klimawandel • Energie
Adressiertes wesentliches IRO	• Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur. • Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. • Die ASFINAG bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen und erzeugt Strom mit EE-Anlagen.
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Die ASFINAG wird einen Heizungstausch von Öl / Gas auf nachhaltige Energieträger bei allen Autobahnmeistereien und Stützpunkten, welche sich im Besitz der ASFINAG befinden und noch mit Öl / Gas heizen, durchführen. Diese Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2030 erreicht werden.
Zielniveau	100 % nachhaltige Heizsysteme in Autobahnmeistereien und Stützpunkten
Bezugswert	Basisjahr 2024: 65,63% (42 von 64 Standorten)
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Für die Festlegung des Ziels wurden die Heizsysteme von Autobahnmeistereien und Stützpunkten herangezogen.
Einbeziehung von Interessenträger:innen	Nein
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Siehe Studie des Umweltbundesamts „Harmonisierte österreichische direkte und indirekte THG-Emissionsfaktoren für relevante Energieträger und Technologien“
Zielfortschritt	Zwei Standorte im Jahr 2024 umgestellt. Die damit verbundene THG-Reduktion kann ab dem Jahr 2025 bewertet werden.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2024
THG-Emissionsreduktionsziel	Zielwert bis 2030: 1.341,9 t CO ₂ -eq Einsparungspotenzial
Kategorie	Scope 1, Scope 2, Scope 3
Dekarbonisierungshebel	Nutzung erneuerbarer Energie

7.2.3.2. E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix

Die Energiebilanz bezieht sich auf die ASFINAG und verbundene Unternehmen unter finanzieller und operativer Kontrolle des Unternehmens. Das Unternehmen nutzt zahlreiche Gebäude und Standorte entlang des Streckennetzes und zum Teil in Städten Österreichs, unter anderem 42 Autobahnmeistereien und etwa 30 weitere Standorte und Stützpunkte. Diese benötigen Energie vor allem in Form von Strom und Wärme. Über 160 Tunnelanlagen entlang des Streckennetzes und zahlreiche Anlagen auf der Strecke sind elektrotechnisch zu versorgen. Im

Fuhr- und Gerätepark der ASFINAG werden bereits zahlreiche Elektrofahrzeuge eingesetzt, ein wesentlicher Teil der Flotte besteht allerdings aus fossil-betriebenen Fahrzeugen.

	Energieverbrauch und Energiemix	Vergleich	Jahr 2024
(1)	Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	0
(2)	Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	49.340
(3)	Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	5.855
(4)	Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	0
(5)	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	MWh	1.076
(6)	Gesamtverbrauch fossiler Energie	MWh	56.270
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	28%
(7)	Verbrauch an Kernkraftquellen	MWh	0
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0%
(8)	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	10.678
(9)	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	MWh	126.354
(10)	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	4.860
(11)	Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	MWh	141.893
	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	72%
	Gesamtenergieverbrauch	MWh	198.163

Titel der Kennzahl	Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit dem eigenen Betrieb
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	- Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. - Verfügbarkeit von selbst erzeugter erneuerbarer Energie im ASFINAG Energiemix durch EE-Anlagen wie PV, Wasser, Wind - Bezug von Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energiequellen (mind. 30% UZ46 gelabelt)
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Summe der Energieverbrauchszahlen aus fossiler und erneuerbarer Energie.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Titel der Kennzahl	Gesamtverbrauch fossiler Energie
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die ASFINAG ist in klimaintensiven Sektoren tätig. Der Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen wird daher wie folgt aufgeschlüsselt: Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen: Es wird keine Energie aus Kohle- oder Kohleerzeugnissen verbraucht. Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen: Für die KFZ des ASFINAG-Fuhrparks und mobile Arbeitsgeräte wird – sofern diese nicht elektrisch betrieben werden – Diesel als Treibstoff eingesetzt. Der Verbrauch wird dabei im Sinne der abgegebenen Treibstoffmengen ausgewiesen. In geringem Umfang wird vor allem für den Betrieb von Klein- und Spezialgeräten auch noch (Alkylat)-Benzin als Treibstoff eingesetzt. Die in Liter erfassten Verbrauchsmengen werden mit Heizwerten des Umweltbundesamtes Österreich in Energiemengen umgerechnet, wobei bei Diesel auch der Anteil von biogenem Treibstoff ermittelt wurde. Die ASFINAG bezieht zum Heizen von Gebäuden neben anderen Quellen auch Heizöl. Die im Berichtsjahr bezogenen Mengen in Liter werden mit Heizwerten des Umweltbundesamtes Österreich in Energiemengen umgerechnet. Für das Berichtsjahr noch nicht vorliegende Daten werden im Wesentlichen auf Basis von Vorjahresdaten und Vergleichswerten hochgerechnet.

	Brennstoffverbrauch aus Erdgas und anderen fossilen Quellen: Die ASFINAG bezieht zum Heizen von Gebäuden neben anderen Quellen auch Erdgas. Die im Berichtsjahr bezogenen Mengen in Nm³ bzw. kWh (bezogen auf Brennwert) werden auf Energiemengen mit der Basis Heizwert umgerechnet. Dazu werden die Faktoren des Gasversorgers und des Umweltbundesamtes Österreich verwendet.
	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus fossilen Quellen: Die ASFINAG bezieht zum Heizen und Kühlen von Gebäuden neben anderen Quellen auch Fernwärme und Fernkälte. Die seitens der Versorger:innen ausgewiesenen Verbräuche und die Anteile aus fossilen Quellen sind, sofern vorhanden, hier angegeben. Für das Berichtsjahr noch nicht vorliegende Daten werden im Wesentlichen auf Basis früherer Daten und Vergleichswerte hochgerechnet. Die ASFINAG betreibt für den eigenen Fuhrpark elektrischer KFZ ein verzweigtes Netz interner E-Ladestellen. Trotzdem ist es mitunter erforderlich, KFZ extern zu laden. Der primäre Vertragspartner garantiert Ökostrom, für Roaming-Mengen kann nicht immer der Einsatz von Ökostrom garantiert werden. Somit wird für Roaming-Mengen der österreichische Strommix herangezogen und der daraus folgende Anteil aus fossilen Quellen hier ausgewiesen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Titel der Kennzahl	Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die ASFINAG verbraucht keine Energie aus nuklearen Quellen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Titel der Kennzahl	Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	- Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt. - Verfügbarkeit von selbst erzeugter erneuerbarer Energie im ASFINAG-Energiemix durch EE-Anlagen wie PV, Wasser, Wind - Bezug Strom aus ausschließlich erneuerbaren Energiequellen (mind. 30% UZ46 gelabelt)
	Erneuerbare Energie wird vor allem aus folgenden Quellen bezogen:
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Biomasse, Biokraftstoffen, Biogas und HVO aus erneuerbaren Quellen: Für die KFZ des ASFINAG-Fuhrparks wird – sofern diese nicht elektrisch betrieben werden – Diesel als Treibstoff eingesetzt. In geringem Umfang wird vor allem für den Betrieb von Klein- und Spezialgeräten auch noch Benzin als Kraftstoff eingesetzt. Diese Kraftstoffe enthalten einen Anteil an Biokraftstoffen, welcher extra ausgewertet wird. Im Rahmen eines Testbetriebs wurde 2024 ebenfalls bereits HVO 100 eingesetzt. Die ASFINAG bezieht zum Heizen von Gebäuden neben anderen Quellen auch Erdgas. Anteile von Biogasverbrauch sind ebenfalls angeführt. Weiters werden zum Heizen von Gebäuden auch Pellets und Hackschnitzel verwendet. Die im Berichtsjahr bezogenen Mengen in Kilogramm oder Schüttraummeter werden mit Heizwerten des Umweltbundesamtes Österreich in Energiemengen umgerechnet. Für das Berichtsjahr noch nicht vorliegende Daten werden im Wesentlichen auf Basis von Vorjahresdaten und Vergleichswerten hochgerechnet.

Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf oder Kühlung aus erneuerbaren Quellen:

Die ASFINAG bezieht zum Heizen und Kühlen von Gebäuden neben anderen Quellen auch Fernwärme und Fernkälte. Die seitens der Versorger:innen ausgewiesenen Verbräuche und die Anteile aus erneuerbaren Quellen sind, sofern vorhanden, hier angegeben. Für das Berichtsjahr noch nicht vorliegende Daten werden im Wesentlichen auf Basis von Vorjahresdaten und Vergleichswerten hochgerechnet.

Strom wird entweder als Ökostrom oder UZ46 zertifiziert bezogen. Damit wird der gesamte eingekaufte Strom aus erneuerbaren Quellen bezogen. Die Mengenermittlung erfolgt über die Zähleinrichtungen der Energieversorgungsunternehmen.

Der primäre Vertragspartner für externe E-Mobilitäts-Ladungen garantiert Ökostrom. Bei externen Roaming-Ladungen kann der Einsatz von Ökostrom nicht immer garantiert werden. Es wird deswegen für diese Ladungen der österreichische Strommix herangezogen und der daraus folgende Anteil aus erneuerbaren Quellen hier ausgewiesen.

Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt:

Die ASFINAG betreibt vor allem PV-Anlagen und Kleinwasserkraftwerke, wo Energie vor allem zum Eigenverbrauch erzeugt wird.

Validierung der Kennzahl durch externe Stelle

Nein

Die ASFINAG investiert in die Erzeugung eigener erneuerbarer Energie. Dies sind vor allem PV-Anlagen. Es werden jedoch auch drei Kleinwasserkraftwerke betrieben. Ein eigenes Energiemonitoringsystem gibt Auskunft über die Energieerzeugung.

Eigene Energieerzeugung in Megawattstunden (MWh)	Vergleich	Jahr 2024
Nicht erneuerbare Energie	0	0
Erneuerbare Energie	0	6.564
Gesamtenergieerzeugung	0	6.564

Titel der Kennzahl	Erzeugung eigener Energie aus erneuerbaren und nicht erneuerbaren Quellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Verfügbarkeit von selbst erzeugter erneuerbarer Energie im ASFINAG-Energiemix durch EE-Anlagen wie PV, Wasser, Wind
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Im Unternehmen werden große Anstrengungen unternommen, Strom nicht nur umweltfreundlich einzukaufen, sondern diesen auch aus erneuerbaren Quellen selbst zu erzeugen. Dies betrifft vor allem PV-Anlagen. In Tirol, der Steiermark und Kärnten werden jedoch auch Kleinwasserkraftwerke betrieben. Eine Micro-Windkraftanlage auf einem Gebäude ist ebenso im Regelbetrieb und somit in der Bilanz berücksichtigt. Im Testbetrieb befinden sich auch weitere Micro-Windkraftanlagen, welche allerdings 2024 noch nicht in den Regelbetrieb übernommen wurden. Daher wird ihre erzeugte Energiemenge hier nicht miteinbezogen. Ein eigenes Energiemonitoringsystem liefert die erzeugte Energie aller Anlagen im Regelbetrieb, welche hier ausgewiesen werden. Grundsätzlich ist die selbst erzeugte Energie für den Eigenverbrauch geplant. Wo dies nicht möglich ist bzw. wenn überschüssige Strommengen produziert werden, werden diese ins öffentliche Stromnetz eingespeist.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Die Tätigkeiten der ASFINAG sind zum überwiegenden Teil dem klimaintensiven Sektor H „Verkehr und Lagerei“ zuzuordnen. Der Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren wird dem Gesamtenergieverbrauch des Unternehmens gleichgesetzt. Die Energieintensität aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren beläuft sich auf 0,064 MWh / TEUR.

Energieintensität	Einheit	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	MWh	198.163
Gesamtenergieintensität aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	MWh / TEUR	0,064

Die Umsatzerlöse aus klimaintensiven Sektoren, sonstige Umsatzerlöse und die Gesamtumsatzerlöse sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Nähere Informationen zu den Umsatzerlösen sind im Konzernanhang, Punkt 8.2. „Aufgliederung der Umsatzerlöse“ dargelegt.

	TEUR
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren, die zur Berechnung der Energieintensität herangezogen werden	3.102.974
Umsatzerlöse (sonstige Sektoren)	165
Gesamtumsatzerlöse (Abschluss)	3.103.139

Titel der Kennzahl	Energieintensität von Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Als Zähler wird der Gesamtenergieverbrauch herangezogen. Als Nenner werden die Umsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren herangezogen. Dies sind mit Ausnahme der Umsatzerlöse der Gesellschaft ACS, welche im Wesentlichen Beratungsleistungen erbringt, die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns. Deren Zusammensetzung ist im Konzernanhang, Punkt 8. „Umsatzerlöse“ dargelegt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

7.2.3.3. E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen

Die THG-Bilanz der ASFINAG wurde gemäß den Anforderungen des THG-Protokolls erstellt. Sie wird für die ASFINAG Gruppe konsolidiert ausgewiesen. Investitionen in andere Unternehmen oder verbundene oder gemeinsame Unternehmen, über die die ASFINAG die operative Kontrolle hat, existieren nicht. Folgende Scope-3-Kategorien wurden in die THG-Bilanz mitaufgenommen:

Kategorie	Berichterstattungsgrenzen
Kategorie 1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	In dieser Kategorie werden folgende erworbene Waren und Dienstleistungen berücksichtigt: - Arbeitskleidung / Schutzausrüstung - Ressourcenzuflüsse im Bau <i>gemäß ESRS E5</i> - Energieverbrauch auf der Baustelle - Ressourcenzuflüsse Maut <i>gemäß ESRS E5</i> - Cloud Computing / Rechenzentrumsdienste - Ressourcenzuflüsse Betrieb <i>gemäß ESRS E5</i> (ausgenommen Treibstoffe) - Diverse Dienstleistungen
Kategorie 2 Investitionsgüter	In dieser Kategorie werden folgende zugekaufte Investitionsgüter berücksichtigt: - IT-Geräte (z. B. Notebooks, Handys etc.) - Drucker - Server - Fahrzeuge und Maschinen
Kategorie 3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	Die Emissionen werden mit Hilfe spezifischer Emissionsfaktoren, standortbasiert und marktbasiert, je Energieträger hochgerechnet.
Kategorie 5 Abfallaufkommen im Betrieb	Die THG-Emissionen wurden basierend auf den Abfallmengen <i>gemäß ESRS E5</i> sowie dem Abbruch der Gantry's berechnet.

Kategorie 6 Geschäftsreisen	Folgende Aspekte wurden berücksichtigt: • Zugreisen • Kilometergeld • Taxirechnungen • Flugreisen • Sonstiger öffentlicher Nahverkehr
Kategorie 7 Pendelnde Arbeitnehmer	Mitarbeiter:innen wurden zu ihrem Pendelverhalten mit Hilfe einer Onlineumfrage befragt. An der Umfrage haben rund 51 % aller Mitarbeiter:innen teilgenommen. Basierend auf diesen Antworten wurde auf 100 % der Belegschaft hochgerechnet. Abgefragt wurde unter anderem die Länge des Anfahrtsweges und das verwendete Verkehrsmittel sowie die eigene Home-Office-Quote.
Kategorie 11 Verwendung verkaufter Produkte	In dieser Kategorie wird die Nutzung von IT-Geräten, welche an Mitarbeiter:innen verkauft werden, sowie die Nutzung von versteigerten Fahrzeugen durch Kund:innen berücksichtigt. Hier wurde eine verbleibende Nutzungsdauer von zwei Jahren für IT-Geräte und eine Nutzungsdauer von sieben Jahren für Fahrzeuge angenommen. Zudem wird hier der Verkehr auf dem ASFINAG-Netz durch Kund:innen ausgewiesen. Hierfür werden die Mauttransaktionen, bei Fahrzeugen über 3,5 t technisch zulässige Gesamtmasse, und die Zählstellendaten für PKW herangezogen.
Kategorie 12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	In dieser Kategorie wird die Entsorgung von IT-Geräten, welche an Mitarbeiter:innen verkauft werden, sowie die Entsorgung von versteigerten Fahrzeugen durch Kund:innen berücksichtigt. Die thermische Verwertung verkaufter Klebevignetten des Geschäftsjahres wird hier ebenfalls miteinberechnet.
Kategorie 13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Hier werden die Scope 1 und Scope 2 Emissionen vermieteter Gebäude berücksichtigt.
Kategorie 15 Investitionen	Es wurden die Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen der folgenden Beteiligungen berücksichtigt: • VAO: Hier wurden 26 % der THG-Emissionen berücksichtigt, da es sich bis Ende 2024 um eine Equity Beteiligung von 26 % handelt. Ende 2024 erhöhte sich die Beteiligung auf 27,37 %. • M6 Tolna Üzemeltető Korlátolt Felelősségű Társaság: Die ASFINAG hat einen Anteil von 16 % und daher wurden 16 % der Emissionen in die THG-Bilanz einbezogen. Zudem ist die ASFINAG Konzessionsgeberin des PPP A5. Hierbei handelt es sich um ein PPP über die Planung, die Errichtung, die Finanzierung und den Betrieb einer Konzessionsstrecke, bestehend aus Teilen der A5 (Nord Autobahn), der S2 (Wiener Nordrand Schnellstraße) und der S1 (Wiener Außenring Schnellstraße).

Folgende Scope-3-Kategorien wurden nicht in die THG-Bilanz mitaufgenommen:

Kategorie	Begründung für Ausschluss
Kategorie 4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	Der Transport von Produkten und Materialien wird nicht gesondert in Kategorie 4 „Vorgelagerter Transport und Vertrieb“ angeführt, da der Transport am österreichischen ASFINAG-Netz in der Scope-3 - Kategorie 11 inkludiert ist und es somit zu einer Doppelzählung kommen würde.
Kategorie 8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	Etwaige Emissionen, die im Zusammenhang mit geleasteten Wirtschaftsgütern entstehen (z. B. E-PKW) sind in Scope 1 und Scope 2 inkludiert.
Kategorie 9 Nachgelagerter Transport	Der Transport wird immer von der ASFINAG bezahlt, daher ist diese Kategorie nicht wesentlich.
Kategorie 10 Verarbeitung verkaufter Produkte	Die ASFINAG verkauft keine Produkte, welche weiterverarbeitet werden.
Kategorie 14 Franchise	Die ASFINAG betreibt kein Franchise, daher wurde diese Kategorie als nicht wesentlich eingestuft.

Emissionsfaktoren

Die Berechnung der THG-Emissionen erfolgte basierend auf dem THG-Protokoll (Fassung 2004) und wurde mit Hilfe von Excel durchgeführt. Herangezogen wurden, falls verfügbar und mit vertretbarem Aufwand auswertbar, Aktivitätsdaten als (abgerechnete) Mengen sowie ein kostenbasierter Ansatz, falls keine Mengen ermittelt werden konnten. Es wurden Emissionsfaktoren aus folgenden Quellen verwendet:

Quelle	Link
Ecoinvent	https://ecoinvent.org/
Exiobase	https://www.exiobase.eu/
Umweltbundesamt	• Harmonisierte österreichische direkte und indirekte THG-Emissionsfaktoren für relevante Energieträger & Technologien • Die Ökobilanz von Personenkraftwagen • Die Ökobilanz von schweren Nutzfahrzeugen und Bussen • Emissionsfaktoren bezogen auf Fahrzeugkilometer • https://secure.umweltbundesamt.at/co2mon/co2mon.html
BMK	Erneuerbare Kraftstoffe und Energieträger im Verkehrssektor in Österreich 2023
LCCO2-Tool	https://www.asfinag.net/dokumente/tphb/bau
EPDs	Verwendete EPDs sind über folgende Webseiten abrufbar: • Apple • Dell • HP • Ecoleaf Andere EPDs können nicht angeführt werden, da es sich hierbei um vertrauliche Informationen handelt.
12. FAD Konferenz (Dresden), Dittler et al.	www.researchgate.net ; Conference Paper „267334115_Welchen_Beitrag_leistet_die_Abgasnachbehandlung_zur_CO2_Reduktion“
The Intergovernmental Panel on Climate Change	www.ipcc.ch Dokument „IPCC_AR6_WGI_Chapter07_SM.pdf“
Ökobaudat	https://oekobaudat.de
Umweltbundesamt Deutschland	Klimaschonende Klimatisierung (Heizen und Kühlen) mit natürlichen Kältemitteln – Konzepte für Nichtwohngebäude mit Serverräumen/Rechenzentren

Biogene Scope-2-Treibhausgasemissionen werden nicht angegeben, da bei den angewandten Emissionsfaktoren der prozentuale Anteil an Biomasse oder an biogenem CO₂ nicht getrennt wird.

Für die Berechnung der THG-Bilanz wurden Primärdaten in der Höhe von 97,84% herangezogen. Biogene Emissionen der Wertschöpfungskette (Scope 3) konnten nicht ermittelt werden.

Titel der Kennzahl	Prozentsatz Primärdaten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Zu den Primärdaten zählen alle Daten, welche mit Hilfe von Messungen, Abrechnungen oder Zählungen, erfasst werden. Von den Primärdaten ausgenommen sind Hochrechnungen. Als Nenner wird die Gesamtsumme aller Daten herangezogen.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	%

Nachfolgend die THG-Bilanz der ASFINAG:

		Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			
	Einheit	Basisjahr	Vergleich	2024	% N / (N-1)	2025	2030	(2050)	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Scope-1-Treibhausgasemissionen									
Scope-1- THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	16.281		16.281					
CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung von Biomasse	t CO ₂ e	3.401		3.401					
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandels-systemen (in %)	%	0		0					
Scope-2-Treibhausgasemissionen									
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	20.833		20.833					
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	224		224					
Signifikante Scope-3-Treibhausgasemissionen									
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (standortbezogen)	t CO ₂ e	8.021.013		8.021.013					
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (marktbezogen)	t CO ₂ e	8.017.556		8.017.556					
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	t CO ₂ e	331.369		331.369					
2 Investitionsgüter	t CO ₂ e	5.799		5.799					
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten) - standortbezogen	t CO ₂ e	9.515		9.515					
3 Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten) - marktbezogen	t CO ₂ e	6.059		6.059					
4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	t CO ₂ e	0		0					
5 Abfallaufkommen in Betrieben	t CO ₂ e	36.514		36.514					
6 Geschäftsreisen	t CO ₂ e	227		227					
7 Pendelnde Mitarbeiter	t CO ₂ e	3.248		3.248					
8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	t CO ₂ e	0		0					
9 Nachgelagerter Transport	t CO ₂ e	0		0					
10 Verarbeitung verkaufter Produkte	t CO ₂ e	0		0					
11 Verwendung verkaufter Produkte	t CO ₂ e	7.632.893		7.632.893					
davon Verkehr auf der Strecke	t CO ₂ e	7.615.230		7.615.230					
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	t CO ₂ e	346		346					
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	t CO ₂ e	555		555					
14 Franchises	t CO ₂ e	0		0					
15 Investitionen	t CO ₂ e	545		545					
THG-Emissionen insgesamt									
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	t CO ₂ e	8.058.127		8.058.127					
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	t CO ₂ e	8.034.061		8.034.061					
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) ohne Verkehr auf der Strecke	t CO ₂ e	442.897		442.897					
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) ohne Verkehr auf der Strecke	t CO ₂ e	418.831		418.831					

Die Gesamt-THG-Emissionen werden marktbasiert und standortbasiert angegeben. Es werden beide Werte einmal mit Verkehr auf der Strecke und einmal ohne Verkehr auf der Strecke ausgewiesen. Diese Darstellung wurde gewählt, um darzulegen, dass der Großteil der THG-Emissionen der ASFINAG durch den Verkehr auf der Strecke entsteht.

Titel der Kennzahl	Gesamt-THG-Brutto-Emissionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die Gesamt-THG-Brutto-Emissionen stellen die Summe der THG-Emissionen aus Scope 1, Scope 2 und Scope 3 dar. Für Scope 2 und Scope 3 - Kategorie 3 werden die THG-Brutto-Emissionen standort- und marktbasiert ausgewiesen, weshalb auch die Gesamt-THG-Brutto-Emission jeweils standort- und marktbasiert summiert wird.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“

Titel der Kennzahl	THG-Bruttoemissionen Scope 1
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die Brutto-Emissionen Scope 1 entstehen vor allem durch folgende Emittenten: - Treibstoffe (Diesel, Benzin, Aspen, HVO 100): Der Emissionsberechnung werden die abgegebenen Treibstoffmengen zugrunde gelegt und mit im Wesentlichen vom Umweltbundesamt Österreich veröffentlichten Emissionsfaktoren multipliziert. - AdBlue: Ein überwiegender Teil der Verbraucher:innen (ABMs) haben Verbrauchsmengen berichtet, die restlichen Mengen wurden über einen Durchschnittsverbrauch ergänzt. Die so ermittelte Menge wurde mit den über den Dieselvebrauch hochgerechneten Mengen plausibilisiert. In dieser Gegenrechnung wurde die Statistik der im ASFINAG-Fuhrpark eingesetzten Fahrzeugklassen berücksichtigt. Der Emissionsberechnung wird diese Abschätzung, multipliziert mit dem im Conference Paper „267334115_Welchen_Beitrag_leistet_die_Abgasnachbehandlung_zur_CO₂-Reduktion“ ausgewiesenen Emissionsfaktor, zugrunde gelegt. Dieses Vorgehen wurde gewählt, da die Emissionen durch AdBlue < 1% Anteil an der Scope-1-THG-Bilanz haben. - Verbrauch von Heizöl und Erdgas zur Wärmeerzeugung: Der Emissionsberechnung werden die entsprechend der Energiebilanz erhobenen Verbräuche zugrunde gelegt und mit vom Umweltbundesamt Österreich veröffentlichten Emissionsfaktoren multipliziert. - Vor allem in Gebäuden und Tunneln werden zahlreiche Kälteanlagen benötigt, wodurch Kältemittelverlust einen relevanten Anteil an den Scope 1-Emissionen ausmachen könnte. Aus diesem Grund werden auf Basis der in der ASFINAG eingesetzten Anlagen (Stichprobe von ca. 40% hochgerechnet auf das gesamte Unternehmen) die Mengen der Kältemittel und einer konservativ angesetzten Leakage-Rate von 6,58% (Basis: Umweltbundesamt Deutschland) Emissionswerte hochgerechnet. Die abgeschätzten Mengen werden nach Art des Kältemittels anhand von Emissionsfaktoren aus Ökobaudat- und IPCC-Datensätzen in CO₂-Äquivalente umgerechnet. Auch diese konservativ angesetzte Abschätzung führt zu einem Anteil unter 10% an den THG-Emissionen von Scope 1. - Die Emissionen verursacht durch Kältemittel aus den Klimaanlage in Fahrzeugen wurden anhand repräsentativer Fahrzeugtypen und Hochrechnungen auf den gesamten Fuhrpark sowie typischer Leckageraten ermittelt. Die verschiedenen Kältemitteltypen und deren spezifische Emissionsfaktoren sowie die Füllmengen der Klimaanlage wurden dabei berücksichtigt. - Neben Kältemitteln spielt ein weiteres klimarelevantes Prozessgas eine Rolle, da insbesondere in Tunneln das Gas SF₆ als Isoliergas für elektrische Leitungen eingesetzt wird. Aufgrund der hohen Klimawirksamkeit wird eine Abschätzung der eingesetzten SF₆-Mengen anhand der Anzahl vorhandener MSV-Schaltanlagen und einem konservativ angesetzten Anteil von 33% dieser Anlagen mit SF₆-Isolierung durchgeführt. Weiters wird eine mittlere Füllmenge laut einschlägiger Literatur von 10 kg angesetzt und eine maximal zulässige Leckagerate von 0,5% der Füllmenge laut DIN EN IEC-Norm für Hochspannungsschaltgeräte und -schaltanlagen zugrundegelegt. Es gibt keine Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq

Titel der Kennzahl	Scope 1 CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung von Biomasse
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Zur Wärmeerzeugung werden unter anderem Pellets und Hackschnitzelanlagen eingesetzt. Der Emissionsberechnung werden die entsprechend der Energiebilanz erhobenen verbrauchten Mengen zugrunde gelegt und mit Brenn-, Heizwerten und den vom Umweltbundesamt Österreich veröffentlichten Emissionsfaktoren für biogene CO ₂ -Emissionen umgerechnet.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq
Titel der Kennzahl	Standort- und marktbasierte THG-Bruttoemissionen Scope 2
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	In der Bilanz der THG-Emissionen Scope 2 werden der Zukauf von Strom, der Zukauf von Fernwärme- und Fernkälteleistungen und Strom durch Laden von elektrischen ASFINAG-KFZ an unternehmensexternen Ladestellen berücksichtigt. Die Emissionen werden berechnet, indem die für die Energiebilanz ermittelten verbrauchten Mengen mit Emissionsfaktoren multipliziert werden. Art und Menge der biogenen CO₂-Emissionen sind nicht bekannt und werden daher nicht separat ausgewiesen. Allfällige biogene Emissionen abseits des biogenen CO₂ sind in der Emissionsbilanz Scope 2 enthalten. Berechnung standortbasierter THG-Emissionen: Für die Emissionen des Stromverbrauchs nach der standortbasierten Methode werden die nationalen Durchschnittsfaktoren der österreichischen Stromaufbringung verwendet. Im Falle von Fernwärmeverbräuchen über ein direktes Fernwärmenetz wurden standortbasiert die durchschnittlichen Emissionsfaktoren der eingesetzten Energieträger laut Umweltbundesamt Österreich eingesetzt. Berechnung marktbasierter THG-Emissionen: Für die Emissionen nach der marktbasierten Methode werden, wo bekannt, die spezifischen Emissionsfaktoren der eingekauften Energieträger verwendet. Andernfalls wird im Falle von Strom auf die nationalen Durchschnittsfaktoren für Ökoenergie (Ökostrom, Biomasse-FW) zurückgegriffen, sofern Herkunftsnachweise die Energie als erneuerbar belegen.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	Standortbasierte THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq Marktbasierte THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq
Titel der Kennzahl	Angaben bzgl. vertraglicher Instrumente bei Scope 2 THG-Emissionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Für die marktbasierten Emissionen werden die Scope 2-Energieverbräuche mit marktspezifischen Emissionsfaktoren multipliziert, die direkt von den Energielieferant:innen bereitgestellt werden. Diese entsprechen dem Emissionsfaktor für Strom aus erneuerbaren Quellen des Umweltbundesamtes, der für die Berechnung der zugehörigen Vorkettenemissionen in Scope-3-Kategorie 3 herangezogen wird. Wenn keine marktspezifischen Emissionsfaktoren verfügbar sind, werden die verfügbaren Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes in Übereinstimmung mit der Hierarchie des GHG Protocols verwendet. Der Prozentsatz der vertraglichen Instrumente für die Scope-2-Emissionen gibt an, wie viel der insgesamt bezogenen Strommenge durch Herkunftsnachweiszertifikate gedeckt wird. Die ASFINAG deckt 99,8 % des Stromverbrauchs mit durch Herkunftsnachweise garantiertem erneuerbaren Strom ab.

Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq
Titel der Kennzahl	THG-Bruttoemissionen Scope 3
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	In der Bilanz der THG-Emissionen Scope 3 werden die indirekten THG-Emissionen der relevanten Kategorien summiert. In Kategorie 3 wird zwischen standortbasierten und marktbasierten THG-Emissionen unterschieden, weshalb auch für die Gesamtsumme der Scope-3-Emissionen zwischen standortbasierten und marktbasierten THG-Emissionen unterschieden wird. Die Emissionen stellen dabei die Summen der jeweiligen für die ASFINAG relevanten Kategorien dar. Die wesentlichen Kategorien sind in Folge separat beschrieben.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.01 (Erworbene Waren und Dienstleistungen)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die wesentlichen Waren und Dienstleistungen sind Salz und Wareneinkauf der SG, Dienstleistungen und Beratungen, Arbeitskleidung und Schutzausrüstung, Verbrauch von Baumaterialien (siehe ESRS E5-4), der Energieverbrauch auf der Baustelle, Software, Cloud-Computing, Rechenzentrumsdienste, im Geschäftsjahr bestellte und gelieferte GO-Boxen, für das Geschäftsjahr produzierte Vignetten und die Errichtung der Gantries. Die Baumaterialien entsprechen den Ressourcenzuflüssen gemäß ESRS E5 und deren THG-Emissionen werden mit Hilfe des LCCO2-Tools berechnet. Alle anderen erworbenen Waren und Dienstleistungen werden in kg, t, m, m³, EUR oder Stück erfasst. Für alle Güter gibt es CO₂-Äquivalenzfaktoren aus diversen Datenbanken, die für die Berechnung herangezogen werden. Als Quellen werden Evoinvent, Exiobase, Produktdatenblätter und das LCCO2-Tool herangezogen.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.02 (Investitionsgüter)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die wesentlichen Investitionsgüter sind IT-Produkte (Notebooks, Handys, Bildschirme, Drucker, Server) sowie der Zukauf von LKWs und Maschinen. Diese werden im Allgemeinen in Stück erfasst. Für fast alle IT-Investitionsgüter liegen Produktdatenblätter vor. Falls diese nicht vorliegen, wird auf die Exiobase zurückgegriffen bzw. auf Produktdatenblätter ähnlicher Produkte. Der Zukauf von LKW und Maschinen wird im Regelfall in Stück erfasst. Anhänger werden in kg erfasst, da hier ein CO₂-Äquivalenzfaktor je kg herangezogen wird. Bei den Aufsätzen wurde angenommen, dass diese zum Großteil aus Stahl bestehen und daher ein entsprechender CO₂-Äquivalenzfaktor verwendet. Die Emissionsfaktoren werden aus der Ecoinvent-Datenbank bzw. der Ökobilanz von Personenkraftwagen des Umweltbundesamtes bezogen.

Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung der Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.03 (Tätigkeiten in Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die in der Emissionsbilanz für Scope1 und Scope 2 angeführten Emittenten weisen in der Regel auch Emissionsanteile der Scope-3-Kategorie 3 auf. Diese vorgelagerten Emissionen werden auf Basis der in Scope 1 und 2 beschriebenen ermittelten verbrauchten Mengen und den im Anhang 1 ausgewiesenen Emissionsfaktoren berechnet. Berechnung standortbasierter THG-Emissionen: Für die Emissionen nach der standortbasierten Methode werden die nationalen Durchschnittsfaktoren verwendet. Berechnung marktbasierter THG-Emissionen: Für die Emissionen nach der marktbasierter Methode werden, wo bekannt, die spezifischen Emissionsfaktoren der eingekauften Energieträger verwendet. Andernfalls wird auf die nationalen Durchschnittsfaktoren zurückgegriffen.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.05 (Abfallaufkommen im Betrieb)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Informationen zu Abfallarten und -mengen sind in <i>ESRS E5-5</i> erläutert. Zusätzlich wurde der Abbruch der Gantries in diese Kategorie aufgenommen. Die THG-Emissionen wurden mit Emissionsfaktoren des LCCO2-Tools, Produktdatenblättern bzw. Ecoinvent multipliziert.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.06 (Geschäftsreisen)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Für die Geschäftsreisen wurde nach Flugreisen, motorisiertem Individualverkehr sowie öffentlichem Verkehr unterschieden. Flugreisen wurden basierend auf Reisekostenabrechnungen erhoben. Für die Emissionsfaktoren wurde die Verkehrsträgerliste des Umweltbundesamts herangezogen. Für den motorisierten Individualverkehr wurden der Auslagenersatz, das Kilometergeld bzw. die Dienstreiseabrechnung in Euro herangezogen und die THG-Emissionen mit Hilfe des Exiobase-Faktors „Other land transport“ berechnet. Für den öffentlichen Verkehr wurden Zugbuchungen sowie der Auslagenersatz für den öffentlichen Nahverkehr herangezogen. Für die Emissionsfaktoren wurden die Verkehrsträgerliste des Umweltbundesamts sowie der Exiobase-Faktor „Transport via railways“ herangezogen.

Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung der Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.07 (Pendelnde Mitarbeiter:innen)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Im Zuge einer Mitarbeiter:innenbefragung wurde erfasst, wie das Pendelverhalten der Mitarbeitenden aktuell ist. An der Befragung haben 51 % der Beschäftigten teilgenommen. Die Befragung stellt somit eine repräsentative Menge dar und somit konnte basierend darauf eine Hochrechnung für alle Mitarbeitenden erstellt werden. Damit konnten die Verkehrsträger sowie Kilometerleistungen ermittelt werden. Herangezogen wurden die Emissionsfaktoren der verschiedenen Verkehrsträger des Umweltbundesamtes.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung der Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.11 (Verwendung verkaufter Produkte exklusive Verkehr auf der Strecke)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Es werden jene Emissionen berücksichtigt, die nach dem Verkauf von IT-Geräten bzw. Versteigerungen von Fahrzeugen und Maschinen entstehen. Hier werden eine spezifische Restlebensdauer und Verbräuche je Produktkategorie angenommen. Die THG-Emissionen werden mit Hilfe von Produktdatenblättern sowie THG-Emissionsfaktoren von relevanten Energieträgern berechnet.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts berechnet.
Wert / Einheit	THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.11 (Verkehr auf der Strecke)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.

Beschreibung, Methoden und Annahmen	Der Energieverbrauch und die Emissionen der verschiedenen Fahrzeugklassen am Streckennetz werden mit dem Makro-Emissionsberechnungsmodell NEMO (Network Emission Modell) des Instituts für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme (ITNA) der TU Graz modelliert. Es gliedert sich in ein Flotten-, Emissions- und Streckennetzwerkmodul. Die jährliche Fahrleistung pro Fahrzeugkategorie (km / Fahrzeug und Jahr) wird mit dem spezifischen Energieverbrauch (g Massekraftstoff (MKr) / km) und mit den Emissionsfaktoren in g / km multipliziert. NEMO kombiniert eine detaillierte Berechnung der Fahrzeugflottenzusammensetzung und die Simulation von Emissionsfaktoren auf Fahrzeugebene. NEMO berechnet die Prozentsätze der verschiedenen Fahrzeugschichten am Gesamtverkehrsaufkommen in Abhängigkeit vom Jahr und dem betrachteten Straßentyp auf der Grundlage von Daten zum Fahrzeugbestand, zur Zusammensetzung der Neuzulassungen und zur Fahrzeugnutzung. Die Simulation der Emissionen der verschiedenen Fahrzeugschichten basiert auf der Korrelation des spezifischen Emissionsverhaltens des Motors (Emissionen in g / kWh Motorarbeit) mit der zyklischen durchschnittlichen Motorleistung in einem normierten Format. Die Berechnung der benötigten Motorleistung basiert auf der Durchschnittsdrehzahl und zusätzlichen kinematischen Parametern zur Beschreibung der Zyklusdynamik. Für die Emissionsmodellierung in NEMO wird nach den drei Straßenkategorien „Stadt“, „Landstraße“ und „Autobahn“ unterschieden. Die spezifischen Verbrauchs- und Emissionsfaktoren stammen aus dem „Handbuch Emissionsfaktoren Straße“ (HBEFA V.4.2). Maßgebend sind die je Straßenkategorie hinterlegten Streckennetzlängen und Fahrleistungsverteilungen nach unterschiedlichen Verkehrssituationen in Österreich. Innerhalb der Straßenkategorien ist die Durchschnittsgeschwindigkeit ein Produkt aus x unterschiedlichen Fahrmustern je Fahrzeugkategorie (abhängig von y Straßentypen in jeder der drei Straßenkategorien mit spezifischen Neigungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, tatsächlichen Verkehrsflüssen, durchschnittlich gemessenen Geschwindigkeiten etc.). Daraus resultieren nach Verkehrsaufkommen gewichtete Durchschnittsgeschwindigkeiten für die einzelnen Straßenkategorien.
Quellen	- DIPPOLD, M., 2016. Development of a simulation model for the determination of energy consumption and emissions on transport networks [online]. Dissertation for the academic degree „Doctor of Technical Sciences“ submitted to the Graz University of Technology. Graz [Zugriff am: 12. Februar 2025]. Verfügbar unter: https://repository.tugraz.at/publications/82696-40g54 - NOTTER, B. und ET AL., 2022. HBEFA V4.2 Documentation of updates [online]. Commissioned by Bundesamt für Umwelt BAFU (CH), Umweltbundesamt UBA (DE), Environment Agency Austria (AT), Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie ADEME (FR), Trafikverket (SE), Miljødirektoratet (NO). Bern/Graz/Heidelberg/Lyon/Göteborg [Zugriff am: 10. Februar 2025]. Verfügbar unter: https://assets.website-files.com/6207922a2acc01004530a67e/6217584903e9f9b63093c8c0_HBEFA42_Update_Documentation.pdf - SCHWINGSHACKL, M. und ET AL., 2015. NEMO Methodenbericht im Rahmen des Projekts NEMO4U. Study commissioned by Environment Agency Austria. IVT - Institute of Internal Combustion Engines and Thermodynamics, Graz University of Technology. Graz. - SCHWINGSHACKL, M. und S. HAUSBERGER, 2024. Road transport emissions and emissions from other mobile sources in Austria for the years 1990 to 2023. Study commissioned by Environment Agency Austria. ITNA – Institute of Thermodynamics and Sustainable Propulsion Systems, Graz University of Technology. Graz.
Validierung durch externe Stelle	Methode und Berechnung entsprechen exakt der Logik der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur (OLI), die die Emissionen nach internationalen Richtlinien erhebt und gemäß internationalen Formaten berichtet. Die Methodik, die das Umweltbundesamt bei der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur anwendet, entspricht den einschlägigen Richtlinien des IPCC („IPCC Guidelines“) sowie des EMEP/EEA Handbuchs der Europäischen Umweltagentur (EEA). Zudem werden die Ergebnisse und Methoden der THG-Inventur regelmäßigen Reviews durch die EU und UNFCCC unterzogen. Mehr Infos unter: https://www.umweltbundesamt.at/klima/emissionsinventur/emi-akkreditierung
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.12 (Behandlung von Produkten am Ende ihrer Lebensdauer)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Dies betrifft die Entsorgung nicht verkaufter Klebevignetten, den Verkauf eigener IT-Geräte sowie den Verkauf von Fahrzeugen und Maschinen am Ende ihrer Lebensdauer. Vignetten werden in Stück erfasst und es wird ein THG-Emissionsfaktor für die Verbrennung von Plastik herangezogen. Alle Geräte, Fahrzeuge und Maschinen werden in Stück erfasst. Bei den IT-Geräten werden die CO₂-Äquivalenzfaktoren der Entsorgung gemäß der Produktdatenblätter herangezogen. Bei Fahrzeugen und Maschinen wird auf Emissionsfaktoren der Ecoinvent-Datenbank zurückgegriffen.

Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.13 (Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Hier sind die vermieteten Liegenschaften der ASFINAG erfasst, deren Energieverbrauch nicht in Scope 1 und Scope 2 enthalten ist.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung der Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.15 (Investitionen)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die ASFINAG ist an zwei Unternehmen, der M6 Tolna Üzemeltető Korlátolt Felelősségű Társaság und der VAO beteiligt. Zudem ist die ASFINAG Konzessionsgeberin des PPP A5. Einbezogen werden die Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Investitionen in der THG-Bilanz der ASFINAG. Die Werte der VAO und der M6 werden anhand von Daten der ASFINAG geschätzt. Für das PPP A5 liegen Werte vor.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“

Intensität der THG-Emissionen

Die Intensität der standortbasierten THG-Emissionen beträgt 2,60 t CO₂-eq / TEUR und die Intensität der markt-basierten THG-Emissionen 2,59 CO₂-eq / TEUR. Nähere Informationen zu den Umsatzerlösen sind im Konzernanhang im Kapitel 8.2 dargelegt. Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 3.103.139 TEUR.

Titel der Kennzahl	Intensität der THG-Emissionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch Kund:innen sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Als Zähler wurden die standortbasierten Gesamt-THG-Brutto-Emissionen sowie die markt-basierten Gesamt-THG-Brutto-Emissionen herangezogen. Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 3.103.139 TEUR. Deren Zusammensetzung ist im Konzernanhang, Punkt 8. „Umsatzerlöse“ dargelegt.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	Standortbasierte THG-Intensität: 2,60 t CO ₂ -eq / TEUR Marktbasierte THG-Intensität: 2,59 t CO ₂ -eq / TEUR

7.3. E2 – Umweltverschmutzung

7.3.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

7.3.1.1. E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Nachfolgend werden die Konzepte für das Management der IROs im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung dargelegt.

Titel des Konzepts	RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Mikroplastik • Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	• Mikroplastik gelangt in die Umwelt (Wasser, Luft, Boden) durch Reifenabrieb • Chlorideintrag in Wasser
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	• Die RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen ist bei Neubau und Sanierungen von Straßen (ausgenommen Tunnel) und Nebenanlagen (z. B. Rastplätze) verbindlich zum Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers anzuwenden. Die RVS bildet den Stand der Reinigungstechnik für auf hochrangigen Straßen anfallende Niederschlagswässer ab. • Da es sich um eine technische Richtlinie, wie eine Gewässerschutzanlage auszuführen ist, handelt, wurden keine Ziele inklusive dazugehörigen Überwachungsprozess definiert.
Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Die Umsetzung der RVS durch die ASFINAG ist gemäß dem Fruchtgenussvertrag verbindlich und im Zuge von Bauprojekten durch die BMG umzusetzen.

Titel des Konzepts	Leitfaden „Einleitung chloridbelasteter Straßenwässer in Fließgewässer“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag in Wasser
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Der Leitfaden „Einleitung chloridbelasteter Straßenwässer in Fließgewässer“ des BMK ist bei Einleitung von chloridbelasteten Wässern in Fließgewässer anzuwenden. Der Leitfaden gilt für Straßen (ausgenommen Tunnel) mit einer jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (JDTV) von über 15.000 Kfz / 24h, sowie bei Neubauten und bei Umbauten mit maßgeblichen Auswirkungen auf Fließgewässer und bei Neubauten von Anschlussstellen, Park- und Rastplätzen sowie Verkehrskontrollplätzen. Da es sich um einen Leitfaden handelt, wurden keine Ziele und folglich kein Überwachungsprozess definiert.
Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Einhaltung der Vorgaben der RVS im Unternehmen sind die BMG sowie die Service-Gesellschaften SG und ASG zuständig.

Titel des Konzepts	Klima- und Umweltschutzprogramm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Luftverschmutzung • Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	• Luftverschmutzung durch Verkehr in der Betriebsphase • Chlorideintrag in Wasser
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<i>Siehe ESRS E1, Kapitel E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel</i>
Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Umsetzung des Konzepts ist die Konzernsteuerung der ASFINAG verantwortlich.

Die genannten Konzepte zielen auf die Minderung negativer Auswirkungen ab. Mit der RVS 04.04.11 Gewässerschutz wird ein Standard für die Reinigung anfallender Niederschlagswässer auf hochrangigen Straßen festgelegt. Der Leitfaden „Einleitung chloridbelasteter Straßenwässer in Fließgewässer“ legt Maßnahmen zur Reduktion der Chloridbelastung auf Fließgewässer dar.

7.3.1.2. E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Folgende Maßnahmen werden für das Management der IROs hinsichtlich Umweltverschmutzung umgesetzt oder sind geplant:

Projekt WinterFIT	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag ins Wasser
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Rahmen des Projektes WinterFIT wurde ein Echtzeitprognosetool für digitale Streuempfehlung entwickelt. Hierbei erhalten alle Meistereien bis zu zwölf Stunden im Voraus Informationen darüber, welche Salz- bzw. Solemenge auf den betreuten Streckenabschnitten ausgebracht werden soll. Durch diese auf Prognose- und Sensordaten basierte Streuempfehlung können unnötige Streufahrten nahezu auf null reduziert werden und die Streumengen auf ein ökologisches und wirtschaftliches Minimum abgesenkt werden. Dadurch reduziert sich auch der Chlorideintrag. Die Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms und trägt zum Leitziel „effizienter Streumitteleinsatz“ bei.
Zeithorizont	Das Forschungsprojekt, in dessen Rahmen die Umsetzung erfolgte und weiterhin evaluiert und verbessert wird, startete 2024 und dauert bis 2027. Die Maßnahme der Streuempfehlung ist ab dem Winter 2024/25 dauerhaft im Winterdienst-Informationssystem „Wetter 2.0“ implementiert und wirkt dadurch nachhaltig.
Forschungsprojekt „Elektrolytische und Osmotische Salzaufkonzentration zur Wiederverwertung – Großtechnische Anwendung“	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag ins Wasser
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Bei diesem Forschungsprojekt soll die Rückgewinnung von Streusalz mittels Elektrodialyse und Osmose großtechnisch über zwei bis drei Winter an einer Gewässerschutzanlage an der S10 getestet und verglichen werden. Zudem soll untersucht werden, wie sich das Mikroplastik und andere Schadstoffe in der Versuchsanordnung verhalten. Zeitgleich wird ein Monitoring des Straßenabwassers und im Gewässer nach der Gewässerschutzanlage durchgeführt. Die Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms und trägt zum Ziel „effizienter Streumitteleinsatz“ bei.
Zeithorizont	Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde 2021 begonnen und diese soll 2026 abgeschlossen sein.
Anlassbezogene Verdichtung der Gewässerschutzanlagen	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mikroplastik
Adressiertes wesentliches IRO	Mikroplastik gelangt in die Umwelt (Wasser, Luft, Boden) durch Reifenabrieb
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Gewässerschutzanlagen werden entlang des A&S-Netzes laufend anlassbezogen erneuert bzw. errichtet. Derzeit betreibt die ASFINAG gut 1.000 Gewässerschutzanlagen. Mit diesen Anlagen werden die Straßenabwässer, mit Ausnahme vom Chlorid, gereinigt. Die Maßnahme zielt auf eine Optimierung des Entwässerungssystems am ASFINAG-Netz ab.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend, anlassbezogen umgesetzt.
Derzeitige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 27 Mio - OpEx: Ca. EUR 24 Mio
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 233 Mio - OpEx: Ca. EUR 108 Mio
Solestreuung	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag ins Wasser
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Um das Taumittel Salz effizienter auszubringen und somit die Salzmenge zu reduzieren, wird Solestreuung angewendet. Hierbei handelt es sich um ein Gemisch aus Salz und Wasser. Solestreuung wird auf dem gesamten ASFINAG-Netz angewendet.
Zeithorizont	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.

7.3.2. Kennzahlen und Ziele

7.3.2.1. E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Effizienter Streumitteleinsatz und eine dadurch bedingte Reduktion des Chlorideintrags in die Umwelt sowie die Vermeidung von Wasserverschmutzung werden stets als Ziel verfolgt. Die Setzung eines konkreten Zielwerts ist jedoch aufgrund multipler Faktoren schwierig. Der Salzverbrauch variiert jeden Winter abhängig von der Wetterlage und folglich sind konkrete Reduktionsziele nicht möglich. Auch die Menge des Mikroplastiks durch Reifenabrieb von Fahrzeugen sowie die entstehende Luftverschmutzung ist vom Verkehrsaufkommen im Berichtszeitraum abhängig.

7.3.2.2. E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung

Luftschadstoffe und Mikroplastik, welche in der Produktnutzungsphase und daher durch die Fahrzeuge der Kund:innen entstehen, werden nicht berichtet, da diese die nachgelagerte Wertschöpfungskette betreffen. Gemäß der Angabepflicht sind nur jene Schadstoffe zu berichten, welche im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit entstehen und einen spezifischen Schwellenwert überschreiten. Die Auswirkung „Chlorideintrag ins Wasser“ betrifft den eigenen Betrieb und somit Anlagen, über die das Unternehmen die betriebliche Kontrolle hat. Die Schadstoffe, welche in diesem Zusammenhang in das Grundwasser gelangen, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Bei allen weiteren in Anhang II der Verordnung (EG) 166/2006 gelisteten Schadstoffe wurden keine konsolidierten Mengen festgestellt, welche die genannten Schwellenwerte überschreiten.

Nr.	CAS-Nummer	Schadstoff	In Wasser kg / Jahr
79		Chloride (als Gesamt-Cl)	31.155.583 kg / Jahr

Titel der Kennzahl	Chlorideintrag ins Wasser
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag ins Wasser
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Für den Chlorideintrag ins Wasser wird der gesamte in der betrieblichen Verantwortung befindliche Streckenbereich der ASFINAG einbezogen. Dabei sind sowohl Grundwasser als auch Fließgewässer miteinzubeziehen. Diese Zahl wird erstmalig berichtet. Die Mengenermittlung wird mittels Hochrechnung auf Basis des Verbrauchs Streusalz pro Jahr durchgeführt, wobei als konservative Grundannahme gilt, dass im Wesentlichen das komplette Streugut im Lauf der Zeit ins Grundwasser versickert oder zeitnah in Fließgewässer geleitet wird. Eine Reduktion aufgrund allfällig annehmbarer Diffusionsverluste findet nicht statt. Aufgrund der hohen Qualitätskriterien, die seitens des Unternehmens an Streusalz gelegt werden, wird die Reinheit des Salzes mit 100 % und der Chloridanteil demnach mit 60,66 % angesetzt. Damit ergibt sich der Chlorideintrag ins Wasser in [kg] durch Chlorideintrag [kg] = verbrauchte Salzmenge [kg] * 0,6066
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

7.4. E3 - Wasser und Meeresressourcen

7.4.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

7.4.1.1. E3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

Titel des Konzepts	Klima- und Umweltschutzprogramm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Wasserentnahme - Ableitung von Wasser (Niederschlagswasser)
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen - Die ASFINAG leistet durch den Betrieb von fast 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen einen positiven Beitrag zur Reinigung der Straßenoberflächenwässer, die durch den natürlichen Niederschlag entstehen - Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit - Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Im Rahmen des Klima- und Umweltschutzprogramms setzt die ASFINAG einen Fokus auf nachhaltiges Wirtschaften. Ein wesentlicher Teil davon ist die Schonung und der Schutz von Wasserressourcen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Vor diesem Hintergrund werden Maßnahmen zu Wassereinsparungen und zur Reinigung der Straßenwässer gesetzt. Die Strategie zielt darauf ab, negative Auswirkungen durch eine erhöhte Wasserentnahme für die Tunnel- und Kanalreinigungen sowie Wasserversorgung zu verhindern bzw. zu mindern. Gleichzeitig wird durch sie ein positiver Beitrag zur Reinigung des Straßenwassers geleistet, womit Bäche, Flüsse und das Oberflächen- sowie Grundwasser im Bereich des ASFINAG-Streckennetzes geschützt werden. Die ASFINAG leitet selbst kein Abwasser aus ihren Tätigkeiten direkt in Oberflächenwasser, Grundwasser oder Meerwasser ein. Die gesamte Menge wird an Dritte (Versorgungs- und Abwasseraufbereitungsunternehmen) geleitet oder über Aufbereitungsanlagen gereinigt. Ein sparsamer Umgang mit Wasser soll in erster Linie Wasserknappheit entgegenwirken, die das Risiko einer eingeschränkten Straßennetzverfügbarkeit aufgrund beispielsweise verschmutzter Tunnel oder im Winter nicht ausreichend bestreuter Straßenabschnitte zur Folge haben kann. Diese Umstände können durch etwaige Kompensationsmaßnahmen wiederum zu höheren Kosten führen. Zusätzlich soll der Wasserhaushalt, in quantitativer und qualitativer Hinsicht, in der Umgebung des Straßennetzes möglichst erhalten bzw. verbessert werden. Auch die Reinigung von Straßenwasser und die Wasserableitung sind mit dem Risiko hoher Kosten verbunden. Derzeit sind rund 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen der ASFINAG in Betrieb, die etwa die Hälfte des Streckennetzes abdecken. Aufgrund regulatorischer Anforderungen und zum Schutz der Wasserkörper wird in Erweiterungen und den flächendeckenden Ausbau der Gewässerschutzanlagen investiert werden. Bereits bestehende Gewässerschutzanlagen müssen bei Wiederbewilligung an den Stand der Technik angepasst werden.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Vorgaben des Klima- und Umweltschutzprogramms hinsichtlich Wasserressourcen beziehen sich hauptsächlich auf die eigenen Geschäftstätigkeiten und die nachgelagerte Wertschöpfungskette des österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz betreffend. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Ressourcennutzung steht die Natur als stille Stakeholderin dabei im Fokus.
Verantwortung für die Umsetzung	Das Klima- und Umweltschutzprogramm inklusive darin definierter strategischer Vorgaben zur Schonung und zum Schutz von Wasserressourcen ist der Kernstrategie „Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz“ untergeordnet. Diese wird durch die Konzernsteuerung der Holding ausgearbeitet. In Abstimmung mit dem Vorstand wird die Strategie dann auf die Gesellschaften ausgerollt. Diese sind dazu angehalten, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig umzusetzen.
Standards / Initiativen Dritter	Die RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ des BMK gibt einen Standard für die Dimensionierung und technische Ausführung der Gewässerschutzanlagen vor, der für die ASFINAG verbindlich anzuwenden ist. Darüber hinaus hat sich und ist die ASFINAG nicht zur Einhaltung von Standards oder Initiativen Dritter verpflichtet.
Verfügbarkeit des Konzepts	Das KUSP sowie weiterführende Informationen zu den Gewässerschutzanlagen stehen auf der ASFINAG-Webseite zur Verfügung.

Das genannte Konzept zielt auf die Optimierung des Wasserverbrauchs, vor allem hinsichtlich der Wassernutzung im Betrieb des ASFINAG-Straßennetzes, und die Vermeidung und Verminderung der Belastung von Wasser ab. Auch wenn das Straßenwasser größtenteils durch die Nutzung des Straßennetzes entsteht, sieht sich die ASFINAG zusätzlich in der Verantwortung, den Eintrag von außen (z. B. Windverfrachtung) oder von Wetterereignissen bei der Verbesserung der Wasserqualität mitzubetrachten.

Die Gestaltung des ASFINAG-Straßennetzes und der dazugehörigen Nebenflächen wie Park- und Rastanlagen wird im Klima- und Umweltschutzprogramm insofern berücksichtigt, dass Maßnahmen für einen möglichst ressourcenschonenden Betrieb gesetzt werden.

Österreich ist aktuell noch von keinem dauerhaften Wasserstress betroffen. Auch Wasserrisikogebiete sind hierzulande derzeit kein Thema, womit sie im Klima- und Umweltschutzprogramm nicht dezidiert adressiert werden. Im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der ASFINAG sind keine Meeresressourcen betroffen.

Neben den oben angeführten Auswirkungen und Risiken wurde eine weitere negative Auswirkung in Form des Wasserverbrauchs in der Rohstoffproduktion (Beton, Asphalt, Stahl, Aluminium) als wesentlich identifiziert. Zum jetzigen Zeitpunkt wird diese Auswirkung nicht durch das Klima- und Umweltschutzprogramm abgedeckt und durch keine Maßnahmen gemanagt.

7.4.1.2. E3-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

Folgende Maßnahmen werden zum Management der wesentlichen Auswirkungen und Risiken umgesetzt bzw. befinden sich in Planung:

Erhebung Wasserzähler und Einrichtung Smart Meter	
Titel der Maßnahme	Erhebung Wasserzähler und Einrichtung Smart Meter
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen - Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	2023 und 2024 wurden alle Wasserzähler erhoben. Darauf aufbauend ist die Einrichtung von weiteren Smart Metern geplant. Die Maßnahme soll einen Überblick über die interne Wasserentnahme ermöglichen, um in weiterer Folge Reduzierungsmaßnahmen setzen zu können.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Erhebung der Wasserzähler wurde 2024 abgeschlossen. Die Installation der Smart Meter ist bis Ende 2027 geplant.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen
Ausschreibung Wasserverbrauchstool	
Titel der Maßnahme	Ausschreibung Wasserverbrauchstool
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen - Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Geplant ist die Ausschreibung eines Wasserverbrauchstools im Rahmen des Energieleitstands, um Reduzierungsmaßnahmen setzen zu können.
Zeithorizont der Maßnahme	Derzeit befindet sich die Ausschreibung in Vorbereitung. Die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen
Wassersparende Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigung	
Titel der Maßnahme	Wassersparende Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen - Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigung ist ein wesentlicher Verbrauchsfaktor im Betrieb des hochrangigen Straßennetzes. Um Wasser einzusparen, kommen weitgehend nur Kehrmaschinen mit Brauchwasser für die Straßenreinigung zum Einsatz. Für Kanalspülungen und das Reinigen der Ölabscheider werden seit 2016 nur mehr Dienstleister:innen beauftragt, deren Saugtankfahrzeuge über eine Wasserrecyclinganlage verfügen. Im Großteil Österreichs wird eine bedarfsorientierte Tunnelreinigung durchgeführt. D. h. Tunnel werden nicht nach einem vorgegebenen Zeitplan, sondern nach Bedarf – also dem aktuellen Verschmutzungsgrad – gereinigt. Damit wird der Wasser- und Energieverbrauch optimiert.
Zeithorizont der Maßnahme	- Kehrmaschinen mit Brauchwasser für die Straßenreinigung: Laufende Umsetzung - Saugtankfahrzeuge mit Wasserrecyclinganlage: In laufender Umsetzung seit 2016 - Bedarfsorientierte Tunnelreinigung: In laufender Umsetzung seit 2017

Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	• Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen • Verringerung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen • Aufbereitung und Wiederverwendung von Wasser
Titel der Maßnahme	Schwammstädte
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	• Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen • Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die Grünflächen und Pflanzungen im Nahbereich des Gebäudes des “Rastplatzes der Zukunft” werden mittels des innovativen Prinzips der Schwammstadt bewässert. Das eingesetzte Substrat funktioniert dabei wie ein Schwamm. Bäume haben in miteinander verbundenen Schotterkörpern mehr Raum, sich zu entwickeln und auszubreiten. Gleichzeitig kann das Substrat in den kleinen Hohlräumen Wasser aus Niederschlag speichern. Dieses steht dem Bewuchs dann zur Verfügung und begünstigt seine Entwicklung. Gleichzeitig kann auch mehr Sickerwasser gespeichert werden. Bei erfolgreicher Testung, also positivem Wirkungsgrad, soll die Anwendung der Schwammstadt in der Planung weiterer Projekte mit den passenden Parametern berücksichtigt werden.
Zeithorizont der Maßnahme	Das Prinzip der Schwammstadt befindet sich in testweiser Umsetzung.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen.
Titel der Maßnahme	Wassersparende Sanitäreinrichtungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	• Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen • Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Ab 2026 sind in Neubau und Bestandssanierungen von Hochbauten ausschließlich wassersparende Sanitäreinrichtungen im Sinne der EU-Taxonomie zu berücksichtigen.
Zeithorizont der Maßnahme	Ab 2026.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen.
Titel der Maßnahme	Wasserenthärtungsanlagen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	• Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen • Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG setzt Wasserenthärtungsanlagen bei sanierten und neuen Rast- bzw. Parkplätzen ein, wo sie aufgrund des Härtegrads des Wassers nötig sind. Dies ermöglicht einerseits die Herstellung von weichem Wasser, womit die Menge des entnommenen Wassers und somit die Betriebskosten gesenkt werden können. Andererseits ermöglicht es das Recycling von Prozesswasser, wodurch ebenso weniger Wasser verbraucht wird.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	• Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen • Verringerung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen
Titel der Maßnahme	Leitungsinformationssystem Wasserversorgung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	• Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen • Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Geplant ist der Aufbau des „Leitungsinformationssystems Wasserversorgung“ zur Aufnahme aller Bestandteile der ASFINAG-Wasserversorgung und der standardisierten Abbildung im geografischen Informationssystem der ASFINAG. Mit diesem Informationssystem soll die Auffindung von Leckagen beschleunigt und damit der ungewollte Wasseraustritt reduziert werden.
Zeithorizont der Maßnahme	Der Aufbau des Systems befindet sich in Umsetzung. Der Projektabschluss ist bis Ende 2029 geplant.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen

Titel der Maßnahme	Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ableitung von Wasser (Niederschlagswasser)
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG leistet durch den Betrieb von fast 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen einen positiven Beitrag zur Reinigung der Straßenoberflächenwässer, die durch den natürlichen Niederschlag entstehen - Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Jährliche Erhöhung der Anzahl oder Anpassung an den Stand der Technik der Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen. Derzeit betreibt die ASFINAG gut 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen. Mit diesen Anlagen werden die Straßenwässer, mit Ausnahme von Chlorid (siehe dazu die Maßnahme „Anlassbezogene Verdichtung der Gewässerschutzanlagen“), vor Ort gereinigt. Dadurch werden Bäche, Flüsse und das Oberflächen- und Grundwasser im Bereich des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes geschützt. Die Maßnahme zielt auf eine Optimierung des Entwässerungssystems am ASFINAG-Netz ab.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Aufbereitung und Wiederverwendung von Wasser
Derzeitige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 27 Mio. - OpEx: Ca. EUR 22 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 233 Mio. - OpEx: Ca. EUR 108 Mio.
Titel der Maßnahme	Leitungsinformationssystem Flüssigkeiten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ableitung von Wasser (Niederschlagswasser)
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG leistet durch den Betrieb von fast 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen einen positiven Beitrag zur Reinigung der Straßenoberflächenwässer, die durch den natürlichen Niederschlag entstehen - Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Entwicklung und Erstellung eines „Leitungsinformationssystems Flüssigkeiten“ für das bedarfsorientierte Erhaltungsmanagement des Entwässerungssystems im Zuständigkeitsbereich der ASFINAG. Das Streckennetz wird von einem Entwässerungssystem mit einer Länge von rund 7.000 km Kanalleitung und weiteren rund 7.000 km offenen Ableitungs- und Sickergräben begleitet. Das gegenständliche Projekt umfasst einerseits die Erhebung, Verortung und Bewertung des Entwässerungssystems und andererseits die TV-Inspektion sowie ggf. die Spülung und Dichtheitsprüfung der Leitungen bzw. Haltungen, Schächte, Inspektionsöffnungen und Sonderbauwerke.
Zeithorizont der Maßnahme	Der Aufbau des Systems befindet sich in Umsetzung. Der Projektabschluss ist bis Ende 2029 geplant.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Verringerung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen

Umfang aller Maßnahmen

Da Wasser für alle Tätigkeiten vom Betrieb der Straßen bis hin zur Nutzung des Straßennetzes inklusive der Rast- und Parkanlagen benötigt wird, beziehen sich auch die Maßnahmen auf die eigenen Geschäftstätigkeiten sowie die nachgelagerte Wertschöpfungskette das österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz betreffend. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Ressourcennutzung steht die Natur als stille Stakeholderin dabei im Fokus.

Maßnahmen in Bezug auf Wasserrisiko- und Wasserstressgebiete

Laut Aqueduct Tool des World Resources Institute (WRI) ist Österreich weder aktuell noch in Zukunft (in einem Zeitrahmen bis 2030 bzw. bis 2050) erheblich von Gebieten mit Wasserstress betroffen. Auf einer Skala von “low” bis “extremely high” ist flächendeckend für ganz Österreich aktuell eine sehr geringe (<10 %) Wahrscheinlichkeit vorausgesagt, von Wasserstress betroffen zu sein.

Im Szenario für 2030 – unter der Annahme des “Business as usual” – zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. Ein kleines Gebiet zwischen Judenburg in der Steiermark und Klagenfurt in Kärnten muss mit einer etwas höheren Wahrscheinlichkeit von 10-20 % (“low to medium”) Betroffenheit rechnen. Die Ortschaften im nordöstlichen Österreich nahe der Grenze zu Tschechien und der Slowakei, wie beispielsweise Waidhofen an der Thaya, Laa an der Thaya oder Mistelbach, sind sogar mit einer 20-40 %-igen Wahrscheinlichkeit (“medium to high”) klassifiziert.

Dasselbe Gebiet an der Grenze zu Tschechien und der Slowakei ist auch im Szenario bis 2050 – ebenfalls unter der Annahme des “Business as usual” – von einer mittleren bis hohen (20-40 %) Wasserstresswahrscheinlichkeit betroffen.

Aufgrund der derzeitigen Situation hat die ASFINAG aktuell keine Maßnahmen gesetzt, die sich explizit auf Wasserstress- oder Wasserrisikogebiete beziehen.

7.4.2. Kennzahlen und Ziele

7.4.2.1. E3-3 – Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

Die ASFINAG hat derzeit keine messbaren Ziele definiert. Erst nach Erhebung der internen Gesamtwasserentnahme durch die flächendeckende Installation der Smart Meter und des Wasserverbrauchstools ist die Setzung konkreter, messbarer Ziele sinnvoll und die Bewertung der Maßnahmen möglich. Dennoch verfolgt die ASFINAG kontinuierlich die übergeordneten Ziele, die Wasserentnahme stark zu reduzieren, den Anteil an Nutzwasser zu erhöhen und die Gewässerschutzanlagen weiter auszubauen.

7.4.2.2. E3-4 – Wasserverbrauch

Die ASFINAG entnimmt Wasser, welches wieder zurück in Gewässer ein- oder an Dritte weitergeleitet wird. Ein Wasserverbrauch im Sinne der dauerhaften Speicherung von Wasser ist nicht gegeben, folglich ist keine entsprechende Kennzahl zu veröffentlichen.

Nachdem es sich bei der Menge des wiederverwendeten Wassers durch die Kanalspülfahrzeuge mit Wasserrecyclinganlage durch die Dienstleister:innen der ASFINAG um eine schätzungsweise sehr geringe und damit unwesentliche Menge handelt, wird die Kennzahl zum Gesamtvolumen des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers in m³ nicht veröffentlicht.

Die ASFINAG speichert keine wesentlichen Mengen an Wasser, folglich ist keine entsprechende Kennzahl zu veröffentlichen.

7.5. E4 - Biologische Vielfalt und Ökosysteme

7.5.1. Strategie

7.5.1.1. E4-1 – Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

Es bestehen keine Risiken bezogen auf die Resilienz des Geschäftsmodells und der Strategie im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen. Hinsichtlich näherer Informationen zur Analyse *siehe ESRS 2 IRO-1* Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen IROs im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen.

7.5.2. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

7.5.2.1. E4-2 – Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Nachfolgend werden die Konzepte für das Management der IROs im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen dargelegt.

Titel des Konzepts	Beilage „Projektentwicklung BMG“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Die Beilage 10 „Projektentwicklung BMG“ der Compliance-Richtlinie (für nähere Informationen <i>siehe G1-1</i>) regelt unter anderem auch die Einbindung des Fachbereichs „Umwelt- und Verfahrensmanagement“ in die Vorbereitung und Begleitung behördlicher Genehmigungsverfahren. Dieser Fachbereich ist zu bestimmten Zeitpunkten zur Sicherstellung der Compliance verpflichtend zu konsultieren. - Es gibt keine Ziele und daher auch keinen Überwachungsprozess, da es sich um eine Richtlinie handelt.
Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Die Richtlinie wurde im SIM von Vorstand und den Geschäftsführungen freigegeben. Für die Umsetzung der Beilage 10 zuständig ist die „Projektentwicklung“ bzw. der Fachbereich „Umwelt- und Verfahrensmanagement“ in der BMG. Bei Bedarf ist die Abteilung „Recht und Einkauf“ einzelfallbezogen einzubinden.

Titel des Konzepts	Leitfaden „UVP Projektänderungen Vorbereitung und Durchführung von Änderungen UVP-pflichtiger Projekte“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Der Leitfaden 19 „UVP Projektänderungen Vorbereitung und Durchführung von Änderungen UVP-pflichtiger Projekte“ legt die Vorgehensweise bei UVP-Projektänderungen fest, um die rechtskonforme Umsetzung sicherzustellen. - Es gibt keine Ziele, da es sich um einen Leitfaden handelt.
Anwendungsbereich des Konzepts	Der Leitfaden gilt für Projekte bzw. Projektänderungen, die im Rahmen des Bescheidregimes genehmigt wurden und nach der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)-Novelle 2012 zur Genehmigung bei der UVP-Behörde eingereicht wurden.
Verantwortung für die Umsetzung	Der Leitfaden gilt für Mitarbeiter:innen der BMG und wird von der Geschäftsführung der BMG freigegeben.

Titel des Konzepts	Leitfaden „Durchführung der UVP-Nachkontrolle“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Der Leitfaden 43 „Durchführung der UVP-Nachkontrolle“ dient der Unterstützung und der Sicherstellung der einheitlichen und effizienten Abwicklung der UVP-Nachkontrolle. Durch den Leitfaden erfolgen Erläuterungen zum Ablauf, zu den wesentlichen Inhalten der Berichte und Unterlagen sowie die Definition der Zuständigkeiten. - Es gibt keine Ziele, da es sich um einen Leitfaden handelt.

Anwendungsbereich des Konzepts	Der Leitfaden gilt für Projekte, bei denen es Auflagen gemäß UVP-Gesetz gibt.
Verantwortung für die Umsetzung	Der Leitfaden richtet sich an Mitarbeiter:innen der BMG und wird von der Geschäftsführung der BMG freigegeben.
Titel des Konzepts	Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Die Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ regelt die Planung und Errichtung von Wildquerungshilfen (Grünquerungen) an Neubaustrecken, die Nachrüstung an Bestandsstrecken sowie die Funktionserhaltung von bestehenden Wildquerungshilfen. - Ziel ist die 100 %-ige Erfüllung der Vorgaben der Dienstanweisung. Der Fortschritt der Umsetzung wird vom BMK überwacht.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Dienstanweisung ist österreichweit von der ASFINAG umzusetzen.
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Umsetzung verantwortlich ist der Fachbereich „Umwelt- und Verfahrensmanagement“ der BMG.
Titel des Konzepts	Klima- und Umweltschutzprogramm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel - Auswirkungen auf den Zustand von Arten - Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	- Durch einen erhöhten CO₂-Ausstoß wird der Klimawandel verstärkt und dadurch auch der damit zusammenhängende Biodiversitätsverlust. - Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint. - Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen - Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation im Zusammenhang mit dem Klimawandel - Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Siehe ESRS E1, Kapitel E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel Dieses Konzept beinhaltet Ziele und Maßnahmen – siehe Kapitel E4-3 und E4-4 – um die angeführten Risiken und Chancen zu managen. Dazu zählen auch Dekarbonisierungsmaßnahmen (Siehe ESRS E1, Kapitel E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten), da wesentliche Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel als Einflussfaktor auf den Verlust an biologischer Vielfalt identifiziert wurden.
Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Umsetzung des Konzepts ist die Konzernsteuerung verantwortlich.
Titel des Konzepts	Schulungen „Wald und rechtliche Bestimmung“ und „Fachgerechte Pflege von Bäumen und Beständen“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel - Auswirkungen auf den Zustand von Arten - Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	- Durch einen erhöhten CO₂-Ausstoß wird der Klimawandel verstärkt und dadurch auch der damit zusammenhängende Biodiversitätsverlust. - Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint. - Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen - Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation im Zusammenhang mit dem Klimawandel - Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Im Rahmen der ForstG-Schulung werden Mitarbeiter:innen Themen zu Wald und damit verbundene rechtliche Bestimmung nähergebracht, insbesondere der Waldbegriff, Funktionen der Wälder, Rodung und Fällung, Ersatzmaßnahmen und Waldpflege und Straßenbetrieb. Im Zuge der Schulung zur fachgerechten Pflege von Bäumen wird die Pflege von Bäumen und Wäldern, u. a. anhand von Best-Practice-Beispielen erläutert. Es wird auf die Funktionen von Bäumen und Wäldern an öffentlichen Straßen eingegangen und deren bestmögliche Pflege und Erhaltung.

Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Umsetzung des Konzepts sind die Abteilungen „Betriebliches Umweltmanagement“ und „Umwelt- und Verfahrensmanagement“ verantwortlich.

Es wurden keine IROs hinsichtlich Produkte, Bestandteile und Rohstoffe, der Produktion, der Beschaffung und des Verbrauchs von Ökosystemen sowie der sozialen Folgen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen identifiziert. Daher gibt es auch keine Konzepte, welche diese Aspekte berücksichtigen.

Die ASFINAG hat Konzepte zum Schutz der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme in Bezug auf Betriebsstandorte, die es in oder in der Nähe eines Gebietes mit schutzbedürftiger Biodiversität betreibt, umgesetzt. Die ASFINAG hat kein Konzept betreffend Landnutzungsänderung und Landwirtschaft.

7.5.2.2. E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Folgende Maßnahmen werden für das Management der IROs hinsichtlich biologischer Vielfalt und Ökosysteme umgesetzt oder sind geplant:

Titel der Maßnahme	Erfüllung der „Dienstanweisung Lebensraumvernetzung Wildtiere“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Diese Maßnahme beinhaltet die Planung und den Bau neuer Grünquerungen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz gemäß den Vorgaben der Dienstanweisung Lebensraumvernetzung. Mit der Umsetzung der Maßnahmen wird die Durchlässigkeit der Wanderkorridore von Groß- und Mittelsäußern in Österreich erhöht. Der herangezogene Indikator ist die Anzahl der Wildquerungshilfen, siehe ESRS E4-5. Grundlage für die Errichtung ist die „Dienstanweisung Lebensraumvernetzung Wildtiere“ sowie die RVS 04.03.12 Wildschutz für die technische und landschaftsbauliche Dimensionierung und Gestaltung.
Zeithorizont	Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde 2006 begonnen und diese soll 2040 abgeschlossen sein.
Derzeitige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 2 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 63 Mio.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Ausgleich / Kompensation
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Wildquerungshilfen sind naturbasierte Lösungen, die dem Erhalt der biologischen Vielfalt dienen.
Leistungsindikatoren	- Taxonomiefähiger CapEx: Ca. EUR 0,88 Mio. - Taxonomiefähiger OpEx: Ca. EUR 0,07 Mio. - Taxonomiekonformer CapEx: Ca. EUR 0,05 Mio. - Taxonomiekonformer OpEx: / Die Leistungsindikatoren gemäß Taxonomie-Verordnung (EU) 2021/2178 beinhalten Aufwände und Investitionen, welche bis zu einem Jahr vor Baubeginn bzw. welche bis zu einem Jahr nach Fertigstellung entstanden sind. Die derzeitigen finanziellen Mittel beinhalten im Vergleich zu den Leistungsindikatoren auch Planungskosten.
Titel der Maßnahme	Ökologische Optimierung bestehender Grünquerungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Diese Maßnahme zielt auf eine ökologische Optimierung bereits bestehender Grünquerungen am ASFINAG-Netz durch Strukturierungs-Elemente wie Totholz- und Lesesteinhaufen oder spezifischere Bepflanzung ab. Die Maßnahme wird im Bedarfsfall umgesetzt. Siehe dazu die Maßnahme „Durchführung von Funktionskontrollen an Grünbrücken“.
Zeithorizont	Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde bereits begonnen und sie soll bis 2030 abgeschlossen werden.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Wiederherstellung / Sanierung
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Wildquerungshilfen sind naturbasierte Lösungen, die dem Erhalt der biologischen Vielfalt dienen.

Titel der Maßnahme	Durchführung von Funktionskontrollen an Grünbrücken
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Ziel der Maßnahme ist es, regelmäßige Funktionskontrollen an allen Grünquerungen entlang des ASFINAG-Netzes gemäß der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ fortzuführen und bei Bedarf Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Im Rahmen der Funktionskontrolle wird überprüft, ob und welche Tierarten die Querungshilfe auf ihren Wanderungen oder auch als Lebensraum nutzen. Siehe dazu die Maßnahme „Ökologische Optimierung bestehender Grünbrücken“. Alle zwei Jahre muss ein Bericht über die Funktionskontrollen erstellt werden.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend während der Lebensdauer umgesetzt.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Hierbei handelt es sich um eine Funktionskontrolle.
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Wildquerungshilfen sind naturbasierte Lösungen, die dem Erhalt der biologischen Vielfalt dienen.

Titel der Maßnahme	Verminderungs- und Schutzmaßnahmen im Bau
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Rahmen von Bauprojekten werden diverse Verminderungs- und Schutzmaßnahmen im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme umgesetzt, abhängig von der Art und Auswirkung der Baumaßnahmen und den damit verbundenen Wirkfaktoren. Dazu zählen unter anderem zeitliche Beschränkungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Vorgaben zu Baumaschinen, Bau von Gewässerschutzanlagen, Abstände zu sensiblen Biotopen oder Tabuflächenpläne.
Zeithorizont	Diese Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Hierbei handelt es sich um technische Lösungen.

Titel der Maßnahme	Verminderungs- und Schutzmaßnahmen im Betrieb
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts - Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Rahmen der betrieblichen Erhaltung werden diverse Verminderungs- und Schutzmaßnahmen zum Schutz der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme umgesetzt. Dazu zählen unter anderem Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gewässerschutzanlagen oder Ausgleichsflächen.
Zeithorizont	Diese Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Hierbei handelt es sich um technische Lösungen.

Titel der Maßnahme	Maßnahmen zur Reduktion von THG-Emissionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Durch einen erhöhten CO ₂ -Ausstoß wird der Klimawandel verstärkt und dadurch auch der damit zusammenhängende Biodiversitätsverlust.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Siehe ESRS E1, Kapitel E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten
Zeithorizont	Diese Maßnahmen sollen bis 2050 abgeschlossen sein.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Hierbei handelt es sich um Maßnahmen zur Minimierung der THG-Emissionen.
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Hierbei handelt es sich um technische Lösungen.

Titel der Maßnahme	Weiterführung Ausgleichsflächen-Kataster und Baumkataster
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen

Adressiertes wesentliches IRO	Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Zuge der Erstellung des Baumkatasters wurden alle Gehölzbestände, Einzelbäume, Räumden, Aufforstungsflächen und Strauchflächen inklusive Datenerhebung wie Baumarten, Höhe, Alter, Gesundheitszustand etc. vollständig erfasst. Im Ausgleichsflächenkataster wurden sämtliche Ausgleichsflächen erfasst, welche im Rahmen der Tätigkeiten der ASFINAG angelegt wurden. Sämtliche Mitarbeiter:innen haben über das ASFINAG-GIS Zugriff auf diese Daten. Die Kataster werden auch als Managementinstrument verwendet. Die erfassten Daten sollen regelmäßig überprüft und aktualisiert werden.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wurde bereits umgesetzt und soll weitergeführt werden.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Hierbei handelt es sich um eine Monitoringmaßnahme, keine Abhilfemaßnahme.
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Nicht zutreffend, da es sich um eine Softwarelösung handelt.
Titel der Maßnahme	Durchführung der wiederkehrenden Baumkontrolle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Zuge der wiederkehrenden Baumkontrolle werden laufend Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, zur Aufrechterhaltung der Streckenverfügbarkeit (Stichwort Windwurf, Schneedruck und Bestandsstabilität) sowie zur Pflege von Einzelbäumen und verkehrsbegleitenden Gehölzbeständen umgesetzt.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Hierbei handelt es sich um eine Monitoringmaßnahme, keine Abhilfemaßnahme.
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Hierbei handelt es sich um eine naturbasierte Lösung, die der Kontrolle des Baumbestandes dient.

7.5.3. Kennzahlen und Ziele

7.5.3.1. E4-4 – Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Die folgenden messbaren und ergebnisorientierten Ziele wurden von der ASFINAG im Bereich Biodiversität und Ökosysteme gesetzt.

Titel des Ziels	Erfüllung der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Erfüllung der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ (BMVIT-300.040/0002-II/ST-ALG/2006BMVIT) durch Errichtung neuer oder Attraktivierung bestehender Grünquerungen am A&S-Netz.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2040 erreicht werden.
Zielniveau	100 %-ige Erfüllung der Vorgaben der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“
Bezugswert	Basisjahr 2006: 0 %
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Bei dem Ziel handelt es sich um eine Dienstanweisung des zuständigen Ministeriums.
Einbeziehung von Interessensträger:innen	Die Dienstanweisung wurde vom zuständigen Ministerium erstellt.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Grundlage für die Festlegung der Inhalte der Dienstanweisung sind die Wanderkorridore von Groß- und Mittelsäußern in Österreich und deren Einschränkung durch das hochrangige Straßennetz samt Wildschutzzäunen, Rückhaltesystemen und Lärmschutzwänden.
Zielfortschritt	Bis Ende 2024 wurden 27 % der genannten Anforderungen der Dienstanweisung „Lebensraumvernetzung Wildtiere“ umgesetzt. Zur Berechnung des Zielfortschritts wird die Anzahl der bereits erfüllten Anforderungen durch die Gesamtzahl der Anforderungen dividiert. Der Fortschritt der Zielerreichung wird durch den Fachbereich Umwelt und Verfahrensmanagement überwacht.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2024.
Ökologische Schwellenwerte	Es wurden keine ökologischen Schwellenwerte bei der Festlegung des Ziels berücksichtigt.

Rechtsgrundlage	• FFH-Richtlinie • Weltcharta für die Natur der Vereinten Nationen • Bonner Konvention und Berner Konvention • Alpenkonvention • Biodiversitätskonvention • UNEP und IUCN • Naturschutzgesetze und Jagdgesetze sowie Tierartenschutzverordnungen der Länder
Kompensationsmaßnahmen	Die Zielvorgabe beinhaltet die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Wiederherstellung und Sanierung

Ziele betreffend die Eindämmung des Klimawandels, welcher zum Biodiversitätsverlust beiträgt, sind im *Standard E1* dargelegt. Biodiversitätsverluste durch Bodenversiegelung wurden in der Vergangenheit vereinzelt und werden gegenwärtig regelmäßig bis zur Schwelle der Genehmigungsfähigkeit durch Ausgleichsflächen ausgeglichen. Diese Maßnahme ist im Anlassfall gesetzlich verpflichtend umzusetzen und daher ist keine Zielsetzung geplant. Die korrekte Durchführung der Pflegemaßnahmen auf Ausgleichsflächen wird regelmäßig überprüft.

Risiken, welche durch mögliche regulatorische Änderungen bedingt sind, werden laufend im Rahmen des Legistkradars überwacht. Für nähere Informationen *siehe ESRS G1*. Weiters wird regelmäßig evaluiert, ob Anpassungen der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation auf Grund von Klimawandel oder zur Erhöhung der biologischen Vielfalt notwendig sind. Diese Maßnahmen werden dann sukzessive umgesetzt. Auch hier erfolgt keine Zielsetzung, da im Anlassfall Maßnahmen getroffen werden.

7.5.3.2. E4-5 – Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen

Standorte in und in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität

Es befinden sich 216 Streckenabschnitte der ASFINAG in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität, die Fläche beläuft sich gesamt auf 1.486,7 ha.

Titel der Kennzahl	Streckenabschnitte und Flächen in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Zur Berechnung der Streckenabschnitte und Fläche wurden jene Standorte des ASFINAG-Netzes ausgewertet, die sich in oder in der Nähe (300 m) von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität befinden. Die Auswertung erfolgte mit Hilfe eines GIS. Hierbei wurde das Streckennetz der ASFINAG inklusive einer Hülle von 300 m mit den ausgewählten Schutzgebieten verschnitten. Zu diesen Schutzgebieten zählen die Natura 2000 Gebiete, KBIs, UNESCO Welterbestätten sowie IUCN Schutzgebiete der Kategorien I, II, III und IV. Anschließend wurden die Anzahl der Streckenabschnitte, deren Länge und die daraus resultierende Hektaranzahl berechnet.
Validierung durch externe Stelle	Der Parameter wird nicht von einer externen Stelle validiert.
Wert	• 216 Streckenabschnitte • 1.486,7 ha

Kennzahlen betreffend Landnutzungsänderungen

Titel der Kennzahl	Bodenversiegelung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Für die Berechnung der Bodenversiegelung wird der Netzzustandsbericht herangezogen. Die Vermessung für den Netzzustandsbericht erfolgt mittels Roadstar und beinhaltet alle Hauptfahrbahnen und Nebenanlagen. Alle anderen Flächen werden mit Hilfe des GIS ausgewertet.
Validierung durch externe Stelle	Der Parameter wird nicht von einer externen Stelle validiert.
Wert	63 km ²

Kennzahlen in Bezug auf den Zustand von Ökosystemen

Titel der Kennzahl	Ausgleichsflächen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Bodenversiegelung durch Straßen im Bestand sowie durch Baumaßnahmen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die Kennzahl ist die Summe aller Ausgleichsflächen, welche im Rahmen der Tätigkeit der ASFINAG bis Ende 2024 angelegt wurden. Die Summe der Ausgleichsflächen wird in km ² gemessen.
Validierung durch externe Stelle	Der Parameter wird nicht von einer externen Stelle validiert.
Wert	Die Ausgleichsflächen belaufen sich auf 21,40 km ² .
Titel der Kennzahl	Wildquerungshilfen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Auswirkungen auf den Zustand von Arten
Adressiertes wesentliches IRO	Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die Kennzahl beinhaltet die Summe aller Wildquerungshilfen, welche als Überführung oder Unterführung am ASFINAG-Netz bisher errichtet wurden. Die Summe der Wildquerungshilfen wird als Anzahl gemessen.
Validierung durch externe Stelle	Der Parameter wird nicht von einer externen Stelle validiert.
Wert	Derzeit gibt es 58 Wildquerungshilfen.

7.6. E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

7.6.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

7.6.1.1. E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Folgende Konzepte werden betreffend Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft umgesetzt:

Titel des Konzepts	Leitfaden zum Umgang mit Abfällen und Altlasten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfall
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Der Leitfaden zum Umgang mit Abfällen und Altlasten regelt den Umgang mit Abfällen im Zusammenhang mit Tätigkeiten in der Bau- und Betriebsphase der ASFINAG österreichweit. Grundsätze sind, unter Berücksichtigung der abfallrechtlichen Hierarchie, die Vermeidung von Abfällen, der schonende Einsatz von Ressourcen durch Verwertung und Wiederverwendung, die Senkung der Kosten sowie die Schulung der Mitarbeiter:innen. Mit der Strategie wird keine messbare und ergebnisorientierte Zielvorgabe verfolgt, da es sich um einen Leitfaden handelt, wodurch ein Monitoring nicht notwendig ist. Dieses Konzept ist ausgerichtet auf die Abkehr von der Nutzung von Primärrohstoffen, einschließlich einer relativen Zunahme der Nutzung sekundärer (recycler) Ressourcen. Es zielt darauf ab, Baurestmassen und Ausbruchmaterialien, falls möglich, direkt in Bauvorhaben der ASFINAG zu verwerten.
Anwendungsbereich des Konzepts	ASFINAG-Netz
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Überwachung der Anwendung der Vorgaben des Leitfadens im Unternehmen sind die Abfallbeauftragten der Gesellschaften zuständig.
Verfügbarkeit des Konzepts	Alle Mitarbeiter:innen können den Leitfaden entweder über das interne Dokumentenmanagementsystem abrufen oder dem Aushang am schwarzen Brett entnehmen.

Titel des Konzepts	Klima- und Umweltschutzprogramm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung - Abfall
Adressiertes wesentliches IRO	- Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur - Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Siehe ESRS E1, Kapitel E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel Das Konzept ist auf die nachhaltige Beschaffung ausgerichtet. Ziel des Konzeptes ist es, durch eine Ausweitung der derzeitigen nachhaltigen Beschaffungskriterien neue Standards für die Beschaffung bei Bauvorhaben sowie im laufenden Betrieb zu etablieren. Zudem liegt das Konzept Ziele und Maßnahmen betreffend Abfallreduktion und -verwertung fest.

7.6.1.2. E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Titel der Maßnahme	Kampagnen zur Bewusstseinsbildung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfall
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Es sollen mehrere Kampagnen zur Bewusstseinsbildung der Kund:innen zum Thema Abfall entlang der Strecke durchgeführt werden.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend bis 2030 umgesetzt werden.

Titel der Maßnahme		Ökosoziales Qualitätskriterium: Zugabe von Ausbauasphalt in Asphaltmischgut
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema		Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
Adressiertes wesentliches IRO		Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme		Der Vergabeprozess sieht bei größeren Aufträgen von mehr als einer Million Euro nachhaltige Beschaffungskriterien vor, darunter wird eine Aufnahme in die Ausschreibung empfohlen. Der Qualitätskriterienkatalog umfasst derzeit 22 ökosoziale Qualitätskriterien, aus denen projektspezifisch gewählt werden kann. Die Bieter:innen haben die Möglichkeit, im Zuge der Angebotslegung die jeweils ausgeschriebenen Kriterien anzubieten. Zu diesen ökosozialen Qualitätskriterien zählt auch die Zugabe von Ausbauasphalt in Asphaltmischgut.
Zeithorizont		Hierbei handelt es sich um eine laufende Maßnahme.
Titel der Maßnahme		Datenmanagementtool
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema		- Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung - Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO		- Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur - Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme		Ziel ist die Einführung eines zentralen, baustellenbezogenen Datenmanagementtools zur Datenerhebung eingesetzter Ressourcen und angefallener Abfälle bei österreichweiten Bau- und Sanierungsprojekten. Dies soll dazu beitragen, Ressourcenzuflüsse und Abfälle detaillierter analysieren zu können und weitere Maßnahmen zu setzen.
Zeithorizont		Diese Maßnahme soll bis 2030 umgesetzt werden.
Titel der Maßnahme		Konzept zur ressourcenschonenden Bauweise
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema		- Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung - Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO		- Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur - Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme		Es soll ein Konzept zur ressourcenschonenden Bauweise und Konstruktionen erstellt werden. Dieses soll sich außerdem auf die Reduktion des Einsatzes von Primärrohstoffen fokussieren. Die Aspekte sollen österreichweit bei Bau- und Sanierungsmaßnahmen angewendet werden.
Zeithorizont		Diese Maßnahme soll bis 2030 umgesetzt werden.

7.6.2. Kennzahlen und Ziele

7.6.2.1. E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Folgende Ziele wurden betreffend Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft festgelegt:

Titel des Ziels		Erhöhung des Recyclinganteils in Asphaltkonstruktionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema		- Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung - Abfall
Adressiertes wesentliches IRO		- Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur - Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept		Bis 2035 soll der Recyclinganteil bei Asphaltkonstruktionen von ASFINAG-Bau- und Sanierungsmaßnahmen 50 % bei möglichen Projekten betragen. Ausgenommen sind Deckschichten, da hier die Zugabe von Recyclingmaterial auf Grund von technischen Randbedingungen nicht zulässig ist. Hierbei handelt es sich um ein freiwilliges Ziel, welches die Abfallbewirtschaftung und die Minimierung von Primärrohstoffen adressiert. Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeitraum		Das Ziel soll bis 2035 erreicht werden.
Zielniveau		Erhöhung des Recyclinganteils in Asphaltkonstruktionen auf 50 %.
Bezugswert		Der Recyclinganteil in Asphaltkonstruktionen im Jahr 2024 beträgt mindestens 10 %.

Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Für die Erreichung dieses Ziels wird angenommen, dass weiterhin eine entsprechende Wirtschaftlichkeit gegeben ist und entsprechende regulatorische Vorgaben bestehen. Das Ziel setzt voraus, dass entsprechende Mischgutrezepturen vorliegen und die Mischanlagen über entsprechende Modernisierungen verfügen, die die Verarbeitung von Recyclingmaterial ermöglichen.
Einbeziehung von Interessensträger:innen	Bauwirtschaft, Forschung
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Nein
Zielfortschritt	Die Zielerreichung wird erst ab dem Jahr 2025 gemessen.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Das Ziel wurde im Jahr 2024 neu definiert und soll ab dem Jahr 2025 aktiv verfolgt werden.
Ökologische Schwellenwerte	Es wurden keine ökologischen Schwellenwerte bei der Festlegung des Ziels berücksichtigt.
Abfallhierarchie	Recycling
Titel des Ziels	Aufbereitung von bei Bau- und Sanierungsmaßnahmen anfallenden Materialien
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfall
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Bis 2030 werden bei allen Projekten, bei denen die Voraussetzungen zur Taxonomiekonformität gegeben sind, die folgenden anfallenden Materialien zur bestmöglichen Verwertung vorbereitet oder zugeführt: Straßenaufbruch, Beton, Asphalt und technisches Schüttmaterial. Ausgenommen hiervon sind gefährliche Abfälle, gemäß der Definition AWG 2002. Hierbei handelt es sich um ein freiwilliges Ziel, welches die Abfallbewirtschaftung adressiert. Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2030 erreicht werden.
Zielniveau	Bis 2030 werden bei allen Projekten, bei denen die Voraussetzungen zur Taxonomiekonformität gegeben sind, die folgenden anfallenden Materialien zur bestmöglichen Verwertung vorbereitet oder zugeführt: Straßenaufbruch, Beton, Asphalt und technisches Schüttmaterial.
Bezugswert	Basisjahr 2024: Zwei Projekte erfüllen die Voraussetzungen.
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Die Zielvorgaben ergeben sich aus den Anforderungen der EU-Taxonomie Verordnung.
Einbeziehung von Interessensträger:innen	Bauwirtschaft
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Nein
Zielfortschritt	Zwei Projekte erfüllen im Jahr 2024 die Voraussetzungen.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine
Ökologische Schwellenwerte	Es wurden keine ökologischen Schwellenwerte bei der Festlegung des Ziels berücksichtigt.
Abfallhierarchie	Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling

7.6.2.2. E5-4 – Ressourcenzuflüsse

Die größten und wesentlichen Produkt- und Materialströme im Zusammenhang mit dem Bau und der Sanierung von Autobahnen und Schnellstraßen sind:

- Stahl
- Asphalt
- Beton
- Holzbeton-Lärmschutzwand-Kassetten
- Gestein, Schotter, Sand und Schüttmaterial
- Kabel
- Kunststoffrohre und Kunststoffschläuche

Die wesentlichen Produkte und Materialien im Bau werden unverpackt per LKW geliefert. Wenn überhaupt, dienen Abstandshalter oder Umreifungsbänder aus Kunststoff zur Fixierung der Produkte.

Für den Betrieb wird bei winterlichen Bedingungen Sole, ein Gemisch aus Natriumchlorid und Wasser, benötigt. Weitere Betriebsstoffe wie Öl oder Kältemittel sind vernachlässigbar und werden daher im Gesamtgewicht der Ressourcenzuflüsse nicht berücksichtigt. Für den Betrieb der eigenen Fahrzeuge wird Treibstoff benötigt.

Zur Bereitstellung der Dienstleistungen werden diverse Sachanlagen benötigt. Dazu zählen PKWs, Gebäude, IT-Ausrüstung oder Betriebs- und Geschäftsausstattung. Für die Aufrechterhaltung des Betriebs sind zudem LKWs sowie leichte und mittelschwere Maschinen erforderlich. Zur Bereitstellung von eigener Energie sind Energieproduktionsanlagen wie PV-Anlagen oder Wasserkraftanlagen notwendig. Sachanlagen werden im Gesamtgewicht der Ressourcenzuflüsse nicht berücksichtigt, da nur die Einbeziehung von Produkten und Materialien erforderlich ist.

Die ASFINAG vertreibt Vignetten und GO-Boxen. Diese werden extern zugekauft und an die Kund:innen weiterverkauft. Die im Berichtsjahr zugekauften und gelieferten sowie die für das Berichtsjahr 2024 produzierten Vignetten und GO-Boxen wurden als wesentliche Ressourcenzuflüsse eingestuft.

Der Anteil biologischer Materialien, welche für die Bereitstellung der Dienstleistungen benötigt werden, beinhaltet den Holzanteil der Salzsilos und Gantries sowie Erde, welche im Rahmen von Bauprojekten eingesetzt wird. Es können keine Angabe zur (nachhaltigen) Beschaffung oder zur Anwendung des Kaskadenprinzips gemacht werden, da die Produkte nicht direkt von der ASFINAG bezogen werden und auch die Abfälle an eine:n berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben werden.

Seltene Erden werden für die Herstellung von Stahlprodukten verwendet. Hierbei werden unter anderem Lanthan, Cer, Praseodym, Neodym, Gadolinium, Terbium und Yttrium verwendet.

Für die Herstellung von Stahl, Zement, Kabel und Kunststoffprodukten können kritische Rohstoffe verwendet werden. Dazu zählen Bor, Flussspat, Magnesium, Niob, Lithium, Antimon, Kupfer, Germanium, Beryllium und Kobalt.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentliche Ressourcenzuflüsse im Geschäftsjahr 2024:

Wesentliche Ressourcenzuflüsse	Gesamtgewicht	Wiederverwendung		Recycling	
		Gewicht wiederverwendeter Produkte und Komponenten	Anteil am Gesamtgewicht	Gewicht recycelter Materialien	Anteil am Gesamtgewicht
	Tonnen	Tonnen	Prozent	Tonnen	Prozent
Technische Produkte, Bestandteile und Materialien	4.007.299	217.190	5%	202.476	5%
Biologische Materialien	71.339	0	0%	0	0%
Verpackungen					
Summe	4.078.638	217.190	5%	202.476	5%

Berechnung der Ressourcenzuflüsse

Ressourcenzuflüsse Bau

Ressourcenzuflüsse für Bautätigkeiten werden mit Hilfe der abgerechneten Leistungen des Geschäftsjahres 2024 erhoben. Die abgerechneten Mengen der wesentlichen Ressourcenzuflüsse werden, bei Bedarf, mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren aus einschlägigen Bautabellen in Tonnen umgewandelt. Die Zuflüsse werden der Kategorie technische Produkte, Bestandteile und Materialien sowie biologische Materialien zugeordnet.

Ressourcenzuflüsse Betrieb

Streusalz als wesentliche Ressource im Betrieb wird bestandsgeführt. Der jährliche Zufluss wird über den zentralen Einkauf in Tonnen erhoben. Zu den wesentlichen Ressourcenzuflüssen zählt Treibstoff, welcher ebenfalls bestandsgeführt wird. Herangezogen wird die eingekaufte Menge in Litern, welche in Tonnen umgerechnet wird.

Produkte

Die im Berichtsjahr zugekauften und gelieferten sowie die für das Berichtsjahr 2024 produzierten Vignetten und GO-Boxen werden jeweils mit dem Gewicht pro Stück multipliziert und in der Kategorie technische Materialien und Produkte ausgewiesen.

7.6.2.3. E5-5 – Ressourcenabflüsse

Die folgende Tabelle zeigt das Abfallaufkommen der wesentlichen Abfallströme in Tonnen nach Verwertungs- und Beseitigungsverfahren:

Abfallaufkommen	Nicht-gefährliche Abfälle	Gefährliche Abfälle	Gesamt
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Verwertungsverfahren	4.684.072	0	4.684.072
Vorbereitung zur Wiederverwendung	3	0	3
Recycling	4.684.042	0	4.684.042
Sonstige Verwertungsverfahren	27	0	27
Beseitigung	1.035.262	4.568	1.039.830
Verbrennung	6.709	0	6.709
Deponierung	1.028.553	4.568	1.033.121
Sonstige Arten der Beseitigung	0	0	0
Gesamt	5.719.334	4.568	5.723.902

Die Gesamtmenge der nicht-recyclten Abfälle beträgt 1.040.000 Tonnen und der prozentuale Anteil der nicht-recyclten Abfälle beläuft sich auf 18 %. Die Gesamtsumme der gefährlichen Abfälle beträgt 4.568 Tonnen. In der ASFINAG fallen keine radioaktiven Abfälle an.

Zusammensetzung der Abfallströme

Abfallströme im Bau

Das größte Abfallaufkommen der ASFINAG entsteht im Rahmen der Bautätigkeiten und den damit verbundenen Abbruch- und Aushubarbeiten. Dieses setzt sich aus Beton, Asphalt, Stahl sowie Aushubmaterial zusammen. Es fallen außerdem Abfälle der Kategorie elektromaschinelle Ausrüstung, wie beispielsweise Kabel oder Lüfter, bei der Sanierung von Tunnelanlagen an.

Beton, Asphalt und Stahl können zum Großteil einem Verwertungsprozess zugeführt werden. Die Recyclingquote ist von der Beschaffenheit der verbauten und abgetragenen Materialien abhängig, sowie von der damit verbundenen Einhaltung von abfall- und umweltrechtlichen Vorgaben betreffend die Behandlung und Verwertung von Abfällen. Daher kann die Quote zwischen den einzelnen Bauvorhaben und Berichtsjahren erheblich variieren. Die seitens der EU geforderte Verwertungsquote von 70 % wird von der ASFINAG in diesem Zusammenhang jedoch jedenfalls übertroffen.

Elektromaschinelle Ausrüstung wird zum Großteil, abhängig von den Bestandteilen, einem Verwertungsprozess zugeführt. Bei Sanierungsmaßnahmen kann es jedoch auch vorkommen, dass intakte Anlagenteile im Betrieb wiederverwendet oder aufbereitet und wieder eingesetzt werden. Anfallende Materialien sind elektrische und elektronische Geräte, aber auch Metalle, Eisen- und Stahlabfälle, Siedlungsabfälle oder Kabel.

Abfallströme im Betrieb

In der Betriebsphase fällt Abfall entlang der Strecke sowie auf Park- und Rastanlagen an. Bei der Reinigung der Straßen entsteht Straßenkehrschutt. Bei jenen Straßennetzabschnitten mit Gewässerschutzanlagen fallen auch Rückstände in den Gewässerschutzanlagen nach der Abwasserreinigung an.

Unterschieden werden drei wesentliche Kategorien von Abfällen:

- Rückstände aus Gewässerschutzanlagen und Ölabscheidern
- Straßenkehricht
- Abfall, der entlang der Strecke oder auf Park- & Rastanlagen anfällt

Zu den wesentlichen Abfällen zählen daher Sand, Erde, Straßen- und Reifenabrieb sowie biogene Anteile, welche in den Gewässerschutzanlagen anfallen. Der Straßenkehricht besteht aus einem Staub-Sand-Gemisch mit biogenem Anteil. Abfall, der entlang der Strecke sowie auf Park- und Rastplätzen anfällt, ist Restmüll. Daher setzt er sich aus einer Vielzahl von Materialien zusammen, wie Kunststoffe, Textilien etc.

Alte funktionstüchtige IT-Geräte wie Notebooks werden Mitarbeiter:innen zum Kauf angeboten. Geräte, die nicht durch Mitarbeiter:innen erworben werden, oder defekte Geräte werden an eine:n befugte:n Abfallsammler:in übergeben. Ebenso werden ausgetauschte Server oder Drucker an befugte Abfallsammler:innen übergeben. Andere Abfallströme, welche im Bürobetrieb entstehen, wurden auf Grund der geringen Menge als unwesentlich kategorisiert.

Produkte

Zurückgegebene GO-Boxen werden, wenn möglich, refurbished und wieder eingesetzt. Jene GO-Boxen, die nicht wiederverwendet werden können, werden einem Recyclingprozess zugeführt. Vignetten, welche bis Jahresende nicht verkauft werden können, werden thermisch verwertet.

Berechnung der Abfallkennzahlen

Abfälle im Bau allgemein

Die Daten zu Abfällen im Bau werden mit Hilfe der abgerechneten Leistungen 2024 erhoben. Die abgerechneten Mengen der wesentlichen Abfallströme werden, bei Bedarf, mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren aus einschlägigen Bautabellen in Tonnen umgewandelt.

Abfälle Betrieb

Sämtliche wesentliche Abfallmengen, die im Betrieb anfallen, werden an befugte Entsorgungsunternehmen übergeben. Sind die Entsorgungsunternehmen über Rahmenvereinbarungen beauftragt, sind sie zu einer jährlichen Mengenerfassung in Tonnen verpflichtet, welche zu Beginn des Folgejahres an die ASFINAG übermittelt wird. Daneben existiert gemäß AWG in jeder Autobahnmeisterei ein Abfallwirtschaftskonzept. Diese Konzepte wurden anhand der gesetzlichen Vorgaben erstellt.

Die Anzahl der IT-Geräte, welche an Mitarbeiter:innen verkauft werden, sind der Wiederverwendung zuzuordnen. IT-Geräte, welche an ein Entsorgungsunternehmen übergeben werden, sind dem Recycling zuzuordnen. Die Tonnage wird jeweils durch Multiplikation der Stückanzahl mit dem spezifischen Gewicht des Produktes berechnet.

Produkte

Hinsichtlich GO-Boxen wird die Anzahl von aufbereiteten bzw. an ein Entsorgungsunternehmen übergebenen GO-Boxen während des Berichtsjahrs herangezogen. Diese Zahlen werden mit dem Gewicht einer GO-Box multipliziert und im Falle des Refurbishments, der Wiederverwendung und im Falle der Entsorgung dem Recycling zugeordnet. Bei der Vignette wird die Anzahl der nicht-verkauften Vignetten herangezogen und mit dem Gewicht multipliziert. Diese Menge wird der Verbrennung zugeordnet.

Metrikbeschreibungen

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge der verwendeten Produkte, technischer und biologischer Materialien
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Bau: Für die Berechnung der Gesamtmenge der verwendeten Produkte, technischen und biologischen Materialien im Zuge von Bautätigkeiten wurden die tatsächlich angefallenen Mengen für eine repräsentative Stichprobe herangezogen und auf die Gesamtbauleistung hochgerechnet. Beton, Asphalt, Holzbeton-Lärmschutzwand-Kassetten, Gestein, Schotter, Sand und Schüttmaterial werden in Kubikmeter erhoben. Kabel werden in Laufmeter erhoben und Kunststoffrohre, Kunststoffschläuche und Schlauchliner in Meter. Die Mengen werden mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren aus einschlägigen Bautabellen in Tonnen umgerechnet. Stahl wird in Tonnen erhoben. Betrieb: Die Daten der wesentlichen Produkte, technischer und biologischer Materialien im Zuge des Betriebs werden über die während des Berichtsjahrs eingekauften Mengen erhoben. Salz sowie die benötigten Materialien für Holzsilos, Stahl und Holz, werden in Tonnen erhoben. Treibstoff und AdBlue werden in Litern erhoben und mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren in Tonnen umgerechnet. Maut: Zu den wesentlichen Produkten, technischen und biologischen Materialien der Mautservicegesellschaft gehören Vignetten, GO-Boxen und Gantries. Bei den Vignetten wird die für das Berichtsjahr produzierte Stückzahl erhoben und mit Hilfe des Stückgewichts in Tonnen umgerechnet. Bei den Go-Boxen wird, die im Berichtsjahr produzierte und an die ASFINAG gelieferte Stückzahl herangezogen und anhand des Stückgewichts in Tonnen umgerechnet. Die angefallenen Mengen an Stahl, Beton und Aluminium für Gantries werden in Tonnen erfasst. Holz wird in Kubikmeter erhoben und mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren aus einschlägigen Bautabellen in Tonnen umgerechnet.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „Ressourcenzuflüsse“
Titel der Kennzahl	Prozentualer Anteil biologischer Materialien
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Als Nenner wird die Gesamtmenge der verwendeten Produkte, technischer und biologischer Materialien herangezogen. Der Zähler umfasst die im Berichtsjahr bei der Errichtung von Gantries und Salzsilos benötigte Holzmenge.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „Ressourcenzuflüsse“

Titel der Kennzahl	Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Wiederverwendung: Das Gewicht beinhaltet Fahrzeugrückhaltesysteme aus Stahl, die bei Rückbautätigkeiten – sofern nicht beschädigt – entnommen und an anderer Stelle im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit bestimmungsgemäß wiederverwendet werden. Sowie bereits verwendete Stahltüren und -tore aus dem Tunnelbau, die bei Rückbautätigkeiten – sofern nicht beschädigt – entnommen und an anderer Stelle im Rahmen des Tunnelbaus bestimmungsgemäß wiederverwendet werden. Recycling: Basierend auf dem Gesamtgewicht der einzelnen Materialien, welche nicht wiederverwendet werden, wird ein Recyclinganteil basierend auf statistischen Werten, sofern die Datenverfügbarkeit gegeben ist, oder geltenden ASFINAG-Anforderungen berechnet. • Stahl: 33 % (vgl. International Energy Agency, 2022) • Asphalt: 10 % (vgl. Technische Vertragsbedingungen ASFINAG) • Beton: 6 % (vgl. BMK, Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Massivbaustoffen, 2021)
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „Ressourcenzuflüsse“

Titel der Kennzahl	Prozent der verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Ressourcenverbrauch iZm dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Als Nenner wird die Gesamtmenge der verwendeten Produkte, technischer und biologischer Materialien herangezogen. Wiederverwendung: Der Zähler umfasst das Gewicht der verwendeten wiederverwendeten Komponenten, Produkte und Materialien. Recycling: Der Zähler umfasst das Gewicht der verwendeten recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „Ressourcenzuflüsse“

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge des Abfallaufkommens
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Diese Kennzahl ist die Summe der gefährlichen und nicht gefährlichen Abfälle, der entsprechenden Verwertungs- und Beseitigungsverfahren der in Tabelle „Abfallaufkommen“ gelisteten Werte der Gesellschaften BMG, (A)SG und MSG. Hinsichtlich der einbezogenen Abfallarten siehe Zusammensetzung der Abfallströme.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „Abfallaufkommen“

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge nach Recycling- und Verwertungsverfahren – Betrieb
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die wesentlichen Anteile der Abfälle aus dem Betrieb der Autobahnen und Schnellstraßen bestehen aus Straßenkehrschutt, Restmüll von Park- und Rastplätzen und entlang der Strecke sowie Rückständen aus Gewässerschutzanlagen und Ölabscheidern.
	Sämtliche wesentlichen Abfallmengen, die im Betrieb anfallen, werden an qualifizierte Entsorger:innen übergeben. Sind die qualifizierten Entsorger:innen über Rahmenvereinbarungen beauftragt, sind sie zu einer jährlichen Mengenerfassung in Tonnen verpflichtet, welche zu Beginn des Folgejahres an die ASFINAG übermittelt wird. Daneben existiert in jeder Autobahnmeisterei ein Abfallwirtschaftskonzept, in welchem die wesentlichsten Angaben zu den im Berichtsjahr angefallenen Abfallmengen enthalten sind, welche zusätzlich ausgewertet werden.
	Da die Entsorgung oder Wiederverwertung der Abfälle durch beauftragte Unternehmen geschieht, liegen keine vollständigen Informationen über die weitere Verarbeitung vor und müssen daher teilweise geschätzt werden.
	Bei Straßenkehrschutt handelt es sich um nicht gefährlichen und nicht verwertbaren Abfall, welcher deponiert wird. Frühere Untersuchungen in Bezug auf allfällige teilweise Wiederverwertung haben kein nennenswertes Potenzial ergeben.
	Restmüll von Park- und Rastplätzen und entlang der Strecke entsteht durch die Nutzung des ASFINAG-Streckennetzes und wird von den Kund:innen der Autobahnen und Schnellstraßen erzeugt. Auf die Menge und Zusammensetzung dieses Abfalls hat die ASFINAG daher keinen direkten Einfluss. Für die Verarbeitung dieses Abfalls werden Statistiken des Bundesabfallwirtschaftsplans herangezogen und die Aufteilung gemäß des in Österreich anfallenden gemischten Siedlungsabfalls abgeschätzt.
	Der Großteil wird demnach thermisch verwertet, geringe Mengen deponiert oder stofflich verwertet. Die Restmassen, welche nach der thermischen Verwertung übrigbleiben, werden ebenfalls größtenteils deponiert. Damit ergibt sich in Summe eine Aufteilung von ca. 72 % thermischer Verwertung, 21 % Deponierung und 7 % stofflicher Verwertung.
	Die Rückstände aus Gewässerschutzanlagen und Ölabscheidern enthalten verschiedenste teilweise ölhaltige Reststoffe und besitzen einen zum Teil sehr hohen Flüssigkeitsanteil. Dieser kann jedoch abhängig von der jeweiligen Anlage stark variieren. Grundsätzlich wird diesem Abfall zunächst der Flüssigkeitsanteil entzogen und die verbliebenen Reststoffe werden deponiert, wobei je nach Zusammensetzung in gefährlichen und nicht gefährlichen Anteil zu differenzieren ist. Der entzogene Flüssigkeitsanteil wird in der Regel chemisch physikalisch aufgearbeitet und gereinigt abgeleitet. Die Zusammensetzung dieser Abfälle variiert und ist dem Unternehmen im Detail nicht bekannt. Es wird daher in einer konservativen Schätzung mit vollständiger Deponierung inklusive der bei der Übergabe an das Entsorgungsunternehmen vorhandenen Flüssigkeitsanteile gerechnet.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Werte	Siehe Tabelle „Abfallaufkommen“

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge nach Recycling- und Verwertungsverfahren – Bau
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Für die Berechnung der wesentlichen Abfälle im Zuge von Bautätigkeiten wurden die tatsächlich angefallenen Mengen für eine repräsentative Stichprobe herangezogen und auf die Gesamtbauleistung hochgerechnet. Beton, Asphalt und Aushubmaterial werden in Kubikmeter erhoben und mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren aus einschlägigen Bautabellen in Tonnen umgerechnet. Stahlabfälle werden in Tonnen erhoben. Bei diesen Bautätigkeiten fallen auch elektromaschinelle Abfälle, z. B. Eisen- und Stahlabfälle, Kabel, elektronische Geräte, an. Diese werden in Tonnen erhoben. Sämtliche Mengen Abbruch- und Aushubmaterial, welche für eine Aufbereitung zum Wiedereinbau vorgesehen sind, werden dem Recycling zugeordnet, da es sich hier um Recycling innerhalb von Bauprojekten handelt. Abfälle der Position „Wegschaffen“ werden den Verwertungs- und Beseitigungsverfahren wie folgt zugeordnet: • Beton und Asphalt: Dieses Abbruchmaterial wird einerseits auf der Baustelle einem Recyclingprozess zugeführt und andererseits einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Diese übergebenen Mengen werden basierend auf dem Stoffstrombild „Bau- und Abbruchabfälle“ des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2024) prozentual dem Recycling oder Deponierungsprozess zugeordnet. • Aushubmaterial: Das Aushubmaterial wird einerseits auf der Baustelle wiedereingebaut (Recycling) und andererseits einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Diese übergebenen Mengen werden basierend auf dem Stoffstrombild „Aushubmaterialien“ des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2024) prozentual dem Recycling oder Deponierungsprozess zugeordnet. • Stahl: Dieses Abbruchmaterial wird einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Diese übergebenen Mengen werden basierend auf dem Stoffstrombild „Metallabfälle“ des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2024) prozentual dem Recycling oder Deponierungsprozess zugeordnet. • Siedlungsabfälle: Dieses Abbruchmaterial wird einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Diese übergebenen Mengen werden basierend auf dem Stoffstrombild „Siedlungsabfälle“ des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2024) prozentual dem Recycling-, Verbrennungs- oder Deponierungsprozess zugeordnet. • Eisen- und Stahlabfälle / Nichteisenmetallschrott: Dieses Abbruchmaterial wird einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Diese übergebenen Mengen werden basierend auf dem Stoffstrombild „Metallabfälle“ des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2024) prozentual dem Recycling oder Deponierungsprozess zugeordnet. • Elektrische und elektronische Geräte: Diese Geräte werden einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Die übergebenen Mengen werden basierend auf den erreichten Quoten von Elektro- und Elektronikaltgeräten gemäß Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2024) prozentual dem Recycling, sonstige Verwertungsverfahren oder Deponierungsprozess zugeordnet. • Kabel: Dieses Abbruchmaterial wird einer:m berechtigten Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben. Diese übergebenen Mengen werden zu 100% einem Recyclingprozess zugeführt.
	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Werte	Siehe Tabelle „Abfallaufkommen“

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge nach Recycling- und Verwertungsverfahren – Maut
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Zu den wesentlichen Abfällen der MSG zählen GO-Boxen, nicht verkaufte Vignetten sowie IT-Geräte (Notebooks, iPads, iPhones, Bildschirme, Drucker, Server, diverse Kleinteile). - IT-Geräte: Jene Geräte (Notebooks, iPads, iPhones, Bildschirme), die noch funktionstüchtig sind, werden Mitarbeiter:innen zum Kauf angeboten und sind daher der Vorbereitung zur Wiederverwendung zuzuordnen. Sämtliche Geräte, die nicht mehr funktionstüchtig sind, werden an eine:n berechnigte:n Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben und durch diese:n einem Recyclingprozess zugeführt. - GO-Boxen: Jene GO-Boxen, die noch funktionstüchtig sind, werden einer Wiederverwendung zugeführt. GO-Boxen, die nicht mehr funktionstüchtig sind, werden an eine:n berechnigte:n Abfallsammler:in und -behandler:in übergeben und durch diese:n einem Recyclingprozess zugeführt. - Nicht verkaufte Vignetten: Diese werden zu 100% einer thermischen Verwertung zugeführt.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Werte	Siehe Tabelle „Abfallaufkommen“

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge und prozentualer Anteil nicht recycelter Abfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die Gesamtmenge der nicht-recyclten Abfälle ergibt sich aus der Gesamtmenge der gefährlichen und nicht-gefährlichen Abfälle (siehe Tabelle „Abfallaufkommen“) minus der Gesamtmenge der gefährlichen und nicht-gefährlichen Abfallströme aus Vorbereitung zur Wiederverwendung und Recycling. Für die Berechnung des prozentualen Anteils der nicht-recyclten Abfälle wird die Gesamtmenge nicht-recycelter Abfälle (siehe oben) mit der Gesamtmenge des Abfallaufkommens in Bezug gesetzt.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Werte	Siehe Tabelle „Abfallaufkommen“

Titel der Kennzahl	Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	Abfälle, welche bei Bautätigkeiten und im Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes entstehen
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle ist die Summe der gefährlichen Abfälle der verschiedenen Verwertungs- und Abfallströme (siehe Tabelle „Abfallaufkommen“).
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Werte	Siehe Tabelle „Abfallaufkommen“

8. Soziale Informationen

8.1. S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens

8.1.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

8.1.1.1. S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Titel des Konzepts	Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Arbeitsbedingungen – Sichere Beschäftigung • Arbeitsbedingungen – Sozialer Dialog • Arbeitsbedingungen – Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten und Rechte der Arbeitnehmer:innen auf Information, Anhörung und Mitbestimmung • Arbeitsbedingungen – Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben • Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Schulungen und Kompetenzentwicklung
Adressiertes wesentliches IRO	• Hohe Arbeitsplatzsicherheit durch sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen sowie aufgrund des grundlegenden Unternehmenszwecks und des gesetzlichen Auftrags • Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur sowie klimatisch bedingter Ereignisse • Faire Behandlung und finanzielle Sicherheit der Mitarbeiter:innen durch die Gelegenheit zum sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Einbindung in Entscheidungen durch Mitarbeiter:innenvertretungen wie dem Betriebsrat • Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und faire Behandlung der Mitarbeitenden • Maßnahmen zur Förderung der Work-Life-Balance • Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit

	Die Bereichsstrategie „Personal“ und der Leitfaden „Personalführung“ beinhalten strategische Ziele bzw. operative Vorgaben für die Personalagenden in der ASFINAG. Dazu zählt auch das Thema der sicheren Beschäftigung. Die ASFINAG bietet ihren Mitarbeitenden eine hohe Arbeitsplatzsicherheit. Neue Verträge sind vorerst auf sechs Monate begrenzt, gehen danach aber in ein unbefristetes Dienstverhältnis über. Dadurch weist das Unternehmen mit 93 % einen sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen auf. Die Überprüfung erfolgt mittels entsprechender Kennzahlen wie die Anzahl der Mitarbeitenden, die Art des Dienstverhältnisses oder die Fluktuationsrate. Die Rolle und Rechte von Betriebsräten sind in Österreich gesetzlich geregelt und blicken auf eine lange Tradition der Sozialpartnerschaft zurück. Der Leitfaden „Personalführung“ unterstreicht die Wichtigkeit dieser Rolle im Betrieb: Die wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Interessen der Mitarbeitenden werden durch den Betriebsrat wahrgenommen und gefördert. Durch die vierteljährlichen Beratungen mit dem Vorstand bzw. den Geschäftsführungen ist eine regelmäßige Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer:innenvertretung gewährleistet. Die Arbeitnehmer:innenvertreter:innen bekommen zur Erfüllung ihrer Aufgaben eine angemessene Freistellung und unterliegen ferner einem besonderen Kündigungsschutz. Darüber hinaus gilt auch für die Zeit der Bildung eines Betriebsrats ein besonderer Kündigungsschutz. Weiters wird durch den österreichischen Gesetzgeber die Nichteinmischung in die Bildung und Mitgliederanwerbung von Gewerkschaften und die Bildung von Interessensvertretungen sichergestellt. Parameter wie die Anzahl der beim Betriebsrat eingegangenen diesbezüglichen Beschwerden bieten Aufschluss über die Zufriedenheit der Mitarbeiter:innen mit ihrer Interessensvertretung. Die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben ist ein zentrales Ziel der strategischen Vorgaben im Personalbereich und umfasst Themen wie flexible Arbeitszeiten, Home-Office oder Urlaub aus familiären Gründen. Die Wirksamkeit wird jährlich durch das Audit „berufundfamilie“ überprüft. Die in der Zielvereinbarung definierten Handlungsfelder werden mit Maßnahmen unterfüttert. Diese werden im Zuge eines Audit-Workshops auf Umsetzung evaluiert und – im Sinne eines lebenden Prozesses – bei Bedarf angepasst. Die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden ist der ASFINAG ein großes Anliegen und bildet eine Säule der Personalstrategie. In der Personalabteilung der Holding gibt es mit der Personalentwicklung eine eigene Stelle für die Entwicklung und Umsetzung konzernweiter Schulungen. Neben verpflichtenden Ausbildungen, beispielsweise für Führungskräfte oder zu bestimmten Themen wie Compliance, stellt die ASFINAG einen Katalog mit zahlreichen freiwilligen Seminaren, Aus- und Weiterbildungen zur Verfügung. Das Angebot wird jährlich reflektiert und bei Bedarf angepasst. Mit der Coaching-Plattform bietet die ASFINAG ihren Mitarbeitenden die Möglichkeit, Coaching im Ausmaß von sechs Stunden pro Jahr in Anspruch zu nehmen. Für alle Funktionen in der ASFINAG gibt es Funktionsbeschreibungen, welche die Qualifikationen und Kompetenzen klar regeln. Ergänzend dazu wird mit allen Mitarbeiter:innen jährlich ein Mitarbeiter:innengespräch zur Leistungseinschätzung und Kompetenzentwicklung geführt, im Zuge dessen Schulungsziele und Entwicklungsmöglichkeiten mit der Führungskraft besprochen werden. Diese Dokumente werden bei der Personalabteilung im Personalakt abgelegt. Der Leitfaden „Aus- und Weiterbildung“ regelt insbesondere die operativen Vorgaben zur Teilnahme an Schulungen. Alle Schulungen, Aus- und Weiterbildungen werden pro Mitarbeiter:in in der Schulungsplattform DORA überwacht und können jederzeit durch die Personalabteilung erhoben werden. Auf diesem Wege wird geprüft, wie wirksam die Strategie zur Personalentwicklung ist.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	
Anwendungsbereich des Konzepts	Die „Personalstrategie“ und der Leitfaden „Personalführung“ zielen auf die eigenen Mitarbeitenden ab, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind. Somit beziehen sie sich auf die eigenen Geschäftstätigkeiten wie den Bau, Erhalt, Bemannung und Betrieb des Streckennetzes und alle damit verbundenen Tätigkeiten in ganz Österreich.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Bereichsstrategie „Personal“ und alle damit zusammenhängenden Themen sowie im Folgenden dargestellten Konzepte (ausgenommen der Aktivitäten des Arbeitnehmer:innschutzes) werden durch die Personalabteilung der Holding ausgearbeitet. In Abstimmung mit dem Vorstand wird diese dann auf die Gesellschaften ausgerollt. Die Gesellschaften sind dazu angehalten, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig zu erarbeiten.
Standards / Initiativen Dritter	- Kernarbeitsnorm 87 „Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes“ (1948) der IAO. Österreich hat diese Norm ratifiziert. Sie ist als Bundesgesetz („Übereinkommen (Nr. 87) über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes“) seit 18.10.1951 in Kraft. - Kernarbeitsnorm 98 „Vereinigungsrecht und Recht zu Kollektivverhandlungen“ (1949) der IAO. Österreich hat diese Norm ratifiziert. Sie ist als Bundesgesetz („Übereinkommen (Nr. 98) über die Anwendung der Grundsätze des Vereinigungsrechtes und des Rechtes zu Kollektivverhandlungen“) seit 10.11.1952 in Kraft.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Alle zwei bis drei Jahre wird eine Mitarbeiter:innenbefragung durchgeführt, in deren Rahmen die Zufriedenheit der Belegschaft abgefragt wird. Außerdem haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Anregungen und neue Themen einzubringen. Die Ergebnisse werden in weiterer Folge ausgewertet und ggf. in die angeführten Strategien implementiert.

Verfügbarkeit des Konzepts	Von allen hier angeführten Personalthemen sind alle Mitarbeitenden der ASFINAG – inklusive der überlassenen Arbeitskräfte – betroffen und somit von den Konzepten berücksichtigt. Die für die jeweiligen Zielgruppen relevanten Information aus der Personalstrategie respektive deren abgeleitete Maßnahmen sind an unterschiedlichen Stellen für Mitarbeitende und Führungskräfte zugänglich. Dabei setzt die ASFINAG auf unterschiedliche Kanäle bzw. Formate, abhängig von der jeweiligen Mitarbeitendengruppe. Das Intranet informiert über personalrelevante Themen, ebenso Infolyer, eine Mitarbeiter:innenzeitung und Aushänge an den Standorten.
Titel des Konzepts	Kollektivvertrag & Betriebsvereinbarungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung - Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	- Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeiter:innen in ganztägigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur - Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen - Hohe Einkommenssicherheit durch Kollektivvertrag, Überzahlung etc. - In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Vorgaben zur Arbeitszeit sind grundsätzlich gesetzlich geregelt. Das österreichische Arbeitsrecht ist sehr streng hinsichtlich der Vorgabe und Kontrolle von Höchstarbeitszeiten. ASFINAG intern geben Kollektivvertrag sowie diverse Betriebsvereinbarungen ergänzende (und für Mitarbeiter:innen besserstellende) Vorgaben zur Arbeitszeit. Die gesetzlichen Höchstarbeitszeitgrenzen stellen jeweils das absolute Maximum dar und dürfen nicht überschritten werden. Dies wird durch die jeweilige Führungskraft sowie automatisierte Kontrollmechanismen wie E-Mails, die zur Einhaltung der Grenzen mahnen, sichergestellt. Auch die Begrenzung von Überstunden, Schichtarbeit und Ruhezeiten sind darin klar definiert. Ziel ist die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zur maximalen Arbeitszeit sowie über das Gesetz hinausgehende Besserstellungen der Mitarbeitenden, um deren Gesundheit zu bewahren und Berufs- und Privatleben besser vereinbaren zu lassen. Die Personalabteilungen der jeweiligen Gesellschaft kontrollieren die Kennzahlen zur Arbeitszeit und somit die Wirksamkeit der gesetzlichen und strategischen Vorgaben. Die ASFINAG hat einen eigenen Kollektivvertrag („Arbeitnehmer:innen der Straßengesellschaften in Österreich“). Dieser wird jährlich zwischen der ASFINAG als Arbeitgeberin und der Gewerkschaft als Arbeitnehmer:innenvertretung verhandelt und stellt eine angemessene Entlohnung sicher. Neben dem Kollektivvertrag regeln Betriebsvereinbarungen weitere entgeltwerte Leistungen der Arbeitgeberin wie Sozialleistungen (z. B. Essens- und Pensionszuschuss, Kollektivunfallversicherung) und die Abgeltung von besonderen Einsätzen wie z. B. im Winterdienst. Der Einkommensbericht, der für den Betriebsrat erstellt wird, liefert Aufschluss darüber, ob alle Mitarbeitenden fair entlohnt werden. Funktionsgruppenschema und Beschäftigungskategorien sind dem Kollektivvertrag zu entnehmen. Die ebenfalls dort angeführte Gehaltstafel definiert, welche Beschäftigungsgruppe welches Gehalt bezieht und wird auf alle Mitarbeiter:innen angewendet. Ziel ist das Überkommen des geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles und dass gleiche Arbeit mit gleichem Geld, ungeachtet des Geschlechts, entlohnt wird. Alle zwei Jahre ist gemäß § 6a Bundes-Gleichbehandlungsgesetz der Einkommensbericht für den Betriebsrat zu erstellen. Dieser enthält das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle, anhand dessen die Wirksamkeit der Strategie zum gleichen Lohn für Männer und Frauen überprüft werden kann.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Konzepte zielen auf die eigenen Mitarbeitenden österreichweit ab, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind. Die Auswirkung potenziell belastender Arbeitszeiten betrifft insbesondere Mitarbeiter:innen im Streckendienst, Tunnelmanagement und in den Verkehrsmanagementzentralen. Auch das Service Center ist rund um die Uhr besetzt und daher im Schichtbetrieb besetzt. Betroffen sind die eigenen Geschäftstätigkeiten. Ausgenommen vom Kollektivvertrag sind nur wenige Personengruppen, wie z. B. Vorstände, Geschäftsführer:innen und Volontariate. In Bezug auf das Überkommen des geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles fokussieren sich die strategischen Vorgaben auf weibliche Mitarbeitende.
Verantwortung für die Umsetzung	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.
Standards / Initiativen Dritter	- Die Kernarbeitsnorm 100 „Gleichheit des Entgelts männlicher und weiblicher Arbeitskräfte“ (1951) der IAO wurde in Österreich ratifiziert und ist seit 29. Oktober 1954 in Kraft. - Women’s Empowerment Principles der Organisation der Vereinten Nationen (UNO). Abgeleitet von der Personalstrategie gehen diese Prinzipien im Frauenförderplan auf.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Der Betriebsrat wird in Bezug auf den Kollektivvertrag und die weitere Vorteile beinhaltenden Betriebsvereinbarungen (z. B. Sozialvereinbarung) als Vertreter:innen für die Belegschaft der ASFINAG stark eingebunden.

Verfügbarkeit des Konzepts	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.
Titel des Konzepts	Arbeitnehmer:innenschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit - Sonstige Arbeitsrechte – Angemessene Unterbringung
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden - Sichere und angemessene Unterbringung von Mitarbeitenden bei Dienstreisen und in Bereitschaftsräumen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die ASFINAG hat ein eigenes Konzept zum Arbeitnehmer:innenschutz, um jegliche Gesundheitsbeeinträchtigungen oder gar Todesfälle, die der Tätigkeit im Unternehmen geschuldet sind, bestmöglich zu vermeiden bzw. zu verringern. In dessen Rahmen hat die ASFINAG ein internes Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit aufgesetzt. Zusätzlich sind diese Themen durch das implementierte Qualitätsmanagement ISO 9001 abgedeckt, nach dem sie zertifiziert ist und gesunde und sichere Arbeitsplätze gewährleistet. Bei Anliegen oder Beschwerden können sich Personen an die Sicherheitsvertrauensperson wenden. Die Arbeitsstätten werden regelmäßig evaluiert. Die Ausstattung der Gebäude und Arbeitsplätze wird laufend verbessert und an die Bedürfnisse der Mitarbeitenden angepasst. Beispielsweise gibt es am zentralen Standort Wien nur noch höhenverstellbare Schreibtische. Alle Stockwerke sind mit behindertengerechten WCs ausgestattet. Für den Brandfall gibt es spezielle Transportstühle, um Menschen mit Mobilitätseinschränkung auch aus den oberen Stockwerken über die Stiegenhäuser aus den Gefahrenbereichen zu bringen. Die Rastplätze der ASFINAG wurden für Kund:innen ebenfalls barrierefrei nachgerüstet. Durch das Team Arbeitnehmer:innenschutz werden Arbeitsunfälle entsprechend dem Prozess erfasst, analysiert und präventive Maßnahmen abgeleitet, um diese zukünftig zu verhindern. Dies betrifft sowohl Unfälle von eigenen Mitarbeitenden als auch die Evaluierung der Arbeitsunfälle auf Baustellen. Psychische Belastungen werden im Zuge der Mitarbeiter:innenbefragung regelmäßig evaluiert. In Fokusgruppen werden Vorschläge zur Linderung psychischer Belastungen erarbeitet, bei Bedarf werden diese Workshops durch das betriebliche Gesundheitsmanagement begleitet. Das Qualitätsmanagement ISO 9001 wird durch regelmäßige Audits überprüft. Andererseits gibt es regelmäßige Überprüfungen des Arbeitnehmer:innenschutzes und dessen Wirksamkeit durch das Arbeitsinspektorat. Weiters werden intern die entsprechenden Kennzahlen zu Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten, Ausfalltagen etc. überwacht. Maßnahmen aus der Evaluierung psychischer Belastungen werden in einer unternehmensweiten Maßnahmenplattform erfasst. Führungskräfte verantworten die Umsetzung in ihrem Verantwortungsbereich, das betriebliche Gesundheitsmanagement begleitet den Prozess gesamtheitlich. Im Rahmen des Arbeitnehmer:innenschutzes achtet die ASFINAG nicht nur auf die Einhaltung von Pausen, sondern stellt entsprechende Aufenthaltsräume wie die Ruheräume in den Autobahnmeistereien und Stockwerksküchen am ZSW zur Verfügung. Teilweise stehen Traffic Manager:innen eigene Unterkünfte, die umfangreich mit Duschen, Kaffeemaschinen, Fernsehgeräten etc. ausgestattet sind, zur Verfügung. Außerdem finden in jeglichen Aufenthaltsräumen regelmäßig sicherheitstechnische Begehungen und Legionellenuntersuchungen statt. Sind Mitarbeitende im Zuge einer Dienstreise einmal länger unterwegs, wird eine passende Unterkunft zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, den Mitarbeitenden jederzeit - auch während ihrer Pausen und Ruhezeiten - eine sichere Umgebung zur Verfügung zu stellen, die alle Bedürfnisse wie Ruhe, angemessene Sanitäranlagen etc. abdeckt.
Anwendungsbereich des Konzepts	Das Konzept zielt auf die eigenen Mitarbeitenden ab, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind. Insbesondere fokussiert die Strategie auf Mitarbeiter:innen im handwerklichen Bereich, die durch Arbeiten unter Verkehr besonders gefährdet sind.
Verantwortung für die Umsetzung	Im Frühjahr 2023 erfolgte eine organisatorische Neuausrichtung des betrieblichen Gesundheitsmanagements, um die Gesundheitsförderung stärker in die Personalstrategie zu integrieren. Die Zuständigkeit wechselte vom Arbeitnehmer:innenschutz (SG) in die HR-Abteilung der Holding. Zudem wurden die personellen Kapazitäten im Laufe des Jahres vergrößert und die Verantwortlichkeiten neu definiert. Die arbeitsmedizinischen Themen bleiben im Arbeitnehmer:innenschutz, die Aktivitäten der Gesundheitsförderung finden sich im neuen Team „Betriebliches Gesundheitsmanagement“ wieder.
Standards / Initiativen Dritter	- ISO 9001 - Die Kernarbeitsnorm 155 „Arbeitsschutz und Arbeitsumwelt“ (1981) der IAO wurde in Österreich bis dato nicht ratifiziert. Hinsichtlich Arbeitnehmer:innenschutz gibt es in Österreich jedoch umfangreiche gesetzliche Vorgaben, wie beispielsweise das ArbeitnehmerInnen-schutzgesetz und die Arbeitsstättenverordnung.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Das vierköpfige Team des Arbeitnehmer:innenschutzes ist erste Anlaufstelle zu den Themen rund um Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeiter:innen. Als solche sind sie maßgeblich an der Gestaltung der Strategie beteiligt.
Verfügbarkeit des Konzepts	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.

Titel des Konzepts	Frauenförderkonzept
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die Gleichstellung und Förderung von Frauen in der ASFINAG ist ein Ziel, das in der Personalstrategie verankert ist. Seit 2021 findet sich das Thema auch als konkrete Zielvorgabe in den MbO-Vereinbarungen des oberen Managements wieder. Das aus der Strategie abgeleitete Frauenförderkonzept wird für 2025 aktualisiert. Initiativen wie beispielsweise das Frauennetzwerk #SHEasfinag, ein speziell auf Frauen ausgerichtetes Schulungsangebot (Women Empowerment), ein Cross-Mentoring-Programm für weibliche Mentees und eine konsequent praktizierte gendergerechte Sprache helfen dabei, das Thema voranzutreiben. Seit 2024 geht das Frauennetzwerk in der Initiative We@ASFINAG auf. Alle Führungskräfte erhalten Schulungen und Coachings zum Thema Gleichbehandlung und Chancengleichheit. Es gibt klare Richtlinien und Vorgaben zur Mitarbeiter:innenführung. Ziel ist nicht nur die Gleichstellung, sondern aktive Förderung von Frauen im Unternehmen. Die Wirksamkeit des Konzepts wird durch bestimmte Parameter wie beispielsweise die Frauenquote in handwerklichen Berufen oder in Führungspositionen überprüft.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die strategischen Vorgaben in diesem Bereich fokussieren sich auf alle weiblichen Mitarbeitenden der ASFINAG österreichweit.
Verantwortung für die Umsetzung	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.
Standards / Initiativen Dritter	Women’s Empowerment Principles der UNO.
Verfügbarkeit des Konzepts	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.
Titel des Konzepts	Diversitykonzept
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Gleichbehandlung und Chancengleichheit - Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen • Gleichbehandlung und Chancengleichheit - Vielfalt
Adressiertes wesentliches IRO	• Fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung • Positive Effekte von Diversitätsförderung

Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Ableitend von der Personalstrategie berücksichtigt das Diversitykonzept die Eingliederung von Menschen mit Behinderung als eigenes Handlungsfeld. Die ASFINAG hat es sich zum Ziel gesetzt, das Verständnis rund um das Thema „Umgang mit Menschen mit Behinderung“ zu erhöhen. Dafür wurde 2018 zuerst ein Gesamtkonzept entwickelt, in dessen Rahmen Schulungen abgehalten werden, um die rechtlichen Rahmenbedingungen besser kennenzulernen und die Mitarbeiter:innen zum Thema „Leben mit Behinderung“ zu sensibilisieren. Für Anliegen seitens Mitarbeitenden mit Behinderung gibt es die Behindertenvertrauensperson. Ziel ist die Anstellung und Eingliederung von Menschen mit Behinderung und damit die Einhaltung des Behinderteneinstellungsgesetzes. Darüber hinaus bestehen für die ASFINAG keine politischen Verpflichtungen in Bezug auf Inklusion und Förderungsmaßnahmen zugunsten von Angestellten mit Behinderung (oder anderen besonders gefährdeten Gruppen). Die Personalabteilung überwacht Kennzahlen wie zum Beispiel die Anzahl der Beschäftigten mit Behinderung und somit die Wirksamkeit dieser strategischen Vorgaben. Zusätzlich fließt das Feedback der betroffenen Mitarbeiter:innen in die Bewertung der Strategie. Das Diversitykonzept adressiert außerdem das Thema Vielfalt, mit dem sich die ASFINAG bereits seit einigen Jahren beschäftigt. Im September 2016 unterzeichnete die ASFINAG die Arbeitgeber:inneninitiative „Charta der Vielfalt“. Mit der Unterzeichnung hat sich die ASFINAG zur Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit im Unternehmen verpflichtet. Um Diversity auch strukturell zu verankern, wurde eine eigene Stelle für Diversity Management im Unternehmen geschaffen. Neben der Verankerung von Diversity als Führungsaufgabe und Element der Unternehmenskultur beinhaltet das Diversitykonzept folgende weitere Handlungsfelder: Geschlechtergerechtigkeit, Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Ethnie, Religion, sexuelle Orientierung, Alter und Generationenmanagement sowie physische Fähigkeiten und Einschränkungen. Im Zuge der jährlichen Themenplanung werden die Handlungsfelder durch Initiativen und Maßnahmen unterfüttert und bei der Umsetzung durch entsprechende Kommunikation, Evaluierung und Controlling begleitet. Neben der strukturellen Verankerung von inhaltlichen Initiativen und Maßnahmen wurden Ombudspersonen für Gleichbehandlung und Diversity ernannt, die sich anlassbezogen für die Anliegen Betroffener einsetzen. Um Diskriminierung zu verhindern, werden nach Schwerpunkten entsprechende Schulungen für Führungskräfte wie beispielsweise E-Learnings zum Thema „Unconscious Bias“ für alle Mitarbeitenden und spezifische Recruitingschulungen angeboten. In der ASFINAG wurde 2024 das „Diversity Business Impact Programm“ durchgeführt, das einer divers gestalteten Teilnehmer:innengruppe die Möglichkeit gibt, sich zu vernetzen, und diese kompetenzseitig in ihrem Karriereweg unterstützt. Durch die Schaffung eines Diversity-förderlichen Betriebsklimas und der Etablierung von Chancengleichheit will sich die ASFINAG als attraktive Arbeitgeberin positionieren. So sollen vielfältige Talente gewonnen und gefördert sowie das Unternehmen und der Geschäftserfolg vorangetrieben werden. Kennzahlen wie die Anzahl der Diskriminierungsfälle, Teilnahme an Diversity-Schulungen und anderen Formaten wie z. B. Webcasts geben Aufschluss über die Wirksamkeit des Konzepts. In Bezug auf das Thema der Vielfalt umfasst das Diversitykonzept alle Mitarbeitenden der ASFINAG, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind.
Anwendungsbereich des Konzepts	Das Diversitykonzept zielt bzgl. der Eingliederung von Menschen mit Behinderung auf alle Mitarbeitenden der ASFINAG mit Behinderung ab, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind. Das allgemeine Thema der Vielfalt inkludiert alle Mitarbeitenden in ganz Österreich. Nachdem es sich bei diesen Konzepten um die Mitarbeiter:innen handelt, beziehen sie sich auf die eigenen Geschäftstätigkeiten.
Verantwortung für die Umsetzung	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.
Standards / Initiativen Dritter	- Im September 2016 unterzeichnete die ASFINAG die Charta der Vielfalt. Zudem bekennt sie sich zu den Women's Empowerment Principles der UNO. Diese fordern unter dem Motto „Equality Means Business“ eine stärkere Gleichstellung von Mann und Frau. - Die Kernarbeitsnorm 111 „Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf“ (1958) der IAO wurde durch Österreich ratifiziert und ist seit 10. Jänner 1974 in Kraft. 2020 wurde die Deklaration „#positivarbeiten“ unterzeichnet. Die ASFINAG bekennt sich damit zu einem diskriminierungsfreien Umgang mit HIV-positiven Menschen im Arbeitsleben.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Mitarbeitende haben durch die Maßnahmenworkshops aus der Mitarbeiter:innenbefragung die Möglichkeit, Arbeitsbedingungen aktiv mitzugestalten und positiv zu beeinflussen. Darüber hinaus stehen diverse Plattformen zur Verfügung, bei denen Verbesserungsvorschläge, aber auch Verstöße eingemeldet werden können (z. B. Betriebsrat, Rückmeldungen zum Arbeitsplatz am zentralen Standort Wien, Ombudsperson für Gleichbehandlung und Diversity).
Verfügbarkeit des Konzepts	Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.

Achtung der Menschenrechte in Bezug auf die eigenen Arbeitskräfte

Ausgehend von der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte (AEMR) entwickelte die UNO bisher eine Reihe umfassender völkerrechtlicher Menschenrechtsübereinkommen, die für Vertragsstaaten verbindliche Verpflichtungen schaffen. Ausgehend von der AEMR hat Österreich alle diese Übereinkommen ratifiziert. Alle in Österreich lebenden Menschen genießen daher die darin verbrieften Rechte. Österreich schützt Menschenrechte in der Verfassung und in zahlreichen einfachen Gesetzen, die Europäische Menschenrechtskonvention hat Verfassungsrang. Neben der gesetzlichen Verankerung fließen die Menschenrechte in diverse interne Regelungen ein. So wurde 2021 der ASFINAG-Verhaltenskodex veröffentlicht und allen Mitarbeitenden durch Zusendung einer entsprechenden Info-Broschüre zugänglich gemacht. Neben vielen Vorgaben aus der Compliance regelt der Verhaltenskodex auch das menschliche Miteinander innerhalb der ASFINAG, zu Lieferant:innen sowie zu Kund:innen. Zudem wurde 2024 eine eigenständige ASFINAG Human Rights Policy erarbeitet und in Q1 2025 veröffentlicht. Die Sicherstellung der Einhaltung der Menschenrechte erfolgt durch einen systematischen und risikoorientierten Ansatz in Form einer konzernweiten Risikoanalyse. Weiters stellen interne Mechanismen wie die unterschiedlichen Ombuds- und Vertrauenspersonen die Einhaltung sicher. Zudem würden Auffälligkeiten bei Überprüfungen durch das Arbeitsinspektorat berücksichtigt werden.

Die angeführten Konzepte stimmen insofern mit international anerkannten Instrumenten überein, als dass sie einerseits die Kernarbeitsnormen und Grundprinzipien der IAO, insbesondere die Vereinigungsfreiheit, das Recht auf Kollektivverhandlungen, das Verbot der Diskriminierung und den Arbeitsschutz sowie die Arbeitssicherheit fördern und somit die darin genannten Menschenrechte einhalten.

Weiters wird im Einklang mit den internationalen Regelwerken durch die Veröffentlichung im Internet, Intranet sowie in der Mitarbeiter:innenzeitung nicht nur sichergestellt, dass die menschenrechtsbezogenen Erwartungen seitens ASFINAG an die Mitarbeitenden festgelegt sind, sondern auch, dass diese öffentlich verfügbar sind und allen relevanten Parteien mitgeteilt werden.

Nachdem die Einhaltung der Menschenrechte gesetzlich geregelt ist, ist keine gesonderte explizite Einbeziehung der Mitarbeitenden erforderlich. Für die Berichtsperiode sind keine Verstöße bekannt. Sollten Vorfälle gemeldet werden, wird diesen seitens der jeweiligen Abteilung (ab 2025 inkl. Menschenrechtsbeauftragter) nachgegangen und ggf. Abhilfemaßnahmen in Form der erwähnten Mechanismen, vor allem durch die Ombudspersonen für Gleichbehandlung und Diversity, Sicherheitsvertrauenspersonen oder Behindertenvertrauensperson, gesetzt.

Bei den angeführten Konzepten gibt es keinen direkten Bezug zu Menschenhandel, Zwangs- oder Kinderarbeit.

8.1.1.2. S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertreter:innen in Bezug auf Auswirkungen

Alle zwei bis drei Jahre führt die ASFINAG eine Mitarbeiter:innenbefragung durch, zuletzt im Herbst 2023. Sie ist ein wichtiges Instrument, um aus erster Quelle zu erfahren, ob sich die Unternehmenspraktiken negativ auf die eigene Belegschaft auswirken. Neben der Mitarbeitendenzufriedenheit wird auch die psychische Belastung am Arbeitsplatz evaluiert. Um möglichst viele Mitarbeitende zu erreichen, ist die Teilnahme online und für gewisse Mitarbeitergruppen auch mittels Papierfragebogen möglich. So wird sichergestellt, dass alle – auch besonders vulnerable Arbeitskräfte – ihre Meinung und Sichtweisen zu bestimmten Themen abgeben können. Bei der letzten Mitarbeiter:innenbefragung war die Teilnahmequote mit 78 %, speziell im Branchenvergleich, sehr hoch.

Die Ergebnisse der anonymen Umfrage werden allen Mitarbeitenden bekannt gemacht und auf deren Basis Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt. Bei der Maßnahmenableitung ist die Einbeziehung von Mitarbeitenden vorgesehen: Im Zuge von Workshops mit Mitarbeiter:innen und Führungskräften werden gemeinsam Vorschläge erarbeitet, die die Zufriedenheit potenziell steigern können und psychische Belastungen reduzieren sollen. Bei Bedarf werden diese Workshops begleitet, z. B. durch das betriebliche Gesundheitsmanagement. Längerfristige Maßnahmen werden in einer Maßnahmenliste konsolidiert, bei Bedarf werden auch Arbeitsgruppen für die Erarbeitung von Vorschlägen eingesetzt (z. B. 2024 eine Arbeitsgruppe für die Lärmreduktion in Büroräumlichkeiten). Aus der letztjährigen Umfrage ergaben sich beispielsweise Maßnahmen wie Teambuildings, Workshops und Abteilungsfrühstücke zur Stärkung der Wir-Kultur. Regelmäßige Jour fixes zwischen unterschiedlichen Personen-

gruppen im handwerklichen Bereich sollen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Strukturierung von Arbeit beitragen. Das Poolcar-Konzept soll in Bezug auf Erfordernisse bei Projektabläufen gereviewt werden. Die Maßnahmen sind abhängig vom Handlungsbereich der Mitarbeiter:innen und differieren stark zwischen den Gesellschaften und Abteilungen.

Neben der Befragung als Form der Beteiligung werden die Mitarbeitenden durch den Betriebsrat vertreten, der sicherstellt, dass Unternehmensentscheidungen keine gravierenden negativen Folgen auf die Belegschaft mit sich bringen. Jours fixes für die laufende Zusammenarbeit von Unternehmensführung und Betriebsrat finden auf Konzernebene quartalsweise, bei einzelnen Gesellschaften teilweise monatlich statt. Darüber hinaus haben Mitarbeitende die Möglichkeit, Innovationen einzureichen, die – wenn umsetzbar – auch prämiert werden. Weiters gibt es regelmäßig stattfindende Veranstaltungen mit Mitarbeiter:innenbeteiligung wie den Nachhaltigkeits- oder Innovation-Award. Hier können passende Ideen und Projekte eingereicht werden, die Sieger:innen werden durch die Belegschaft gewählt. Diese Formen der Einbeziehung ermöglichen es den Mitarbeitenden, sich in die Maßnahmenbildung einzubringen. Je nach Form der Einbeziehung trägt die Abteilungsleitung die operative Verantwortung. Die Wirksamkeit der Einbeziehung der eigenen Mitarbeiter:innen wird in erster Linie durch die Zufriedenheitsumfrage bewertet. Außerdem wird weiteres Feedback, das direkt an die Arbeitnehmer:innenvertretung herangetragen oder auf anderem Wege eingebracht wird, zur Abschätzung herangezogen.

8.1.1.3. S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können

Abhilfemaßnahmen

Die ASFINAG setzt alle Maßnahmen präventiv, sodass es erst gar nicht zu negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft kommt. Im Bereich des Gesundheitsschutzes und der Sicherheit gibt es mit der Wiedereingliederungsteilzeit von Personen, die sich im Langzeitkrankenstand befunden haben, eine Maßnahme, die mit einer temporären Arbeitszeitreduktion und Anpassung des Aufgabenbereichs eine Rückkehr in den Job erleichtern soll. Sind mit Ablauf von neun Monaten die Personen wieder voll einsatzfähig, kann die Maßnahme als wirksam betrachtet werden. Das Angebot aus dem betrieblichen Wiedereingliederungsmanagement soll über die nächsten Jahre ausgebaut werden.

Kanäle zur Äußerung von Bedenken

Die erwähnten Sicherheitsvertrauens- und Ombudspersonen für Diversity und Angestellte mit Behinderung stellen neben dem Betriebsrat alle unternehmensinternen Kanäle dar, über die ASFINAG-Mitarbeitende ihre Bedürfnisse äußern können. Diese bearbeiten die Anliegen anonym und geben sie an die zuständigen Stellen weiter. Weiters gibt es die Whistleblowerplattform, über welche ebenfalls anonym Anliegen eingebracht werden können. Außerdem gibt es die Plattform „Mavie“ als Teil vom Employee Assistance Program (EAP). Mitarbeiter:innen und deren Angehörige sind eingeladen, belastende Angelegenheiten kostenlos mit den Expert:innen des EAP-Instituts zu besprechen und auf diesem Wege Unterstützung zu erfahren. Diese Beratungen sind absolut anonym und streng vertraulich.

Alle Mitarbeitenden haben jederzeit Zugang zu den relevanten Kanälen, beispielsweise über das Intranet. An jedem Standort gibt es in den Teeküchen Aushänge mit wichtigen Telefonnummern, standortbezogenen Informationen und unternehmensweiten Kontakten. Regelmäßige Kampagnen und die strukturelle Verankerung von Informationen zu den Plattformen im Onboardingprozess sollen eine größtmögliche Bekanntheit der Kanäle und damit verbundenen Verfahren sicherstellen. Es wird zwar nicht beurteilt, ob Mitarbeiter:innen den einzelnen Kanälen vertrauen, jedoch wird ein genereller Vertrauensindex im Zuge der Mitarbeiter:innenbefragung erhoben, und auch die Einmeldungen lassen inhaltlich auf eine gewisse Vertrauenskultur schließen. Nachdem all diese Kanäle anonym genutzt werden können bzw. streng vertraulich operieren, sind keine Vergeltungsmaßnahmen zu befürchten und keine Konzepte zum Schutz vor solchen notwendig.

Entsprechend dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz werden jährlich Arbeitsschutzausschusssitzungen abgehalten. Hier werden Mitarbeiter:innenanliegen dem Management berichtet und Maßnahmen festgelegt. Ebenso sind

im Compiencesystem der ASFINAG regelmäßige Reportings vorgesehen, in denen über die Anliegen, welche über die Whistleblowerplattform eingebracht werden, berichtet wird.

8.1.1.4. S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Zur Erreichung der strategischen Vorgaben setzt die ASFINAG folgende Maßnahmen um:

Titel der Maßnahme	Sichere Beschäftigung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Sichere Beschäftigung
Adressiertes wesentliches IRO	• Hohe Arbeitsplatzsicherheit durch sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen sowie aufgrund des grundlegenden Unternehmenszwecks und des gesetzlichen Auftrags • Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur sowie klimatisch bedingter Ereignisse
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG hat ein Paket aus Maßnahmen geschnürt, die zu einer sicheren Beschäftigung der Angestellten beitragen: • Übergang der befristeten Verträge in ein unbefristeten Dienstverhältnis nach sechs Monaten. • Attraktive Sozialleistungen wie z. B. eine Woche Zusatzurlaub ab dem vollendeten 50. Lebensjahr, Familienzuwachunterstützung, Lehrlingsprämien für einen ausgezeichneten oder guten Erfolg. • Stärkung der Wir-Kultur durch diverse Veranstaltungen wie Sportevents, Sommerfeste und Standortfrühstücke. • Maßnahmen zum alters- und lebensphasengerechten Arbeiten wie Altersteilzeit oder Teilzeitpension. Letztere bezweckt, dass Dienstnehmer:innen, welche die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme einer Korridor pension erfüllen, nicht vorzeitig aus dem Arbeitsleben ausscheiden, sondern im Rahmen einer reduzierten Arbeitsverpflichtung bis zur Regelpension weiter tätig bleiben.
Abhilfemaßnahme	Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Beitrag zu den Sustainable Development Goals (SDGs)	SDG 8.5: Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderung, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen.
Titel der Maßnahme	Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Höchst arbeitszeitgrenzen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit
Adressiertes wesentliches IRO	• Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeiter:innen in ganztägigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur • Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Durch das Dokumentieren der Arbeitszeit durch die Mitarbeiter:innen und die automatische Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Höchst arbeitszeiten wird sichergestellt, dass belastende Arbeitszeiten vermieden bzw. vermindert werden. Auch die Einhaltung der Ruhezeiten bzw. Pausen wird streng kontrolliert. Bei Ausschöpfen der erlaubten täglichen Arbeitszeit wird ein automatisiertes Mail an die Arbeitskraft mit der Bitte um Beendigung des Arbeitstages zur Einhaltung der Höchst arbeitszeit verschickt. Bei Mitarbeiter:innen im Schichtbetrieb wird auf eine Rotation der Schichtarbeit, Verlängerung der Vorausplanung von Arbeitszeiten und Verringerung übermäßiger Überstunden geachtet.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Kollektivvertrag
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung
Adressiertes wesentliches IRO	Hohe Einkommenssicherheit durch Kollektivvertrag, Überzahlung etc.

Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG handelt faire Löhne im Rahmen des Kollektivvertrags aus. So soll eine angemessene Entlohnung sichergestellt werden.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Betriebsräte
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Sozialer Dialog - Arbeitsbedingungen – Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten und Rechte der Arbeitnehmer:innen auf Information, Anhörung und Mitbestimmung
Adressiertes wesentliches IRO	- Faire Behandlung und finanzielle Sicherheit der Mitarbeiter:innen durch die Gelegenheit zum sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Einbindung in Entscheidungen durch Mitarbeiter:innenvertretungen wie dem Betriebsrat - Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und faire Behandlung der Mitarbeitenden
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Der periodische Austausch der Betriebsräte und dem Management stellt sicher, dass die Interessen der eigenen Arbeitskräfte wahrgenommen und vertreten werden. Die Betriebsratsumlage und Zurverfügungstellung von Mitteln für die Betriebsräte kommen in Form von z. B. Sozialleistungen aus der Sozialvereinbarung und Mitarbeiter:innenevents den Mitarbeitenden zugute.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Beitrag zu den SDGs	SDG 16.7: Dafür sorgen, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist.
Titel der Maßnahme	Work-Life-Balance
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
Adressiertes wesentliches IRO	Maßnahmen zur Förderung der Work-Life-Balance
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG hat einige Maßnahmen implementiert, die die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben erleichtern: - Bis zu 50 % Home-Office für Mitarbeitende in Bereichen, die keine Anwesenheit vor Ort (z. B. Streckendienst) verlangen. - Evaluierung und Anpassung des Angebots einer Kinderferienbetreuung (an unterschiedlichen Standorten) sowie ein „Flying-Nanny“-Angebot am zentralen Standort Wien. - Anspruch aller Mitarbeiter:innen auf Elternkarenz (exkl. Vorstand). - Flexible Arbeitszeitmodelle wie Gleitzeit und Zeitausgleichstage.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Arbeitnehmer:innenschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Die ASFINAG bietet umfangreiche Schulungsmaßnahmen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge. - Arbeitsplatzevaluierungen und sicherheitstechnische Begehungen gewährleisten eine sichere Arbeitsumgebung und reduzieren das Risiko von Arbeitsunfällen oder berufsbedingten Erkrankungen. - Gemeinsam mit der Unfallversicherung führt die ASFINAG Messungen zur Schadstoffbelastung in Tunneln und im Freilandbereich durch, wobei noch nie Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden. - Außerdem profitieren die Mitarbeiter:innen von einem breiten Angebot betrieblicher Gesundheitsvorsorge. Im eigens angelegten Gesundheitsportal können Einheiten mit Sessel-Shiatsu, Meditation, Impftermine und vieles mehr individuell gebucht werden. - Seit Sommer 2024 stellt die ASFINAG ihren Mitarbeiter:innen kostenlos die als Medizinprodukt zugelassene App „SkinScreeener“ zur Verfügung. Mit Hilfe dieser Anwendung kann die Haut gescreent werden, wobei die Künstliche Intelligenz (KI) alle gängigen Hautkrebsarten mit 95%-iger Wahrscheinlichkeit erkennt. - Mit der Wiedereingliederungsteilzeit soll es Mitarbeiter:innen, die über einen längeren Zeitraum physisch oder psychisch erkrankt waren, ermöglicht werden, in Form von Teilzeitbeschäftigung in den Arbeitsprozess zurückzukehren (siehe auch die Maßnahmen im Rahmen des Konzepts zu <i>Gesundheitsschutz und Sicherheit</i>).
Abhilfemaßnahme	Die Wiedereingliederungsmaßnahmen können als Abhilfe nach einer Langzeiterkrankung gesehen werden. Bei den anderen Maßnahmen handelt sich um Präventivmaßnahmen.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Beitrag zu den SDGs	SDG 8.8: Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmer:innen, einschließlich der Wanderarbeitnehmer:innen (insbesondere der Frauen) und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern.
Titel der Maßnahme	Geschlechtergleichstellung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	- Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen - In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG hat mehrere Initiativen und Programme zur Gleichstellung der Geschlechter ins Leben gerufen. Dazu zählt das Frauennetzwerk „SHEasfinag“, das nun im Programm „We@ASFINAG“ aufgeht und in dessen Rahmen Themen wie Förderung von Diversity, das Empowerment von Mitarbeiterinnen und die Attraktivität der Arbeitgeberin aus Sicht der Frauen diskutiert werden. 2024 wurde zusätzlich ein Workshop zum Thema „Financial Literacy“ für Frauen angeboten. Außerdem finden regelmäßige Stammtische und Events zum Netzwerken statt. Mit „WOMENatASG“, „Female@MSG“ und „WE@BMG“ gibt es in den einzelnen Gesellschaften Ableger der „SHEasfinag“-Initiative, womit das Gleichstellungsthema konsequent im gesamten Unternehmen Aufmerksamkeit erhält und in der Tiefe behandelt wird. Weiters finden regelmäßig zielgruppenspezifische Veranstaltungen wie „she goes digital“ und der „Girls Day“ statt. Gleichstellungsorientierte Schulungen und eine gendergerechte Sprache sollen alle Mitarbeiter:innen für das Thema sensibilisieren. Zur Erhöhung des Frauenanteils sind Diversity-Ziele Teil der Jahreszielvereinbarungen des Managements. Zudem fördert die ASFINAG weibliche Lehrlinge in technischen Berufen. Neben den oben genannten Initiativen, die natürlich auch auf die geschlechterspezifischen Verdienstgefälle aufmerksam machen, sollen Aushandlungen von Tarifverträgen die Verringerung des Gender Pay Gaps unterstützen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung bzw. handelt es sich betreffend des Verdienstgefälles um Präventivmaßnahmen.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Beitrag zu den SDGs	SDG 5.1: Alle Formen der Diskriminierung von Frauen und Mädchen überall auf der Welt beenden. SDG 5.5: Die volle und wirksame Teilhabe von Frauen und ihre Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung im politischen, wirtschaftlichen und öffentlichen Leben sicherstellen. SDG 8.5: Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderung, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen.
Titel der Maßnahme	Umfassendes Aus- und Weiterbildungsangebot
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Schulungen und Kompetenzentwicklung
Adressiertes wesentliches IRO	Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG stellt ihren Angestellten ein breites Angebot an Aus- und Weiterbildungen zur Verfügung. Die Mitarbeitenden können dabei aus einem Mix aus Konzernprogrammen als auch einem frei zugänglichen Aus- und Weiterbildungsportfolio ihre gewünschten Themen wählen. Diese reichen vom Arbeitnehmer:innenschutz über Gesundheitsthemen bis hin zu Kommunikationstrainings u. v. m. Dabei hat sich die Form der Onlineschulungen bewährt, weil diese leicht mit dem Arbeits- und Familienalltag vereinbar ist und eine Zugänglichkeit über ganz Österreich schafft. Neben allgemeinen Schulungen für alle Mitarbeitenden bietet die ASFINAG für bestimmte Gruppen spezifische Trainings an. So können Führungskräfte, Stellvertretungen, Nachwuchskräfte und Projektmanager:innen von auf ihre Funktionen zugeschnittenen Programmen profitieren. 2024 wurde das „Mitarbeiter:innengespräch neu“ eingeführt. Einmal im Jahr dient das Gespräch zwischen Arbeits- und Führungskraft zur Leistungsorientierung. Außerdem werden Entwicklungspotenziale sowie diesen zuträgliche Schulungen besprochen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	Das geplante „Mitarbeiter:innengespräch neu“ wurde 2024 erfolgreich implementiert.
Beitrag zu den SDGs	SDG 4.4: Bis 2030 die Zahl der Jugendlichen und Erwachsenen wesentlich erhöhen, die über die entsprechenden Qualifikationen einschließlich fachlicher und beruflicher Qualifikationen für eine Beschäftigung, eine menschenwürdige Arbeit und Unternehmertum verfügen.

Inklusion und Unterstützung von Menschen mit Behinderung	
Titel der Maßnahme	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die Maßnahmen erstrecken sich von der Barrierefreiheit über speziell an Menschen mit Behinderung gerichtetes Recruiting bis hin zu zusätzlichen Benefits. Da es der ASFINAG ein Anliegen ist, Menschen mit Behinderung im Sinne der Regeneration und in Belastungssituationen stärker zu unterstützen, wurde kollektivvertraglich eine Ausweitung des Urlaubsanspruches verankert. Zusätzlich zu ihrem gesetzlichen Urlaubsanspruch erhalten Arbeitnehmer:innen seit 2023 ab einem Grad der Behinderung von 50 % eine zusätzliche Urlaubswoche statt wie bisher vier Tage. Allen Mitarbeiter:innen mit Behinderung steht außerdem eine Vertrauensperson für jegliche Anliegen zur Verfügung.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Beitrag zu den SDGs	SDG 8.5: Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderung, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen.
Bereitstellung angemessener Aufenthaltsräume und Unterbringungen	
Titel der Maßnahme	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Sonstige Arbeitsrechte – Angemessene Unterbringung
Adressiertes wesentliches IRO	Sichere und angemessene Unterbringung von Mitarbeitenden bei Dienstreisen und in Bereitschaftsräumen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG stellt ihren Mitarbeiter:innen Pausen- und Aufenthaltsräume zur Verfügung. Die Unterkünfte der Traffic Manager:innen sind mit adäquaten Sanitärräumen und Annehmlichkeiten wie Kaffeemaschinen, Fernsehgeräten u. v. m. ausgestattet. Besagte Räume und Unterkünfte werden regelmäßig sicherheitstechnisch begangen und auf Legionellen untersucht. Kosten für Übernachtungen im Rahmen von Dienstreisen werden von der ASFINAG selbstverständlich übernommen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Maßnahmenpaket zur Förderung der Diversität	
Titel der Maßnahme	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Vielfalt
Adressiertes wesentliches IRO	Positive Effekte von Diversitätsförderung
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Folgende Maßnahmen sollen die Vielfalt unter der Belegschaft fördern: • Ombudspersonen für Gleichbehandlung und Diversity. • Schulungen für Mitarbeiter:innen zum Thema Vielfalt und Inklusion. • 2024 wurde das „Diversity Business Impact Programm“ durchgeführt, das eine möglichst diverse Gruppe an Teilnehmer:innen in ihrer beruflichen Weiterentwicklung fördern soll. • Mit der Erhöhung der Frauenquote und der Attrahierung junger Fachkräfte soll die geschlechter- und altersbezogene Diversität gefördert werden.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen tragen zur Nutzung von Chancen für das Unternehmen bei.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt. Das Diversity Programm ist 2024 gestartet und endet Anfang 2025.
Beitrag zu den SDGs	SDG 16.7: Dafür sorgen, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist.

Umfang aller Maßnahmen

Die angeführten Maßnahmen betreffen alle ASFINAG-Mitarbeiter:innen in ganz Österreich, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind. Zielgruppenspezifische Maßnahmen sind auf die jeweiligen Mitarbeiter:innen ausgerichtet. So betreffen Maßnahmen zur Inklusion behinderter Personen alle Arbeitskräfte mit Behinderung und ausgewählte Maßnahmen zur Gleichstellung von Frauen die weiblichen Mitarbeitenden. Die Maßnahmen betreffen die eigene Geschäftstätigkeit.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Einerseits wird die Wirksamkeit der Maßnahmen in der regelmäßigen Umfrage zur Zufriedenheit abgefragt und gemessen. Andererseits lassen individuelle Kennzahlen wie beispielsweise die Fluktuationsrate oder Frauenquote im Unternehmen und insbesondere in Führungspositionen auf die Effektivität der Maßnahmen schließen. Sollte sich aufgrund dessen herausstellen, dass neue Maßnahmen erforderlich sind, arbeiten die Personalabteilungen diese im Dialog mit dem Vorstand aus.

Mittel zum Management der wesentlichen Auswirkungen

Sowohl die Holding als auch alle Gesellschaften der ASFINAG haben eine eigene Personalabteilung, die mit dem Management der Auswirkungen betraut ist. Dabei sind die einzelnen Kompetenzen wie die Personalentwicklung, der Arbeitnehmer:innenschutz oder Diversity unter den zuständigen Mitarbeiter:innen aufgeteilt, sodass jedem Thema genügend Ressourcen zukommen.

8.1.2. Kennzahlen und Ziele

8.1.2.1. S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die ASFINAG hat sich die folgenden messbaren, ergebnisorientierten Ziele im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft gesetzt:

Titel des Ziels	Ausfalltage
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Im Rahmen des Arbeitnehmer:innenschutzes hat sich die ASFINAG das Ziel gesetzt, auf weniger als 1.000 Ausfalltage durch arbeitsbedingte Verletzungen innerhalb der eigenen Belegschaft zu kommen. Es handelt sich um ein absolutes Ziel, das auf die Gesundheit der Mitarbeitenden einzahlen soll.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Im Jahr 2024 verbuchte die ASFINAG 1.290 Ausfalltage, womit das Ziel nicht erreicht wurde. Das genannte Ziel wird anhand dazugehöriger Kennzahlen und der Fortschritt auf Basis der Vorjahreswerte überprüft.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2024.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.
Titel des Ziels	Mitarbeiter:innengespräch
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Schulungen und Kompetenzentwicklung
Adressiertes wesentliches IRO	Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Um die Kompetenzentwicklung der Mitarbeitenden sicherzustellen, sollen 100 % der eigenen Arbeitskräfte einmal im Jahr ein Mitarbeiter:innengespräch mit ihrer Führungskraft durchgeführt haben. Dabei handelt es sich um eine absolute Zielangabe.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Im Berichtsjahr haben 77,6 % der Mitarbeitenden ein Mitarbeiter:innengespräch absolviert, womit das Ziel nicht erreicht werden konnte. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Durchführungsquote des Mitarbeiter:innengesprächs höher anzusetzen ist. Das heuer erstmalig durchzuführende Einscannen und Hochladen des Gesprächsbogens kann in manchen Unternehmensbereichen als Hürde für eine durchgängige Systemerfassung (und dadurch -auswertung) angesehen werden. Das genannte Ziel wird anhand dazugehöriger Kennzahlen überprüft. Nachdem das „Mitarbeiter:innengespräch neu“ in diesem Jahr erstmalig angewendet wurde, gibt es keinen Basiswert zur Fortschrittsmessung.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2024.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.
Titel des Ziels	Erfüllung der Quote an Beschäftigten mit Behinderung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung

Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Um die Vorgaben des Behinderteneinstellungsgesetzes einzuhalten und die Inklusion und Vielfalt im Unternehmen zu fördern, soll pro 25 Beschäftigte eine begünstigt behinderte Person angestellt sein.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	2024 waren 73 Personen mit Behinderung in der ASFINAG angestellt. Damit konnte das Ziel in der Berichtsperiode nicht erreicht werden. Das genannte Ziel wird anhand dazugehöriger Kennzahlen und der Fortschritt auf Basis der Vorjahreswerte überprüft.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2024.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Titel des Ziels	Frauenanteil der Beschäftigten und in Führungspositionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Um die Vielfalt zu fördern – auch in Bezug auf die Geschlechter – hat es sich die ASFINAG zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil der Beschäftigten auf 26,5 % und in Führungspositionen auf 21,2 % zu erhöhen. Dabei handelt es sich um absolute Zielangaben.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	2024 waren insgesamt 25,1 % Frauen in der ASFINAG angestellt. Damit konnte das Ziel nicht erreicht werden. In Führungspositionen waren 20,1 % Frauen, womit das Ziel 2024 nicht erreicht wurde. Die genannten Ziele werden anhand dazugehöriger Kennzahlen und der Fortschritt auf Basis der Vorjahreswerte überprüft.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2024.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Umfang aller Ziele

Die Ziele betreffen alle Mitarbeiter:innen in den eigenen Geschäftstätigkeiten und finden daher auch an allen Standorten und somit in ganz Österreich Anwendung.

Festlegung der Ziele

Der Betriebsrat wird als Vertretung der eigenen Belegschaft in die Festlegung der Ziele, Ermittlung von Erkenntnissen, die sich aus der Leistung des Unternehmens ergeben, und die Nachverfolgung der Zielerreichung einbezogen. Die Ziele stehen in keinem Zusammenhang mit Umweltaspekten und basieren somit nicht auf wissenschaftlichen Erkenntnissen.

8.1.2.2. S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens

Geschlecht	Zahl der Beschäftigten (Personenzahl)
Männlich	2.495
Weiblich	837
Sonstige	0
Nicht angegeben	0
Gesamt	3.332

Land	Zahl der Beschäftigten (Personenzahl)
Österreich	3.332

	männlich	weiblich	sonstige	keine Angabe	Gesamt
Zahl der Beschäftigten	2.495	837	0	0	3.332
Zahl der dauerhaft Beschäftigten	2.330	775	0	0	3.105
Zahl der wegen Neueintritt befristet Beschäftigten	76	17	0	0	93
Zahl der sonstig befristet Beschäftigten	89	45	0	0	134
Zahl der Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden	0	0	0	0	0
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	2.362	434	0	0	2.796
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	133	403	0	0	536

Sofern nicht anders angegeben, werden Personalzahlen als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres ausgewertet.

Titel der Kennzahl	Anzahl der Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
Adressiertes wesentliches IRO	
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es werden alle in der ASFINAG angestellten Mitarbeiter:innen inklusive karenzierten Personen und Personen in Altersteilzeit gezählt, ausgenommen ruhende Verträge. Diese Zählmethode gemäß ESRS weicht geringfügig von der Zählmethode im Konzernanhang Punkt 11. „Personalaufwand“ ab. Von den Bundesländern mittels Vertrags überlassene Mitarbeiter:innen werden als eigene Beschäftigte gezählt. Die ASFINAG beschäftigt alle Mitarbeiter:innen in Österreich.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Die Personalaufwendungen sind im Konzernanhang Punkt 11. „Personalaufwand“ ausgewiesen.

Titel der Kennzahl	Anzahl der Beschäftigten nach Beschäftigungsart
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen - Sichere Beschäftigung - Arbeitsbedingungen - Arbeitszeit
Adressiertes wesentliches IRO	- Hohe Arbeitsplatzsicherheit durch sehr hohen Anteil an unbefristeten Verträgen sowie aufgrund des grundlegenden Unternehmenszwecks und des gesetzlichen Auftrags - Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Gemäß ESRS-Bestimmungen werden alle arbeitsrechtlich befristeten Verträge gezählt. Neu eintretende Personen werden üblicherweise zunächst mit einem auf sechs Monate befristeten Vertrag angestellt, bevor sie dann in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen werden. Diese Gruppe ist extra ausgewiesen. Temporäre Verträge der Führungsebene (zum Beispiel Vorstand) werden als unbefristet gezählt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Titel der Kennzahl	Anzahl der Beschäftigten, die das Unternehmen verlassen haben
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
Adressiertes wesentliches IRO	
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Bei der Zahl der Beschäftigten, welche das Unternehmen im Berichtsjahr verlassen haben, bleiben auslaufende befristete Verträge unberücksichtigt, Pensionsantritte und Todesfälle werden eingerechnet. Karenzen gelten als Unterbrechung und werden nicht in diese Zahl einberechnet.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	2024 haben 182 Beschäftigte das Unternehmen verlassen.

Titel der Kennzahl	Mitarbeiter:innenfluktuation
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
Adressiertes wesentliches IRO	

Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die Mitarbeiter:innenfluktuation wird als Anzahl der Beschäftigten ausgewiesen, welche im Berichtsjahr das Unternehmen verlassen haben (siehe eigens definierte Kennzahl), dividiert durch die mittlere Anzahl der Beschäftigten. Die mittlere Anzahl wird als Mittelwert über die Beschäftigtenzahlen der zwölf Monate Jänner bis Dezember definiert.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Die Mitarbeiter:innenfluktuation betrug 2024 5,5 %.
Titel der Kennzahl	Anzahl der Voll- und Teilzeitbeschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
Adressiertes wesentliches IRO	
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Als Teilzeitbeschäftigte gelten alle Personen, welche eine geringere Stundenanzahl als die gemäß Kollektivvertrag definierte Normalarbeitszeit vereinbart haben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.3. S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens

	Zahl der Beschäftigten (Personenzahl)
Anzahl Selbstständige	0
Anzahl nicht angestellte Beschäftigte mit Leasingvertrag	53
Gesamt	53

Titel der Kennzahl	Anzahl der nicht angestellten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit
Adressiertes wesentliches IRO	Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die nicht angestellten Beschäftigten werden in Selbstständige und per Leasingvertrag überlassene Arbeitskräfte differenziert ausgewiesen. Die Zahlen werden als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres angegeben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.4. S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Abdeckungsquote	Tarifvertragliche Abdeckung		Sozialer Dialog
	Beschäftigte – EWR (für Länder mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtzahl ausmachen)	Beschäftigte – Nicht-EWR-Länder (Schätzung für Regionen mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtzahl ausmachen)	Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR) (für Länder mit >50 Beschäftigten, die >10 % der Gesamtzahl ausmachen)
0-19 %			
20-39 %			
40-59 %			
60-79 %			
80-100 %	Österreich	nicht relevant	Österreich

Titel der Kennzahl	Anteil der von Tarifverträgen abgedeckten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Angemessene Entlohnung
Adressiertes wesentliches IRO	Hohe Einkommenssicherheit durch Kollektivvertrag, Überzahlung etc.

Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Der Kollektivvertrag deckt den Großteil der eigenen Beschäftigten ab. Nicht inkludiert sind im Wesentlichen Vorstände und Geschäftsführungen, Arbeitnehmer:innen mit Sonderverträgen in leitender Stellung, Praktika und Volontariate bis maximal drei Monate, ausgenommen Pflichtpraktika. Eine signifikante Anzahl an Arbeitnehmer:innen im Sinne der Definition gemäß ESRS wird nur in Österreich beschäftigt. Die Zahlen werden als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres angegeben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	99,7 % der Beschäftigten sind durch Tarifverträge abgedeckt.
Titel der Kennzahl	Anteil der von Arbeitnehmervertretern abgedeckten Beschäftigten je Land im europäischen Wirtschaftsraum (EWR)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten und Rechte der Arbeitnehmer:innen auf Information, Anhörung und Mitbestimmung
Adressiertes wesentliches IRO	Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und faire Behandlung der Mitarbeitenden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Mit Ausnahme der obersten Führungsebenen (Vorstände und Geschäftsführung) werden alle Beschäftigten durch den Betriebsrat vertreten. Eine signifikante Anzahl an Arbeitnehmer:innen im Sinne der Definition gemäß ESRS wird nur in Österreich beschäftigt. Die Zahlen werden als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres angegeben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.5. S1-9 – Diversitätskennzahlen

Geschlechterverteilung der obersten Führungsebene:

Geschlecht	Anzahl	Anteil in %
Männlich	7	78 %
Weiblich	2	22 %
Sonstige	0	
Nicht angegeben	0	
Gesamt	9	100 %

Altersverteilung der Beschäftigten:

Altersklasse	Beschäftigte	
	Anzahl	Anteil in %
Beschäftigte unter 30 Jahren	355	11 %
Beschäftigte 30 bis 50 Jahre	1.824	55 %
Beschäftigte über 50 Jahren	1.153	35 %
Gesamt	3.332	100 %

Titel der Kennzahl	Geschlechterverteilung der obersten Führungsebene
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die oberste Führungsebene wird durch Vorstand und Geschäftsführung gebildet. Berücksichtigt werden alle Gesellschaften des Unternehmens mit Ausnahme der nicht personalführenden Gesellschaften ASFINAG Commercial Services GmbH und ASFINAG European Toll Service GmbH. Die Geschlechterverteilung wird sowohl in Anzahl als auch prozentualen Anteil angegeben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Titel der Kennzahl	Altersverteilung der Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Vielfalt
Adressiertes wesentliches IRO	Positive Effekte von Diversitätsförderung
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die Altersverteilung wird durch die Anzahl der Beschäftigten in den folgenden drei Altersklassen definiert: - Beschäftigte unter 30 Jahren - Beschäftigte 30–50 Jahre - Beschäftigte über 50 Jahren Die Zahlen werden als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres angegeben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.6. S1-10 – Angemessene Entlohnung

Alle Mitarbeitenden werden gemäß oder über dem Kollektivvertrag bezahlt. Somit erhalten alle Beschäftigten der ASFINAG eine angemessene Entlohnung. Der Mindestbruttolohn für die relevanten Gehaltsstufen im Kollektivvertrag der ASFINAG überstieg 2024 den aktuellen Referenzwert, der sich aus 60 % des österreichischen Bruttome-dianeinkommens ergibt und sich laut Statistik Austria aus dem Jahr 2023 auf EUR 2.053 beläuft.

8.1.2.7. S1-11 – Soziale Absicherung

In der ASFINAG sind alle Mitarbeitenden im Falle eines bedeutenden Lebensereignisses gegen Verdienstauffälle abgesichert.

8.1.2.8. S1-12 – Menschen mit Behinderungen

Geschlecht	Anteil der Menschen mit Behinderung (in Prozent)
Männlich	2,0 %
Weiblich	2,9 %
Sonstige	0,0 %
Nicht angegeben	0,0 %
Gesamt	2,2 %

Titel der Kennzahl	Anteil der Beschäftigten mit Behinderungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen
Adressiertes wesentliches IRO	Fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Prozentsatz der Menschen mit Behinderung unter den Beschäftigten und Aufteilung nach Geschlecht, wobei begünstigt behinderte Personen entsprechend dem österreichischen Recht erfasst werden. Die Zahlen werden als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres angegeben.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.9. S1-13 – Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

	Einheit	männlich	weiblich	sonstige	keine Angabe	Gesamt
Mitarbeitergespräch durchgeführt	Anteil in %	78 %	76 %	0 %	0 %	78 %

	Einheit	männlich	weiblich	sonstige	keine Angabe	Gesamt
Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden je Beschäftigte:m	Stunden [h]	14,1	15,2	0,0	0,0	14,4
Anzahl der Schulungsstunden der eigenen Belegschaft	Stunden [h]	34.831	13.206	0	0	48.036

Titel der Kennzahl	Anteil der Beschäftigten, mit denen Mitarbeitergespräche durchgeführt wurden
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Schulungen und Kompetenzentwicklung
Adressiertes wesentliches IRO	Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Anteil der im Berichtsjahr durchgeführten Mitarbeiter:innengespräche in Bezug auf am Stichtag beschäftigte Personen. Ein Mitarbeiter:innengespräch wird als durchgeführt gewertet, wenn ein Protokoll von der oder dem Mitarbeitenden und Vorgesetzten unterschrieben und in das entsprechende IT-System hochgeladen wurde. Diese Wertung ermöglicht das einwandfreie Nachvollziehen absolvierter Gespräche, kann aber dazu führen, dass einzelne im Berichtsjahr geführte Gespräche nicht für die Kennzahl anerkannt werden. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Durchführungsquote des Mitarbeiter:innengesprächs höher anzusetzen ist. Das heuer erstmalig durchzuführende Einscannen und Hochladen des Gesprächsbogens kann in manchen Unternehmensbereichen als Hürde für eine durchgängige Systemerfassung (und dadurch -auswertung) angesehen werden. Die Anteile werden nach Geschlecht aufgeschlüsselt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Titel der Kennzahl	Gesamtzahl und durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden bei Aus- und Weiterbildungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Schulungen und Kompetenzentwicklung
Adressiertes wesentliches IRO	Wissensförderung der Mitarbeiter:innen und Stärkung ihrer Beschäftigungsfähigkeit
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die ASFINAG verfügt über ein eigenes IT-System zur Verwaltung von Schulungen. Die in diesem System registrierten absolvierten Schulungsstunden der eigenen Belegschaft werden nach Geschlecht aufgeschlüsselt. Die Anzahl der Schulungsstunden, dividiert durch die Anzahl der eigenen Beschäftigten. Als Berechnungsbasis der Beschäftigten wird der durchschnittliche Headcount über das Kalenderjahr herangezogen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.10. S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Es sind 100 % der Beschäftigten, ob direkte Angestellte der ASFINAG, Mitarbeiter:innen mit Überlassungsvertrag oder Leasing-Mitarbeiter:innen, durch das Qualitätsmanagementsystem ISO 9001 abgedeckt. In dessen Rahmen gewährleistet die ASFINAG gesunde und sichere Arbeitsplätze und bietet umfangreiche Schulungsmaßnahmen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge.

Titel der Kennzahl	Anzahl arbeitsbedingter Todesfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden

Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Todesfälle aufgrund von Arbeitsunfällen in der eigenen Belegschaft. Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen sind dem Unternehmen aus Datenschutzgründen nicht bekannt. Es werden auch arbeitsbedingte Todesfälle von Arbeitskräften außerhalb der eigenen Belegschaft berücksichtigt, sofern diese an den Standorten des Unternehmens geschehen sind. Unfälle auf Baustellen werden in Abschnitt S2 berichtet. Daher bezieht sich „Standort“ auf Bürostandorte, Autobahnmeistereien und Stützpunkte.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Es gab 2024 keine arbeitsbedingten Todesfälle.

Titel der Kennzahl	Anzahl und Anteil meldepflichtiger Arbeitsunfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die ASFINAG erfasst im unternehmenseigenen IT-System sämtliche gemeldete Arbeitsunfälle ab einem Ausfalltag gemäß österreichischem Recht. Entsprechend werden hier alle Arbeitsunfälle ab einem Tag Ausfallzeit dokumentiert. Die Quote wird bezogen auf 1.000.000 geleisteter Arbeitsstunden der eigenen Belegschaft berechnet, wobei die geleisteten Arbeitsstunden auf Basis eines pauschalen Stundenteilers von 1.720 Stunden für Vollzeitbeschäftigung, multipliziert mit der Anzahl der Full Time Equivalents (FTE), ermittelt wird.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	Es gab 2024 62 Arbeitsunfälle und 11,49 Arbeitsunfälle je 1.000.000 Arbeitsstunden.

Titel der Kennzahl	Anzahl meldepflichtiger arbeitsbedingter Erkrankungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Dem Unternehmen liegen aus Datenschutzgründen keine Daten zu diesem Punkt vor.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Titel der Kennzahl	Anzahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle bei den eigenen Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es werden die Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle der eigenen Beschäftigten erfasst. Ausfalltage aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen sind dem Unternehmen aus Datenschutzgründen nicht bekannt. Ausfalltage im Berichtsjahr können insbesondere bei längeren Arbeitsunfähigkeiten auch von Ereignissen früherer Jahre herrühren. Es werden nur vollständige Tage (Arbeitstage) berücksichtigt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	2024 sind 1.290 Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle erfasst.

Titel der Kennzahl	Anzahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle bei nicht angestellten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es werden die Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle der nicht angestellten Beschäftigten erfasst. Ausfalltage aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen sind dem Unternehmen aus Datenschutzgründen nicht bekannt. Ausfalltage im Berichtsjahr können insbesondere bei längeren Arbeitsunfähigkeiten auch von Ereignissen früherer Jahre herrühren. Es werden nur vollständige Tage (Arbeitstage) berücksichtigt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	2024 sind keine Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle erfasst.

Titel der Kennzahl	Anzahl Wiedereingliederungen von langzeiterkrankten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Belastende Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	In der Kennzahl werden all jene Personen berücksichtigt, welche im Berichtsjahr eine Wiedereingliederungsteilzeit begonnen haben. Entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen können diese alle anspruchsberechtigten Personen beantragen, welche mindestens sechs Wochen am Stück erkrankt waren.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	2024 haben 13 Personen Wiedereingliederungsteilzeit begonnen.

8.1.2.11. S1-15 – Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

	Einheit	männlich	weiblich	sonstige	keine Angabe	Gesamt
Anteil der anspruchsberechtigten Beschäftigten, die Urlaub in Anspruch genommen haben	Anteil in %	18,8 %	20,3 %	/	/	19,2 %

Titel der Kennzahl	Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf familiären Urlaub
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
Adressiertes wesentliches IRO	Maßnahmen zur Förderung der Work-Life-Balance
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Als Urlaub aus familiären Gründen werden Mutterschaftsurlaub, Elternkarenz, Väterfrühkarenz („Papamonat“) und Pflegekarenz oder Pflegefreistellung definiert. Als „Anspruch auf familiären Urlaub“ wird die grundsätzliche Anspruchsberechtigung gezählt, unabhängig davon, ob das erforderliche Ereignis vorliegt. Für Väterfrühkarenz werden zum Beispiel alle berechtigten Männer gezählt, unabhängig davon, ob sie im Berichtsjahr Vater geworden sind.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	100 % der Beschäftigten haben grundsätzlich Anspruch auf familiären Urlaub.

Titel der Kennzahl	Anteil der anspruchsberechtigten Beschäftigten, die familiären Urlaub genommen haben
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben
Adressiertes wesentliches IRO	Maßnahmen zur Förderung der Work-Life-Balance
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es werden die Personen gezählt und nicht die Ereignisse. Nimmt eine Person im Berichtsjahr mehrmals Urlaub aus familiären Gründen, wird sie einmal gezählt. Reicht ein Urlaub über mehrere Berichtsjahre, wird er in jedem betroffenen Berichtsjahr gezählt. Als Divisor des Anteils wird die durchschnittliche Anzahl der anspruchsberechtigten Beschäftigten im Kalenderjahr herangezogen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.12. S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Titel der Kennzahl	Gender Pay Gap
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden

Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird konzernweit die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst männlicher und weiblicher Beschäftigter als prozentuale Abweichung dargestellt. Der durchschnittliche Bruttostundensatz wird auf Basis der kollektivvertraglichen Jahresarbeitszeit und der Jahresverdienstsummen berechnet, wobei sämtliche Komponenten (fixe und variable Gehaltsbestandteile, Zulagen, Prämien, Sachbezüge etc.) inkludiert werden. Einbezogen werden alle zum Stichtag 31.12. direkt von der ASFINAG Beschäftigten. Ein Großteil des Gender Pay Gaps von ca. 9,4 Prozentpunkten ist auf variable Entgeltbestandteile wie z. B. Zulagen, Zuschläge, Überstundenentgelte und Bereitschaftsdienste zurückzuführen. Diese fallen im Unternehmen vermehrt im technischen und handwerklichen Bereich an, welcher eher männlich dominiert ist.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	11,5 %
Titel der Kennzahl	Verhältnis der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle – Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit
Adressiertes wesentliches IRO	
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson), ausgenommen Praktikant:innen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Das Verhältnis beträgt 5,95.

8.1.2.13. S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Titel der Kennzahl	Anzahl der im Berichtszeitraum gemeldeten Fälle von Diskriminierung, einschließlich Belästigung innerhalb seiner eigenen Belegschaft, Anzahl der Beschwerden, die über unternehmenseigene Kanäle für Bedenken und Beschwerden eingebracht wurden und den Gesamtbetrag damit zusammenhängender wesentlicher Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen.
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle
Adressiertes wesentliches IRO	
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Beschwerden oder Diskriminierungsfälle können über unterschiedliche Kanäle gemeldet oder bekannt werden. In der ASFINAG sind die Funktionen einer Ombudsperson für Gleichbehandlung und einer für Diversity implementiert. Deren Aufgabe ist es, Hinweise auf allfällige Verstöße gegen das Gleichbehandlungsgebot am Arbeitsplatz entgegenzunehmen und anonymisiert an die jeweils zuständigen Vorstände bzw. Geschäftsführungen weiterzuleiten. Weiters gibt es Compliance Officer:innen in jeder Gesellschaft, welche für Fragen und Hinweise als Ansprechpersonen zur Verfügung stehen. In Bezug auf wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den im Titel beschriebenen Themen werden nicht nur Vorfälle des Berichtsjahres, sondern auch allenfalls frühere Vorfälle berücksichtigt, wo eine Zahlung im Berichtsjahr erfolgte.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	Im Jahr 2024 wurde ein Fall von Diskriminierung gemeldet. Dieser Fall wurde sofort und umfassend aufgearbeitet. Es wurden 2024 keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen in diesem Zusammenhang geleistet.
Titel der Kennzahl	Zahl der schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft im Berichtszeitraum und den Gesamtbetrag damit zusammenhängender Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Sonstige arbeitsbezogene Rechte
Adressiertes wesentliches IRO	

Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Innerhalb des Unternehmens können schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte über unterschiedliche Kanäle gemeldet oder bekannt werden. In der ASFINAG gibt es die Funktionen der Ombudspersonen für Gleichbehandlung und Diversity. Deren Aufgabe ist es, Hinweise auf allfällige Verstöße gegen das Gleichbehandlungsgebot am Arbeitsplatz entgegenzunehmen und anonymisiert an die jeweils zuständigen Vorstände bzw. Geschäftsführungen weiterzuleiten. Weiters gibt es Compliance Officer:innen in jeder Gesellschaft, welche für Fragen und Hinweise als Ansprechpersonen zur Verfügung stehen. In Bezug auf wesentliche Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit den im Titel beschriebenen Themen werden nicht nur Vorfälle des Berichtsjahres, sondern auch allenfalls frühere Vorfälle berücksichtigt, wo eine Zahlung im Berichtsjahr erfolgte.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	2024 wurden keine schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte bekannt oder gemeldet. Es wurden 2024 keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen in diesem Zusammenhang geleistet.

8.2. S1 – Fachkräftemangel

8.2.1. MDR-P – Konzepte für den Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Titel des Konzepts	Bereichsstrategie Personal
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die Personalabteilung der Holding erstellt die Personalstrategie und verantwortet die Umsetzung anhand entsprechender KPIs. Darin sind Ziele und Maßnahmen im Bereich der Mitarbeiter:innenbindung sowie der Rekrutierung neuen Personals enthalten. Darüber hinaus sind die interne und externe Positionierung der ASFINAG als attraktive Arbeitgeberin, das Schaffen von Synergien durch den Austausch von Know-how sowie HR-Digitalisierungsthemen entlang des Employee Lifecycles vorgesehen. Damit soll die Attrahierung neuer Fachkräfte forciert werden.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Personalstrategie der ASFINAG schließt alle bestehenden (und potenziell zukünftigen) Mitarbeiter:innen der ASFINAG ein und ist somit konzernweit für das Kerngeschäft an allen Standorten in ganz Österreich gültig. Hinsichtlich der Rekrutierung neuer Fachkräfte wurde 2024 ein Fokus auf junge Talente gelegt.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Bereichsstrategie „Personal“ wird durch die Personalabteilung der Holding ausgearbeitet. In Abstimmung mit dem Vorstand wird diese dann auf die Gesellschaften ausgerollt. Die Gesellschaften sind dazu angehalten, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig zu erarbeiten. Bei gesellschafts- oder regionalspezifischen Gegebenheiten werden die passenden Maßnahmen direkt durch die jeweiligen Gesellschaften initiiert.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Durch regelmäßige Mitarbeiter:innenbefragungen (siehe dazu S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertreter:innen in Bezug auf Auswirkungen) wird sichergestellt, dass bei der Festlegung und Weiterentwicklung der Personalstrategie die Bedürfnisse der Belegschaft berücksichtigt werden.

8.2.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Um wesentliche in der Personalstrategie berücksichtigte Ziele wie die Attrahierung neuer Fachkräfte und das risikofreie Management pensionsbedingter Austritte zu erreichen, wurde 2022 das Projekt „Attraktive Arbeitgeberin“ ausgerollt und 2023 sowie 2024 weitergeführt bzw. um neue Maßnahmen ergänzt.

Titel der Maßnahme	Work & Study
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Das Work & Study-Konzept wurde 2024 bereits das vierte Jahr erfolgreich angewendet. Im Rahmen des Programms wird es Studierenden ermöglicht, über einen längeren Zeitraum im Ausmaß von bis zu 20 Wochenstunden bei der ASFINAG zu arbeiten. Durch die Anwendung der Studieninhalte im Tagesgeschäft kann das Erlernte optimal in der Praxis vertieft werden. Die Mehrheit der Teilnehmenden wird in ein reguläres Dienstverhältnis übernommen. Um dem Fachkräfte- und Nachwuchsmangel entgegenzuwirken, hat die ASFINAG ihre zahlreichen Kooperationen mit Schulen und Universitäten 2024 weitergeführt bzw. ausgebaut.
Abhilfemaßnahme	Nein, es handelt sich um eine Präventivmaßnahme, um dem identifizierten Risiko entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit dem Fachkräftemangel gibt es keine negativen Auswirkungen auf (zukünftige) Beschäftigte der ASFINAG.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Employer Branding-Kampagne „Choose your Career“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel

Inhalt und Ziel der Maßnahme	Eine weitere Maßnahme, um gezielt junge Fachkräfte anzusprechen, ist die 2023 implementierte Employer Branding-Kampagne „Choose your Career“. Dazu wurden für die fünf großen Jobwelten (Bau, Strecke, Maut, IT und Büro) 15 animierte Avatare im Gaming-Stil entwickelt. Diese können sich Bewerber:innen nach ihren Interessen auf den Leib schneiden lassen, um mit diesen Avataren dann auszutesten, welche ausgeschriebenen Jobs für sie passend sind. Durch diese Aufbereitung wird eine erhöhte Attrahierung junger Talente der „Generation Z“ und „Generation Alpha“ angestrebt. Dasselbe Ziel soll durch eine vermehrte Social Media-Präsenz erreicht werden. Seit 2023 ist die ASFINAG auch auf TikTok.
Abhilfemaßnahme	Nein, es handelt sich um eine Präventivmaßnahme, um dem identifizierten Risiko entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit dem Fachkräftemangel gibt es keine negativen Auswirkungen auf (zukünftige) Beschäftigte der ASFINAG.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Einzelmaßnahmen „Attraktive Arbeitgeberin“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Inhalt und Ziel der Maßnahme	2024 wurden zudem gänzlich neue Maßnahmen geplant und umgesetzt. So war die ASFINAG erstmals bei der Langen Nacht der Forschung und beim E-Sports-Festival vertreten. Um intern die Position als attraktive Arbeitgeberin bei jungen Talenten zu stärken, wurde das Lehrlingsmanagement adaptiert. Lehrlinge der ASFINAG profitieren nun von einem ausgeweiteten Ausbildungsangebot und werden durch eine:n Lehrlingssprecher:in vertreten.
Abhilfemaßnahme	Nein, es handelt sich um eine Präventivmaßnahme, um dem identifizierten Risiko entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit dem Fachkräftemangel gibt es keine negativen Auswirkungen auf (zukünftige) Beschäftigte der ASFINAG.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Mitarbeiter:innenempfehlungsprogramm (MEM - Mitarbeitende empfehlen Mitarbeitende)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Anfang 2023 wurde unter dem Motto „Active Sourcing“ ein Mitarbeiter:innenempfehlungsprogramm implementiert, das sich bezahlt macht. Ende 2024 konnten 512 Bewerbungen und 95 Einstellungen aufgrund von Empfehlungen durch Mitarbeiter:innen verzeichnet werden.
Abhilfemaßnahme	Nein, es handelt sich um eine Präventivmaßnahme, um dem identifizierten Risiko entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit dem Fachkräftemangel gibt es keine negativen Auswirkungen auf (zukünftige) Beschäftigte der ASFINAG.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.

Umfang aller Maßnahmen

Hinsichtlich der Maßnahmen bzgl. der Rekrutierung neuer Talente wurde 2024 ein Fokus auf junge Talente und Wiedereinsteiger:innen gelegt. Wenngleich sich der Mangel vorrangig in technischen Berufen bemerkbar macht, betrifft das Thema alle Bereiche und wird dementsprechend konzernweit für das Kerngeschäft an allen Standorten in ganz Österreich behandelt.

8.2.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Um die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen zu überprüfen, werden folgende KPIs herangezogen.

Titel der Kennzahl	Anzahl Work & Study-Mitarbeiter:innen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Anzahl der Mitarbeiter:innen mit Work & Study-Vertrag zum Berichtsstichtag 31.12. und prozentualer Anteil an den eigenen Beschäftigten.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein, diese Kennzahl wird von keiner externen Stelle validiert.
Wert	16 Mitarbeiter:innen wurden zum Berichtsstichtag mit Work & Study-Vertrag beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 0,48 % an den Beschäftigten.

Titel der Kennzahl	Anzahl Übernahmen Work & Study-Mitarbeiter:innen in ein reguläres Dienstverhältnis
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Anzahl der Mitarbeiter:innen mit Work & Study-Vertrag, welche im Berichtsjahr in ein reguläres Dienstverhältnis übernommen wurden.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein, diese Kennzahl wird von keiner externen Stelle validiert.
Wert	Drei Mitarbeiter:innen mit Work & Study-Vertrag wurden im Berichtsjahr in ein reguläres Dienstverhältnis übernommen.

Titel der Kennzahl	Anzahl Bewerbungen über MEM
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Das Mitarbeiter:innenempfehlungsprogramm MEM sieht Prämien vor, sobald konkrete Stellenangebote im Freundes- und Bekanntenkreis empfohlen werden und es dadurch zu einer Einstellung kommt. Die Angabe der Empfehlung erfolgt über das ASFINAG-eigene IT-System für Karriere und Schulungen. Entsprechend erfolgt die Auswertung der Anzahl der auf Mitarbeiter:innenempfehlungen basierenden Bewerbungen über dieses System.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	512 Bewerbungen erfolgten auf Basis des Programms MEM

Titel der Kennzahl	Anzahl tatsächlicher Einstellungen aufgrund von MEM
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die aufgrund von Mitarbeiter:innenempfehlungen tatsächlich erfolgten Einstellungen werden basierend auf den Daten „Bewerbungen aufgrund des Mitarbeiter:innenempfehlungsprogramms“ und den Daten der neu im Unternehmen eingestellten Personen ausgewertet.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	95 Mitarbeiter:innen wurden aufgrund von Empfehlungen des Programms MEM aufgenommen.

8.2.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Das Konzept zur Bekämpfung des Fachkräftemangels und damit einhergehende Ziele wurden 2024 neu überarbeitet, weswegen für den Berichtszeitraum noch keine messbaren Ziele bestehen. Die Festlegung solcher Ziele ist für das Jahr 2025 geplant. Auch ohne solche verfolgt die ASFINAG das qualitative Ziel, neue Talente zu rekrutieren, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Zu diesem Zweck werden laufend zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Die Überprüfung der Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen erfolgt anlassbezogen und folgt keinem standardisierten Prozess. Die Personalabteilung ruft bei Bedarf die für die jeweilige Maßnahme relevanten Parameter wie die Anzahl an und den Anteil von Work & Study-Mitarbeiter:innen sowie deren Übernahmen in ein reguläres Dienstverhältnis ab. Nachdem diese Kennzahlen regelmäßig erhoben werden, dient 2023 als Basisjahr für die diesjährige Fortschrittsmessung.

8.3. S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

8.3.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die ASFINAG plant, baut, erhält, betreibt und bemaute das hochrangige Bundesstraßennetz. Insbesondere für Bau- und Erhaltungsmaßnahmen werden Liefer- und Bauunternehmen beauftragt, deren Arbeitskräfte belastenden Arbeitszeiten am Bau, Verletzungen oder Todesfällen durch Unfälle auf der Baustelle oder Erkrankungen an beruflich bedingten Krankheiten ausgesetzt sein können. Die erschwerten Arbeitsbedingungen aufgrund von Hitzewellen können zu fehlenden Arbeitskräften in wichtigen Arbeitsprozessen führen, was wiederum erhöhte Kosten zur Folge haben kann.

8.3.1.1. S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Titel des Konzepts	ASFINAG-Beschaffungsprozess
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Der Beschaffungsprozess ist Teil der Bereichsstrategie „Recht und Einkauf“. Als öffentliche Auftraggeberin ist sich die ASFINAG der wirtschaftlichen Bedeutung ihrer Auftragsvergaben bewusst. Daher legt sie großen Wert auf einen freien, lauten und fairen Wettbewerb bei der Beschaffung und in weiterer Folge auf faire Geschäftsbeziehungen. Mit dem internen Beschaffungsprozess hat die ASFINAG Konzepte und Prozesse aufgesetzt, die diese Zielsetzungen gewährleisten sollen. Als Grundlage für den Beschaffungsprozess dient das Bundesvergabegesetz (BVerG). Die ASFINAG forciert Nachhaltigkeit und Innovation in der Lieferkette. Vor diesem Hintergrund hat sie im Mai 2023 als erstes öffentliches Unternehmen den naBe-Aktionsplan vom BMK unterzeichnet und in ihre Beschaffungsprozesse integriert. Mitunter werden standardisierte Leistungen wie Büroeinrichtung, Telekommunikation, Reinigungsdienstleistungen oder IT-Hardware über die Bundesbeschaffungsgesellschaft eingekauft, dabei werden von der BBG die naBe-Kriterien berücksichtigt. Auch bei den Bauleistungen werden die naBe-Kriterien berücksichtigt, wobei der derzeit gültige Aktionsplan wenige Kriterien für die Produktgruppe Tiefbau vorsieht, sodass die Nachhaltigkeitskriterien der ASFINAG bereits einen weitaus höheren Standard beinhalten. Alle Auftragnehmer:innen müssen ab einer Auftragssumme von 20.000 Euro eine Bieter:innenenerklärung über die Einhaltung arbeits-, sozial- und umweltrechtlicher Bestimmungen unterzeichnen. Das Konzept und dahinterstehende Prozesse werden in internen Gremien laufend evaluiert und weiterentwickelt.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Bereichsstrategie „Recht und Einkauf“ wird durch die gleichnamige Abteilung in der ASFINAG Holding in Absprache mit dem Vorstand ausgearbeitet und umgesetzt.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die ASFINAG stimmt sich vierteljährlich mit der BBG ab und steht im laufend stattfindenden Austausch mit wesentlichen Interessensvertretungen ihrer Bieter:innen, um ihre Konzepte und Prozesse ggf. anzupassen und zu optimieren. Im Rahmen des naBe-Aktionsplans liegt der Fokus der Zusammenarbeit auf der Phase der Ausarbeitung neuer Kriterien und Maßnahmen für eine nachhaltige Beschaffung.
Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die für die jeweiligen Bieter:innen zuständigen Fachgruppen sind für den Austausch mit den entsprechenden Interessenvertretungen bzw. der BBG verantwortlich.
Verfügbarkeit des Konzepts	Eine Zusammenfassung der Bereichsstrategie „Recht und Einkauf“ sowie unterstützende Dokumente zu deren Umsetzung sind für interne Stakeholder:innen im Intranet zugänglich. Die ASFINAG unterliegt als öffentliche Auftraggeberin den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesvergaberechts und ist dazu verpflichtet, ihre Aufträge „öffentlich“ auszuschreiben. Diese sind für potenzielle Bieter:innen und Auftragnehmer:innen leicht zugänglich entweder auf der ASFINAG-Webseite oder in den öffentlichen Publikationsmedien (z. B. Unternehmensserviceportal) einzusehen. Die Angebotsabgabe erfolgt elektronisch über die Vergabeplattform ProVia. Dort werden alle Ausschreibungen transparent und mit allen Vergabe- und Vertragsbestimmungen zum Download zur Verfügung gestellt.

Titel des Konzepts	Vergabeverfahren für Bauleistungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Baufträge werden entsprechend dem BVergG je nach Wertgrenze in einem transparenten Vergabeverfahren national oder EU-weit ausgeschrieben. Das BVergG bietet die Möglichkeit, soziale Kriterien vorzusehen und verpflichtet öffentliche Auftraggeber:innen, Abfragen im Bereich Lohn- und Sozialdumping durchzuführen. Die ASFINAG setzt bei allen Bauprojekten ab einer Million Euro auf das Bestbieterprinzip. Insgesamt stehen 37 Hauptkriterien und 35 Subkriterien zu wirtschaftlichen, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsaspekten bei der Ermittlung des oder der Bestbietenden zur Verfügung, wobei es sich bei 22 Kriterien um ökosoziale Kriterien handelt. So können Unternehmen mehr Punkte erhalten, wenn sie eine höhere Arbeitssicherheit nachweisen, die Umweltbelastung in der Bauphase verringern oder mehr Fachkräfte beschäftigen. Generell erfolgt die Qualitätsgewichtung bei Bauleistungen mit mindestens 15 %, mindestens 50 % davon müssen verpflichtend ökosoziale Kriterien in Abhängigkeit von Projekttyp und Größe bilden, wie beispielsweise der Einsatz von Lehrlingen oder älteren Menschen. Das Konzept und dahinterstehende Prozesse werden in internen Gremien laufend evaluiert und weiterentwickelt.
Verantwortung für die Umsetzung	Die jeweilige Projektleitung der BMG ist für die Umsetzung aller gesetzlicher und ASFINAG-interner Vorgaben im Rahmen der Strategie zu den Arbeitskräften bei Bauvorhaben verantwortlich.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die ASFINAG führt bei Verträgen gemäß ÖNORM 2118 im Rahmen beauftragter Bauleistungen unter Anwendung des Partnerschaftsmodells regelmäßige Partnerschaftssitzungen mit Vertreter:innen der Auftragnehmer:innen durch. Im Rahmen dieser Besprechungen wird unter anderem auch die Einhaltung der angebotenen ökosozialen Kriterien geprüft und mit dem oder der Auftragnehmer:in besprochen. Darüber hinausgehend werden auch aktuelle Umwelteinflüsse und deren Auswirkungen auf die Bauabwicklung wie z. B. länger anhaltende Hitze- oder Kälteperioden unter den Projektbeteiligten thematisiert. Diese Partnerschaftssitzungen werden im Regelfall monatlich während der Vertragsabwicklung abgehalten. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden zur Bewertung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen, insbesondere in Bezug auf ökosoziale Kriterien sowie die Arbeitssicherheit, herangezogen. Zeigen die Ergebnisse, dass die erwartete Wirksamkeit mit den getroffenen Maßnahmen nicht erzielt wird, werden entsprechende Maßnahmen wie z. B. eine Anpassung oder generelle Überarbeitung von Kriterien getroffen. Zusätzlich wird bei größeren Bauvorhaben am Ende der Projektumsetzung ein internes Projekt-Review abgehalten. Dazu werden bei Bedarf auch externe Projektbeteiligte wie z. B. die örtliche Bauaufsicht (ÖBA) oder die Bauleitung eingebunden. Ziel des Abschlussgesprächs ist es, erkannte Verbesserungspotenziale für zukünftige Projekte / Prozesse zu diskutieren und mögliche Maßnahmen abzuleiten.
Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die Verantwortung für die Durchführung der Partnerschaftssitzungen liegt bei den jeweiligen Projektleitungen. Diese binden im Bedarfsfall die zuständigen internen Stellen ein.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die ASFINAG unterliegt als öffentliche Auftraggeberin den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesvergaberechts und ist dazu verpflichtet, ihre Aufträge „öffentlich“ auszuschreiben. Diese sind für potenzielle Bieter:innen und Auftragnehmer:innen leicht zugänglich entweder auf der ASFINAG-Website oder in den öffentlichen Publikationsmedien (z. B. Unternehmensserviceportal) einzusehen. Die Angebotsabgabe erfolgt elektronisch über die Vergabeplattform ProVia. Dort werden alle Ausschreibungen transparent und mit allen Vergabe- und Vertragsbestimmungen zum Download zur Verfügung gestellt.
Änderung des Konzepts	Zur Stärkung der ökosozialen Kriterien im Beschaffungsprozess wurde für die Bestbieterermittlung von Bauleistungen die Qualitätsgewichtung im Jahr 2024 von 11 % auf 15 % erhöht, wobei davon der Anteil an ökosozialen Bewertungsaspekten mindestens 50 % betragen soll. Mit dieser Festlegung wird der Standpunkt der ASFINAG hinsichtlich einer fairen, umweltgerechten und sozialen Beschaffung verdeutlicht.

Titel des Konzepts	Sicherheit und Gesundheitsschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	• Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen • Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen • Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die ASFINAG ist bestrebt, die Sicherheit und Gesundheit aller Arbeitskräfte in ihrer Wertschöpfungskette sicherzustellen. Zur Erhöhung der Arbeitssicherheit können in der Bestbieterermittlung Aspekte wie Toolboxmeetings, Safety Walks, erhöhte Einsatzzeiten der Sicherheitsfachkräfte, erhöhte Anzahl an Sicherheitsvertrauenspersonen und / oder Ersthelfer:innen auf der Baustelle herangezogen werden. Alle Bauausschreibungen enthalten gemäß Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan). In diesem werden baustellenspezifische Gefahren erfasst und entsprechende Maßnahmen zur Unfallverhütung definiert. Weiters werden alle Beschäftigten – jene der ASFINAG und jene von Lieferant:innen – vor dem Arbeiten auf oder unmittelbar neben in Betrieb befindlichen Verkehrsflächen gemäß dem ASFINAG-Formblatt „Verhalten auf Autobahnen und Schnellstraßen“ unterwiesen. Das Konzept und dahinterstehenden Prozesse werden in internen Gremien laufend evaluiert und weiterentwickelt.
Verantwortung für die Umsetzung	Die jeweilige Projektleitung der BMG ist für die Umsetzung aller gesetzlicher und ASFINAG-interner Vorgaben im Rahmen der Strategie zu den Arbeitskräften bei Bauvorhaben verantwortlich. Mittels weiterer Feedbackgespräche mit Vertreter:innen der Arbeitskräfte auf den Baustellen wird seitens ASFINAG überprüft, ob diese Art der Kooperation mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wirksam ist.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Zum Thema Arbeitssicherheit werden mit den jeweiligen Verantwortlichen (Baustellenkoordinator:in und Polier:in als Vertretende für die Bauarbeiter:innen) gesonderte Besprechungen abgehalten. Die Häufigkeit orientiert sich üblicherweise an den Baubesprechungen. Sofern von den Lieferant:innen tatsächlich angeboten, werden die jeweiligen Maßnahmen wie z. B. Safety Walks oder Toolboxmeetings entsprechend in den laufenden Besprechungen zur Arbeitssicherheit implementiert.
Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die Organisation der Besprechungen und Evaluierung der Maßnahmen liegt in der Verantwortung der Projektleitung BauKG bzw. Baustellenkoordination. Dazu wird im Regelfall externes Fachpersonal beauftragt.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die ASFINAG unterliegt als öffentliche Auftraggeberin den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesvergaberechts und ist dazu verpflichtet, ihre Aufträge „öffentlich“ auszuschreiben. Diese sind für potenzielle Bieter:innen und Auftragnehmer:innen leicht zugänglich entweder auf der ASFINAG-Webseite oder in den öffentlichen Publikationsmedien (z. B. Unternehmensserviceportal) einzusehen. Die Angebotsabgabe erfolgt elektronisch über die Vergabeplattform ProVia. Dort werden alle Ausschreibungen transparent und mit allen Vergabe- und Vertragsbestimmungen zum Download zur Verfügung gestellt.

Anwendungsbereich

Für den Bau und die Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes sowie darauf befindlicher Bauwerke wie Tunnel oder Rastplatzanlagen werden diverse Materialien wie Asphalt, Beton oder Stahl benötigt. Für die Umsetzung der Bauvorhaben greift die ASFINAG auf Lieferunternehmen und die Expertise diverser Baufirmen und Gewerke zurück. Aus genannten Gründen liegt das Hauptaugenmerk der Strategien auf allen Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, insbesondere von Zulieferer- und Bauunternehmen. Im Falle der Bauunternehmen betrifft das Arbeitnehmer:innen in Österreich, während Lieferant:innen auch in anderen Ländern tätig sein können.

Internationale Standards

Auftragnehmer:innen müssen mit Abgabe des Angebots eine Bieter- bzw. Integritätserklärung unterzeichnen. Diese verpflichtet zur Einhaltung diverser arbeits- und sozialrechtlicher Vorschriften und schließt folgende Kernarbeitsnormen der IAO ein:

- 29 (Zwangsarbeit, 1930)
- 87 (Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948)
- 98 (Vereinigungsrecht und Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949)
- 100 (Gleichheit des Entgelts, 1951)
- 105 (Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957)
- 111 (Diskriminierung, Beschäftigung und Beruf, 1958)
- 138 (Mindestalter, 1973)
- 182 (Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999)

Die genannten Kernarbeitsnormen der IAO sind Teil der „Grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit“ (GPRA; englisch: ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work) und stehen in enger Verbindung mit der AEMR, insbesondere Artikel 23 („Jeder hat das Recht auf [...] gerechte und befriedigende Arbeitsbedingungen [...]"). Somit adressiert die Bieter- bzw. Integritätserklärung der ASFINAG indirekt auch die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (englisch: UN Guiding Principles for Business and Human Rights, kurz: GPR), die als Mindestmaß die Verantwortung von Unternehmen vorsehen, die AEMR und die GPRA zu achten.

Achtung der Menschenrechte in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Die gesetzlichen Vorgaben, denen die ASFINAG als öffentliches Unternehmen unterliegt und die die Grundlage für die Unternehmensstrategien darstellen, implizieren die Einhaltung aller Menschenrechte. Die Themen Menschenhandel, Zwangsarbeit und Kinderarbeit werden darüber hinaus nicht gesondert in den zuvor genannten Konzepten der ASFINAG erwähnt.

Im Rahmen von Vergabeverfahren werden Bieter:innen nach BVergG u. a. auch hinsichtlich der Einhaltung der definierten sozialen Zuschlagskriterien geprüft. Die Ausschreibungsunterlagen sehen für die Bieter:innen eine Verpflichtung vor, die entsprechenden Menschenrechte einzuhalten. Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen können zum Ausschluss der betroffenen Bietenden führen. Nachdem diverse arbeitsrechtliche Vorgaben für die Auftragnehmer:innen bestehen, erfolgt keine Einbeziehung der Arbeitskräfte in Bezug auf die Menschenrechte. In der seitens Bieter:innen zu unterzeichnenden Integritätserklärung wird grundsätzlich zugesichert, dass alle Sozialvorschriften eingehalten werden, womit es zu keinen Menschenrechtsverfällen, die Abhilfemaßnahmen nötig machen, kommt. Vor diesem Hintergrund werden Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der Wertschöpfungskette nicht strukturiert erfasst.

Ein expliziter Verhaltenskodex für Lieferant:innen steht derzeit nicht zur Verfügung. Die ASFINAG verfügt jedoch über einen allgemeinen Verhaltenskodex, der Lieferant:innen öffentlich auf der Website der ASFINAG zur Verfügung steht. Er ist eine verbindliche Richtschnur für gemeinsames Handeln in der täglichen Zusammenarbeit sowie gegenüber Kund:innen und Geschäftspartner:innen. Zudem wurde 2024 eine eigenständige Human Rights Policy erarbeitet und in Q1 2025 veröffentlicht.

8.3.1.2. S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Siehe dazu „Einbeziehung der Interessenträger:innen“ und „Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen“ in den Tabellen im Kapitel S2-1 – *Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette*.

8.3.1.3. S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Abhilfemaßnahmen

Mithilfe der Umsetzung der strategischen Vorgaben verfolgt die ASFINAG das Ziel, negative Auswirkungen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette prinzipiell zu vermeiden. Werden dennoch Hinweise über das Hinweisgebersystem „BKMS“ eingemeldet, werden diese der betroffenen Unternehmensorganisation der ASFINAG zugeordnet, wo sie über standardisierte Prozesse verfolgt, sorgfältig auf ihren sachlichen Gehalt geprüft und möglichst rasch aufgeklärt werden. Bei Bedarf werden weitere Schritte und interne Untersuchungen eingeleitet sowie Maßnahmen zur Abhilfe gesetzt. Die Möglichkeiten und das Prozedere für Hinweisgeber:innen sind öffentlich zugänglich auf der ASFINAG-Webseite beschrieben.

Eine kontinuierliche Baustellenevaluierung beugt Unfällen oder rechtswidrigen Vorfällen vor. Wird erkannt, dass ein angebotenes Qualitätskriterium nicht erfüllt wird, ist dies mit einem Pönale verbunden. Konkrete sozialrechtliche Missstände oder Arbeitsunfälle auf der Baustelle werden in erster Instanz an die Baustellenkoordination gemeldet. Diese leitet den Sachverhalt an die relevanten externen und internen Projektbeteiligten der ASFINAG weiter, die diesen in weiterer Folge überprüfen und nötige Maßnahmen setzen. Dies kann bei drohender Gefahr im Verzug zur unverzüglichen Einstellung von Sicherheitsmängeln betroffener Baustellenbereiche führen.

Sofern sozialrechtliche Verstöße festgestellt werden, hat die verantwortliche Firma unverzüglich für die Wiederherstellung rechtmäßiger Zustände Sorge zu tragen. Wird dieser Aufforderung nicht nachgekommen, leitet die ASFINAG erforderliche Maßnahmen ein. Bei schwerwiegenden Vorfällen oder wiederholter Missachtung der Vorgaben folgt die Kündigung des oder der Auftragnehmer:in und / oder ein möglicher Ausschluss aus zukünftigen Vergabeverfahren. Prinzipiell setzt die ASFINAG im Zusammenhang mit gemeldeten Missständen auf den Baustellen auf den Dialog mit den involvierten Parteien und ist um gemeinsame Lösungen bemüht.

Kanäle zur Äußerung von Bedenken

Gemäß Hinweisgeberrichtlinie der EU bzw. österreichischem HSchG hat die ASFINAG ein unternehmensinternes Hinweisgebersystem „BKMS“ implementiert. Dieses steht auch Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zur Verfügung, wenn diese anonym Beschwerden über Rechtsverletzungen, beispielsweise im Zusammenhang mit Datenschutz, Korruption, Tier- und Umweltschutz, Vergaben oder Verkehrssicherheit, direkt bei der ASFINAG einbringen möchten. Aufgrund der Anonymität ist es nicht möglich, die Effektivität des Hinweisgebersystems durch die Einbindung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zu evaluieren.

Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, Hinweise telefonisch über eine Mailbox zu geben. Im Falle wirtschaftskrimineller Verdachtsfälle steht allen Vertragspartner:innen, Bieter:innen oder Lieferant:innen die Vertrauensperson für Externe zur Verfügung. Sie nimmt Hinweise persönlich, telefonisch oder per E-Mail unter strenger Vertraulichkeit entgegen. Sowohl das elektronische BKMS als auch die Telefonnummer der Hotline sowie die Kontaktdaten der Vertrauensperson für Externe sind online auf der Webseite der ASFINAG abrufbar. Darüber hinaus gibt es kein Verfahren, um festzustellen, ob diese Kanäle bekannt sind und den damit verbundenen Prozessen vertraut wird, da durch die gute öffentliche Verfügbarkeit der Informationen ein niederschwelliger und einfacher Zugang angenommen werden kann.

Grundsätzlich wird jedem Bauvorhaben eine ASFINAG-interne Projektleitung bzw. projektverantwortliche Person zugeteilt und für die Bauabwicklung eine externe Baukoordination beauftragt. Diese stehen den Arbeitskräften als Ansprechpersonen zur Verfügung. Mit der Beauftragung der ÖBA gibt es ein zusätzliches Überwachungsorgan. Diese nimmt vor Ort die Interessen der ASFINAG wahr und überprüft in deren Auftrag die Einhaltung aller Vorschriften. Bei Missständen auf der Baustelle gibt es mit der Baustellenkoordination eine direkte Ansprechperson vor Ort, die in weiterer Folge den Kontakt mit der ASFINAG aufnimmt.

Schutz vor Vergeltungsmaßnahmen

Das elektronische Hinweisgebersystem ermöglicht eine anonyme Abgabe von Hinweisen und schützt neben Hinweisgeber:innen auch ihnen nahestehende Personen. Dies umfasst deren Identität und andere Informationen,

aus denen diese abgeleitet werden könnte. Alle diesbezüglichen Vorgaben sind im internen Infoblatt zum HSChG dokumentiert. Bei Nutzung der Hotline oder Kontaktaufnahme mit der Vertrauensperson für Externe steht Vertraulichkeit an oberster Stelle.

8.3.1.4. S2-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahme und Ansätze

Zur Erreichung der strategischen Vorgaben setzt die ASFINAG folgende Maßnahmen um:

Titel der Maßnahme	Maßnahmenpaket Beschaffung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG sieht bereits im Zuge ihrer Vergabeverfahren den Schutz der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette durch die Anwendung des Bestbieterprinzips bei Bauausschreibungen ab einer Million Euro, die Integration eines Pflichtanteils an ökosozialen Kriterien in die Bauausschreibungen, die Überprüfung der Lieferant:innen auf die Einhaltung der definierten sozialen Standards sowie durch die verpflichtende Unterzeichnung der Bietererklärung bei allen Ausschreibungen ab EUR 20.000 vor.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um Präventivmaßnahmen. Zu näheren Infos bzgl. Abhilfemaßnahmen in diesem Bereich siehe den Punkt „Abhilfemaßnahmen“ im Kapitel S2-3 – <i>Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.</i>
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Titel der Maßnahme	Maßnahmenpaket Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Um die Gesundheit und bestmögliche Sicherheit für die Arbeitskräfte auf den Baustellen zu gewährleisten, verfügt die ASFINAG über ein ausführliches Arbeitssicherheits- und Qualitätsmanagement inklusive Schulungen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um Präventivmaßnahmen. Zu näheren Infos bzgl. Abhilfemaßnahmen in diesem Bereich siehe den Punkt „Abhilfemaßnahmen“ im Kapitel S2-3 – <i>Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können.</i>
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Titel der Maßnahme	Maßnahmen zum Schutz vor Hitze am Bau
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden

Inhalt und Ziel der Maßnahme	In Bezug auf erschwerte Arbeitsbedingungen aufgrund starker Mittagshitze in den Sommermonaten kann es zu höherer Fluktuation oder verlängerten Bauzeiten kommen, was wiederum zu erhöhten Kosten führen kann. Die ASFINAG setzt vor diesem Hintergrund auf diverse Maßnahmen, um vor Hitze am Bau zu schützen. Jeder Kalendertag, an dem die Temperatur 32,5 Grad Celsius in dem festgelegten Ausmaß überschreitet, gilt gemäß den Vertragsbestimmungen bzw. der ÖNORM als Ausfalltag. Diese Zeiten werden bei der Berechnung der Einhaltung der vereinbarten Bauzeit berücksichtigt. Weiters reduziert die ASFINAG in den heißesten Monaten Juli und August die Baustellen stark bzw. können Arbeitszeiten in die kühleren Morgenstunden verlegt werden. Im Rahmen einer groß angelegten Bewusstseinskampagne der ASFINAG gemeinsam mit den Bau-Sozialpartner:innen machte ASFINAG-Vorstand Hartwig Hufnagl im Sommer 2024 auf die Gefahren des Arbeitens im Freien bei großer Hitze aufmerksam und zeigte mögliche Maßnahmen zum Schutz vor Hitze am Bau auf. So behalten alle Arbeiter:innen einen kühlen Kopf, wodurch das Verletzungsrisiko gesenkt werden kann.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden anlassbezogen laufend umgesetzt. Die Bewusstseinskampagne wurde im Sommer 2024 umgesetzt und abgeschlossen.

Die vorgestellten Maßnahmen unterstreichen den Ansatz der ASFINAG, negative Auswirkungen zu vermeiden und zu verhindern, bevor sie entstehen.

Umfang aller Maßnahmen

Für den Bau und die Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes sowie darauf befindlicher Bauwerke wie Tunnel oder Rastplatzanlagen werden diverse Materialien wie Asphalt, Beton oder Stahl benötigt. Für die Umsetzung der Bauvorhaben greift die ASFINAG auf Lieferant:innen und die Expertise diverser Baufirmen und Gewerke zurück. Aus genannten Gründen liegt das Hauptaugenmerk der gesetzten Maßnahmen auf den Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Im Falle der Bauunternehmen betrifft das Arbeitnehmer:innen in Österreich, während Lieferant:innen auch in anderen Ländern tätig sein können.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Der Fortschritt der gesetzten Maßnahmen wird anhand von Schlüsselkennzahlen wie beispielsweise die Unfallrate in der Lieferkette auf der Baustelle gemessen. Zusätzlich fließen Rückmeldungen betroffener Interessengruppen in die Bewertung ein. Laufende Baustellenevaluierungen, die entsprechende Fortschreibung des SiGe-Plans und abschließende Projektreviews tragen ebenso zur Maßnahmenverfolgung, zur Wirksamkeitsbewertung und zur Ermittlung ggf. erforderlicher neuer Maßnahmen bei. So wird sichergestellt, dass bei Bedarf strategische Anpassungen rechtzeitig implementiert werden können.

Zusammenarbeit mit anderen Parteien

Seit 2023 ist die ASFINAG als erstes öffentliches Unternehmen strategische Partnerin des BMK und leistet in dieser Rolle wichtige Beiträge zur Weiterentwicklung des naBe-Aktionsplans. Insbesondere bei der Ausarbeitung der Kriterien zum Tiefbau hat die ASFINAG aktiv mitgewirkt und konnte wertvolle Inputs liefern. Mit dieser Partnerschaft verankert sie ihre Verantwortung zur nachhaltigen Beschaffung. Für die Weiterentwicklung der ökosozialen Kriterien in Ausschreibungen werden externe Expert:innen hinzugezogen.

Mittel zum Management der wesentlichen Auswirkungen

Um eine rechtskonforme Beschaffung zu gewährleisten, sind alle Mitarbeitenden verpflichtet, sich bei Vergaben an den Beschaffungsprozess zu halten. Für die Wartung, Pflege und Weiterentwicklung des Beschaffungsprozesses ist die Abteilung „Recht und Einkauf“ zuständig. Sie ist zentrale Ansprechpartnerin bei sämtlichen vergabe- und vertragsrechtlichen Angelegenheiten. Das Team „Einkauf“ besteht aus unterschiedlichen Expert:innen, die jeweils für spezifische Warengruppen und Einkaufsthemen zuständig sind. In der BMG ist das Thema Bauwirtschaft und Vergabe in einem eigenen Fachbereich angesiedelt.

8.3.2. Kennzahlen und Ziele

8.3.2.1. S2-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Derzeit gibt es die qualitative Zielsetzung, Nachhaltigkeitskriterien verpflichtend bei der Beschaffung von Bauvorhaben zu berücksichtigen, was ohnehin schon geschieht. Auch die Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit aller Arbeitskräfte auf der Baustelle ist eine übergeordnete Zielsetzung, die mittels der gesetzten Maßnahmen erreicht werden soll. Darüber hinaus sind keine quantitativen Ziele geplant, weil die Auswirkungen sozialer Kriterien generell nicht bzw. sehr schwer messbar sind. Dennoch wird die Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen jeweils nach Projektabschluss im Zuge eines Projektevaluierungsgesprächs bewertet. Ergänzend dazu werden unterjährig Befragungen zu Schwerpunktthemen mit internen und externen Stakeholder:innen wie ASFINAG-Projektleiter:innen, der ÖBA und Auftragnehmer:innen durchgeführt. Diese bieten mittels Fragen z. B. zu den Vor- und Nachteilen der ökosozialen Kriterien einen Überblick über die Wirksamkeit oder weitere erforderliche Maßnahmen.

8.3.2.2. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Folgende Kennzahlen werden zur Wirksamkeitsmessung der Maßnahmen herangezogen:

Titel der Kennzahl	Anteil der ökosozialen Qualitätskriterien bei Ausschreibungen von Bauleistungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Für Ausschreibungen von Bauleistungen ab EUR 1 Mio. (geschätzter Auftragswert) wird geprüft, wie hoch die gewichteten Qualitätskriterien in die Ausschreibung Eingang finden. Als Zielwert wurden 2024 15 % definiert, wobei der Anteil der ökosozialen Qualitätskriterien mindestens 50 % davon betragen muss. Entsprechend wird der Anteil der ökosozialen Qualitätskriterien in den Bestbieterbewertungen der Ausschreibungen herangezogen. Die Basisdaten werden aus dem ASFINAG-Vergabesystem ermittelt. Für alle relevanten Ausschreibungen werden dann die Prozentanteile der ökosozialen Qualitätskriterien über das Beschaffungsvolumen gewichtet aufsummiert.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Der gewichtete Anteil der Qualitätsbewertungen aller Verfahren ab 1 Mio. EUR beträgt im Berichtsjahr 20,8 %. Der durchschnittliche Anteil der ökosozialen Kriterien davon beträgt dabei 62 %. Damit sind beide Zielsetzungen im Berichtsjahr übertroffen worden.

Titel der Kennzahl	Anzahl (tödliche) Arbeitsunfälle auf Baustellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf und höhere Personalkosten aufgrund der Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	In der ASFINAG werden alle Unfälle von Bauarbeiter:innen der Lieferant:innen auf Baustellen im unternehmenseigenen Sharepoint-System durch das jeweilige Projektteam erfasst. Ausschlaggebend für die Zuordnung zum Berichtsjahr ist der erfasste Unfallzeitpunkt, nicht jedoch die Ausfallszeit (geschieht ein Arbeitsunfall am 30.12.2024 mit einer Ausfallszeit von sieben Tagen, wird der Unfall im Berichtsjahr 2024 gezählt). Gezählt wird die Zahl der Unfälle. Die Unfallschwere gibt auch Auskunft über tödliche Arbeitsunfälle. Bei tödlichen Arbeitsunfällen wird die Anzahl der verstorbenen Personen ausgewiesen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Wert	Im Berichtsjahr wurden 73 Unfälle auf Baustellen erfasst. Eine Person ist dabei bei einem Arbeitsunfall auf der Baustelle verstorben.
Titel der Kennzahl	Unfallrate auf Baustellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit - Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nachtarbeit, Schichtarbeit oder Arbeit mittags bei hohen Temperaturen - Verletzungen und / oder Todesfälle durch Unfälle auf Baustellen oder beruflich bedingte Erkrankungen - Zusätzlicher Personalbedarf bzw. die Verschiebung der Arbeitszeit in die Nachtstunden kann zu höheren Personalkosten führen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Bei der Unfallrate wird die Anzahl der Unfälle (entsprechend der Kennzahl „Arbeitsunfälle auf Baustellen“) durch das im Berichtsjahr in Rechnung gestellte Volumen von Bauleistungen des Bauprogramms in Mio. EUR dividiert.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Im Berichtsjahr beträgt die Unfallrate 0,057 Unfälle / Mio. EUR.

8.4. S3 – Betroffene Gemeinschaften

Räume, die von Menschen gestaltet sind, zählen zur Baukultur. Durch das Bauen und Erhalten von Autobahnen und Schnellstraßen gestaltet die ASFINAG den Lebensraum der Menschen und beeinflusst somit maßgeblich die Baukultur in Österreich mit. Zu den betroffenen Interessensgruppen zählen Anrainer:innen, Grundeigentümer:innen und Endnutzer:innen des ASFINAG-Straßennetzes.

8.4.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

8.4.1.1. S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Titel des Konzepts	Handbuch Baukultur
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften – Sicherheitsbezogene Auswirkungen
Adressiertes wesentliches IRO	Veränderung des Landschaftsbilds
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Auf Grundlage der „Baukulturellen Leitlinien des Bundes“ und dem „Baukulturreport 2021“, herausgegeben vom Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport (BMKÖS), hat die ASFINAG ein „Handbuch Baukultur“ entwickelt. Unter dem Leitsatz „Baukulturelle Verantwortung sichtbar machen – für unsere Kund:innen und die Gesellschaft“ fasst es die Strategie zu einer nachhaltigen Baukultur zusammen. Mit den darin angeführten strategischen Vorgaben wird das Ziel verfolgt, das Autobahnen- und Schnellstraßennetz samt Bauwerken harmonisch in die Landschaft einzufügen und das Erscheinungsbild im Sinne der Baukultur zu verbessern. Dafür sollen die einzelnen Gestaltungsmaßnahmen Technik und Ästhetik verbinden und den definierten Qualitätsprämissen folgen. Für jeden Assettyp (Brücken, Tunnel, Lärmschutz und Hochbau) ist ein eigenes Fact Sheet mit individuellen Gestaltungsrelevanzen, Entwurfsgrundsätzen und Regelungen hinterlegt. Die im „Handbuch Baukultur“ festgelegten Ziele und Bestimmungen sind verbindlich einzuhalten. Um die Verankerung, Umsetzung und Weiterentwicklung der Baukultur in der ASFINAG sicherzustellen, wurde der „Beirat für Baukultur“ als Beratungsgremium installiert. Der Beirat ist mit internen und externen Expert:innen zum Thema Baukultur besetzt.
Anwendungsbereich des Konzepts	Das Konzept umfasst das gesamte österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz der ASFINAG sowie darauf befindliche Bauwerke und Assets. Damit sind alle Bauvorhaben in der vorgelagerten Wertschöpfungskette abgedeckt. Die übergeordnete Zielsetzung, eine nachhaltige Baukultur umzusetzen, zielt auf die gesamte Gesellschaft, insbesondere aber Anrainer:innen, Grundeigentümer:innen und Endnutzer:innen ab.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Vorgaben zur nachhaltigen Baukultur sind der Kernstrategie „Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz“, die von der Konzernsteuerung ausgearbeitet wird, untergeordnet und im „Handbuch Baukultur“ verankert. Für dessen operative Umsetzung sind die jeweiligen Projektleitungen verantwortlich. Die im Handbuch festgelegten Ziele und Bestimmungen sind unternehmensweit verbindlich einzuhalten.
Standards / Initiativen Dritter	Das „Handbuch Baukultur“ orientiert sich an den Vorgaben der „Baukulturellen Leitlinien des Bundes“ und des „Baukulturreport 2021“. Im Zusammenhang mit der Beeinflussung des Landschaftsbilds wurden keine menschenrechtsverletzenden Auswirkungen identifiziert, weswegen Standards wie beispielsweise die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte in diesem Fall nicht relevant sind. Dementsprechend wurden 2024 keine Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten in Bezug auf betroffene Gemeinschaften gemeldet.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die genannten Strategien beruhen u. a. auf baukulturellen Vorgaben des Bundes. Die Umsetzung des entsprechenden Konzepts ist somit eng verknüpft mit dem BMKÖS, das stellvertretend für die Interessen der Bevölkerung eintritt. Um die Verankerung, Umsetzung und Weiterentwicklung der Baukultur in der ASFINAG sicherzustellen, wurde der „Beirat für Baukultur“ als Beratungsgremium installiert. Der Beirat ist mit internen und externen Expert:innen zum Thema Baukultur besetzt. Unter den externen Expert:innen sind Architekt:innen, Landschaftsplaner:innen und Bauingenieur:innen, die durch ihre Außensicht, externe Expertise und Projekterfahrung de facto auch die Interessen der Anrainer:innen, Grundeigentümer:innen und Endnutzer:innen vertreten. Der „Beirat für Baukultur“ tagt üblicherweise einmal im Quartal und berücksichtigt alle Phasen des Planens, Bauens und Betreibens von Autobahnen.

Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die inhaltliche Ausarbeitung und Umsetzung des „Handbuch Baukultur“ obliegt dem Fachbereich BMG Services. In diesem Handbuch sind die Sichtweisen und Interessen der Stakeholder:innen zugunsten eines positiven Erscheinungsbildes der ASFINAG-Bauwerke implizit enthalten. Der Beirat für Baukultur ist am Freigabeprozess ebenso beteiligt wie das Management entsprechend den im Unternehmen verankerten Prozessen und Instrumentarien zur Qualitätssicherung.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die Umsetzung der Strategie obliegt allein der ASFINAG. Das „Handbuch Baukultur“ inklusive der Fact Sheets mit den Vorgaben zu den einzelnen Assets ist im Intranet für alle zugänglich. Es enthält alle notwendigen Informationen für die operative Umsetzung der strategischen Festlegungen nachhaltigen Baukultur.

8.4.1.2. S3-2 – Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen

Siehe dazu „Einbeziehung der Interessenträger:innen“ und „Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen“ in den Tabellen im Kapitel *S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften*.

8.4.1.3. S3-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Abhilfemaßnahmen

Die ASFINAG verfolgt den Ansatz der Vermeidung negativer Auswirkungen. Diese unterliegen einerseits der subjektiven Wahrnehmung, andererseits wird ihnen durch diverse Instrumentarien zur Baukultur auf Basis der baukulturellen Leitlinien vorgebeugt, womit keine Abhilfemaßnahmen benötigt werden. Im Neubau, Ersatzneubau oder auch bei der Sanierung von Bauwerken kommen die verbindlichen Vorgaben des Handbuchs zur Anwendung. Sowohl nach Assets als auch nach dem Umfang der Baumaßnahmen spezifiziert, sind differenzierte Regelungen anzuwenden, die das positive Erscheinungsbild der Bauwerke sicherstellt oder verbessert.

Kanäle zur Äußerung von Bedenken

Die ASFINAG legt großen Wert auf den direkten Austausch mit ihren Stakeholder:innen. Das von der ASFINAG betriebene Service Center steht allen zur Verfügung, die direkt mit der ASFINAG in Kontakt treten möchten. Dort finden alle – so auch Anrainer:innen, Grundeigentümer:innen und anders betroffene Gemeinschaften – 365 Tage im Jahr rund um die Uhr Unterstützung. Telefonische Anfragen werden auf Deutsch und Englisch bearbeitet; zwischen 08:00 und 16:20 Uhr stehen zudem weitere Sprachen wie Tschechisch, Kroatisch, Polnisch, Ungarisch und Italienisch zur Verfügung. Neben der telefonischen Betreuung bearbeitet das Service Center auch schriftliche Anfragen, die per E-Mail, Web-Formular oder Chat eingehen. Bei der Gestaltung des Service Centers wurden keine betroffenen Gemeinschaften einbezogen.

Die Zufriedenheit mit dem Service Center wird jährlich anhand des Customer Orientation Index erhoben und lag mit 67,1% für das Telefon und 67,5% für E-Mail auch 2024 wieder in einem guten Bereich. Allfällige über das Service Center herangetragene Wünsche oder Beschwerden werden über die im Unternehmen implementierten Standardprozesse an die für die Inhalte und Umsetzung des „Handbuch Baukultur“ Verantwortlichen übermittelt, von ihnen geprüft und erforderlichenfalls in das Regelwerk aufgenommen, im Beirat für Baukultur behandelt und prozesskonform freigegeben.

Die Kontaktdaten für das Service Center sind gut auffindbar auf der Website veröffentlicht, weswegen nicht eigens festgestellt wird, ob der Kanal unter den betroffenen Gemeinschaften bekannt ist. Um den Informationsfluss sicherzustellen, werden E-Mailadressen der Beschwerdeführenden abgefragt. Eine anonyme Beschwerdeabgabe ist im Service Center nicht möglich, die Daten werden aber selbstverständlich nicht an Dritte weitergegeben. Alle Anfragen und Beschwerden werden in weiterer Folge beantwortet. Nachdem keine Vergeltungsmaßnahmen zu befürchten sind, verfügt die ASFINAG über keine Strategien zum Schutz vor solchen. Es gibt keine Prozesse, um festzustellen, ob die relevanten Stakeholder:innen den oben genannten Kanälen zur Einbringung etwaiger Anliegen vertrauen.

8.4.1.4. S3-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen

Das Autobahnen- und Schnellstraßennetz sowie darauf befindliche Bauwerke haben einen großen Einfluss auf die umgebende Landschaft. Es liegt daher in der Verantwortung der ASFINAG, eine Baukultur zu schaffen, die Tradition, Innovation, Klimaschutz und soziale Fragen gleichermaßen adressiert. Zu diesem Zweck gibt es bereits seit 2010 die Gestaltungsinitiative in der ASFINAG, in deren Rahmen zahlreiche Maßnahmen ausgearbeitet und im “Handbuch Baukultur” festgehalten wurden.

Titel der Maßnahme	Gestaltungsinitiative
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften – Sicherheitsbezogene Auswirkungen
Adressiertes wesentliches IRO	Veränderung des Landschaftsbilds
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Zu diesem Maßnahmenpaket zählen: - Die Einteilung der Bauvorhaben in unterschiedliche Gestaltungsrelevanzkategorien in der Planungsphase. Diese Zuordnung spiegelt den Anspruch an die architektonische Qualität eines Projekts wider und gibt die erforderlichen Maßnahmen vor. Dadurch wird sichergestellt, dass adäquate Maßnahmen zur Erreichung einer nachhaltigen Baukultur gesetzt werden. - Das Ausloben von ggf. erforderlichen Architekturwettbewerben. - Die Abstimmung mit dem Beirat für Baukultur, der neben internen auch externe Sichtweisen in die Vorgaben und Projekte einbringt. Dieser umfassende Blick ist von großem Wert, wenn es darum geht, die Prinzipien einer nachhaltigen Baukultur umzusetzen. - Der fortlaufende Ausbau des internen Wissensmanagements zur Baukultur. Dieses stellt sicher, dass alle Mitarbeitenden auf dem neuesten Wissensstand sind, nach diesem handeln und die geltenden Leitlinien nach bestem Wissen umsetzen können. Die definierten Maßnahmen haben sich über die Zeit als wirksam erwiesen und wurden 2024 in dieser Form weitergeführt, um das Ziel einer ansprechenden und nachhaltigen Baukultur zu unterstützen.
Umfang	Die Anwendung der definierten Maßnahmen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Baukultur ist unternehmensübergreifend verpflichtend. Die Maßnahmen umfassen das österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz der ASFINAG sowie darauf befindliche Bauwerke und Assets. Sie sind bei Neubau- und Bestandsprojekten anzuwenden. Damit sind alle Bauvorhaben in der vorgelagerten Wertschöpfungskette abgedeckt. Die übergeordnete Zielsetzung, eine nachhaltige Baukultur umzusetzen, zielt auf die gesamte Bevölkerung, insbesondere aber die Endnutzer:innen, Anrainer:innen und Grundeigentümer:innen ab. Das interne Wissensmanagement betrifft in erster Linie die eigenen Mitarbeiter:innen. Die Maßnahme geschieht allerdings vor dem Hintergrund, eine ansprechende Baukultur für die Bevölkerung und alle Nutzer:innen des ASFINAG-Streckennetzes zu gewährleisten.
Zeithorizont der Maßnahme	Die genannten Maßnahmen sind alle bereits fest in den Konzepten verankert und werden laufend umgesetzt.

Indem die Umsetzung einer nachhaltigen Baukultur bereits in der Planungsphase berücksichtigt wird, liegt der Fokus auf dem Ansatz der Vermeidung negativer Auswirkungen. Die zum Einsatz kommenden Maßnahmen basieren auf dem „Handbuch Baukultur“ auf Basis der baukulturellen Leitlinien und dem Baukulturreport des Bundes. Darüber hinaus gibt es keine Zusammenarbeit mit anderen Parteien, womit auch keine Maßnahmen diesbezüglich erforderlich sind.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Expert:innen des Beirats für Baukultur anlassbezogen bzw. projektspezifisch sowie durch laufende Evaluierungen des “Handbuch Baukultur” überprüft und qualitativ bewertet. Eine quantitative Überprüfung ist nicht zielführend, da die tatsächliche Betroffenheit nicht messbar ist und die Attraktivität des Landschaftsbilds der subjektiven Wahrnehmung unterliegt. Die geringe Anzahl an Beschwerden bestätigt die Richtigkeit der gesetzten Maßnahmen.

Mittel zum Management der wesentlichen Auswirkungen

Um die in der Strategie festgelegten Maßnahmen umzusetzen, zu monitoren und ggf. weiterzuentwickeln, wurde eine Planstelle für eine:n Expert:in für Baukultur im Fachbereich der BMG-Services verankert, die die wesentlichen

Steuerungs- und Entscheidungsstrukturen für den Bereich Baukultur koordiniert und das Management und die Mitarbeitenden berät. Auch im Beirat für Baukultur sind Entscheidungsträger:innen sowie Expert:innen der ASFINAG in unterschiedlichen Funktionen und Positionen, wie dem Vorstand und der Geschäftsführung, vertreten.

8.4.2. Kennzahlen und Ziele

8.4.2.1. S3-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Da die Gewährleistung einer nachhaltigen Baukultur ein fortlaufender Prozess ist, der durch die subjektive Wahrnehmung der Beteiligten geprägt ist, können keine messbaren Ziele in diesem Bereich festgelegt werden. Die ASFINAG verfolgt jedoch das qualitative Ziel, all ihre Bauvorhaben gemäß einer nachhaltigen Baukultur ökologisch, ökonomisch und architektonisch harmonisch in die Landschaft einzufügen. Diese übergeordnete Zielvorgabe entstammt den baukulturellen Leitlinien, die der Bund entwickelt hat, womit eine direkte Einbindung der betroffenen Gemeinschaften nicht erforderlich ist.

Ebenso wie die Wirksamkeit der Maßnahmen (siehe *Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen*) werden auch die Wirksamkeit des Konzepts und die Zielfortschritte durch den Beirat für Baukultur laufend überprüft und qualitativ bewertet. Dazu werden Indikatoren wie u. a. der sparsame Umgang mit Flächen, die Herstellung hochwertiger öffentlicher Räume und die Weiterentwicklung der Qualität des Planens und Bauens herangezogen. Es erfolgt keine direkte Einbindung der betroffenen Gemeinschaften in die Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten, die sich aus der Leistung des Unternehmens ergeben.

8.5. S3 – Lärmschutz

Die ASFINAG ist bestrebt, negativen Auswirkungen ihres Handelns bestmöglich entgegenzuwirken. Dazu zählen Lärmemissionen, insbesondere durch das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und Schnellstraßen. Ziel ist es, diese negative Auswirkung durch Lärm im Rahmen der geltenden Standards und Richtlinien zu reduzieren. Höhere Anforderungen an den Lärmschutz sind mit dem Risiko höherer Investitionskosten verbunden.

8.5.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Um die wesentlichen Auswirkungen bzw. Risiken im Bereich des Lärmschutzes zu managen, wird der Aktionsplan Umgebungslärm herangezogen.

Titel des Konzepts	Aktionsplan Umgebungslärm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Auf Grundlage der alle fünf Jahre durchzuführenden strategischen EU-Umgebungslärmkartierung wird durch das BMK in Zusammenarbeit mit der ASFINAG der Aktionsplan Umgebungslärm erstellt, dessen Vorgaben zum Ziel haben, den schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen entsprechend vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Im Zuge der technischen Einvernehmensherstellung wird u. a. der Status der im Aktionsplan angeführten prioritären Abschnitte berichtet und gemonitort.
Anwendungsbereich des Konzepts	Das Autobahnen- und Schnellstraßennetz der ASFINAG erstreckt sich österreichweit über 2.266 km und wird ganzheitlich von der Lärmschutzstrategie berücksichtigt. Durch die regelmäßige Umgebungslärmkartierung werden sogenannte Lärm-Hotspots ermittelt, die priorisiert behandelt werden. Lärm auf dem Straßennetz der ASFINAG entsteht zum Teil in der vorgelagerten Wertschöpfungskette im Rahmen von Bau- und Sanierungstätigkeiten. Die Hauptursache für Lärmemissionen stellt allerdings das Verkehrsaufkommen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette dar. Das Lärmschutzkonzept der ASFINAG und ihm zugrunde liegende Verordnungen bzw. Gesetze setzen daher einen starken Fokus auf das Management der Lärmemissionen durch den Straßenverkehr und die Auswirkungen für die unmittelbar davon betroffenen Anrainer:innen.
Verantwortung für die Umsetzung	Der Lärmschutz ist Teil der Kernstrategie "Nachhaltigkeit, Ökologisierung & Klimaschutz", die durch die Konzernsteuerung ausgearbeitet wird. In Abstimmung mit dem Vorstand wird diese dann auf die Gesellschaften ausgerollt. Die Gesellschaften sind dazu angehalten, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig umzusetzen. Im Falle des Lärmschutzes betrifft dies vorrangig die BMG.
Standards / Initiativen Dritter	Der Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen am ASFINAG-Bestandsnetz erfolgt österreichweit einheitlich nach geltenden Standards und Richtlinien, deren Anwendung für die ASFINAG verpflichtend ist. Eine Mindestwirkung im Verhältnis zu den Kosten ist Voraussetzung, um eine Lärmschutzmaßnahme errichten zu können. Den wesentlichen Rahmen dafür bildet die „Dienst-anweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ (GZ. 2022-0.500.818, Oktober 2022). Zusätzlich kommen bei Neubauprojekten die Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissions-schutzverordnung (BStLärmIV) zur Anwendung. Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und damit der Umgebungslärmkartierung und Aktionsplanung wurden auf Bundesebene die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung und das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz erlassen.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Bei der Festlegung des Konzepts stimmt sich die ASFINAG vorrangig mit dem BMK, das die Interessen der Bevölkerung vertritt, zu Lärmschutzstrategien und -maßnahmen ab. Der Entwurf des Aktionsplans Umgebungslärm wurde Anfang 2024 einer öffentlichen Konsultation auf der Lärmschutz-Website des BMK (www.laerminfo.at) unterzogen. Die gesamte Würdigung der eingelangten Stellungnahmen findet sich im Aktionsplan.
Verfügbarkeit des Konzepts	Der Aktionsplan sowie hilfreiche Informationen zur Berücksichtigung des Lärmschutzes bei der Planung sind auf der Lärmschutz-Webseite des BMK (www.laerminfo.at), die „Dienst-anweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ ist unter https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/umwelt/laermschutz/laermschutz_bestehend.html und rechtliche Vorgaben sind unter https://www.ris.bka.gv.at/ öffentlich abrufbar.

8.5.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Zur Erreichung der strategischen Vorgaben des Aktionsplans Umgebungslärm setzt die ASFINAG folgende Maßnahmen um:

Titel der Maßnahme	Entwicklung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Aus der 2022 zuletzt durchgeführten Umgebungslärmkartierung wurden 14 hochprioritäre Lärmschutzabschnitte abgeleitet, die in das aktuell gültige Bauprogramm aufgenommen wurden. 2024 wurde die Umsetzung der darin festgehaltenen Lärmschutzmaßnahmen vorangetrieben. Hierzu zählen der aktive Lärmschutz in Form von Wänden, Dämmen und Wällen sowie der passive Lärmschutz durch das Einbauen von Lärmschutztüren, -fenstern und Schalldämm-lüftern. Für den Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen besteht für betroffene Anrainer:innen die Möglichkeit der Förderung. Dafür sind unter www.asfinag.at/bauen-erhalten/laermschutz/ Antragsformulare öffentlich zugänglich. Darüber hinaus werden laufend Lärmschutzabschnitte untersucht und unter Einhaltung der geltenden Richtlinien Lärmschutzmaßnahmen entwickelt, welche aber erst nach Abschluss der lärmtechnischen Untersuchung in das Bauprogramm der ASFINAG aufgenommen werden können.
Abhilfemaßnahme	Die angeführten Maßnahmen können teilweise als Abhilfemaßnahmen angesehen werden. Bei Straßenneubauprojekten wird der Lärmschutz in der Planung bereits mitberücksichtigt und präventiv gesetzt. Bei Arbeiten am Bestand werden – wo nötig und möglich – mitunter die gleichen Maßnahmen nachträglich umgesetzt, womit sie Abhilfe für bereits von Lärmemissionen betroffenen Anrainer:innen schaffen.
Umfang der Maßnahme	Die ASFINAG-Infrastruktur erstreckt sich über weite Teile Österreichs. Um vom Lärm betroffene Bewohner:innen zu ermitteln, findet in Abständen von fünf Jahren eine Lärmkartierung statt. Der daraus resultierende Lärmkataster zeigt Lärm-Hotspots auf und bildet die Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, die vorrangig in der nachgelagerten Wertschöpfungskette wirken.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Umsetzung der 14 prioritären Abschnitte ist im Bauprogramm für die nächsten fünf Jahre (bis 2029) vorgesehen, wobei es aufgrund von nicht planbaren Einflüssen auch zu zeitlichen Verzögerungen und Verschiebungen der Lärmschutzprojekte kommen kann.
Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	Die für 2022 geplante Neuerstellung der Umgebungslärmkarten wurde planmäßig abgeschlossen. Die Evaluierung von Lärm-Hotspots am ASFINAG-Netz wurde 2023 abgeschlossen. Die Fertigstellung und Veröffentlichung der Aktionsplanung wurden 2024 abgeschlossen.
Derzeitige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 69 Mio. - OpEx: Ca. EUR 1 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 656 Mio. - OpEx: Ca. EUR 7 Mio.
Titel der Maßnahme	Lärmschutzforschung und -innovation
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Laufende Tätigkeiten im Bereich der Lärmschutzforschung und -innovation tragen zur Weiterentwicklung der gültigen Standards bei. Dazu zählt unter anderem die Unterstützung der Stiftungsprofessur Lärmschutz sowie die Unterstützung und aktive Durchführung von Forschungsprojekten.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Umfang der Maßnahme	Die Maßnahme zielt auf die Verbesserung von Lärmschutzmaßnahmen für das österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz zum Vorteil aller betroffenen Anrainer:innen ab.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Durchführung von Forschungsprojekten wird laufend umgesetzt. Die Unterstützung der Stiftungsprofessur Lärmschutz startete 2024 und läuft bis 2029.

8.5.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Um die Wirksamkeit der gesetzten Lärmschutzmaßnahmen zu überprüfen, werden unterschiedliche KPIs herangezogen.

Titel der Kennzahl	Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Auf Grundlage der alle fünf Jahre durchzuführenden strategischen EU-Umgebungslärmkartierung wurden die Umgebungslärmkarten inklusive der Betroffenenbewertung zuletzt im Jahr 2022 neu erstellt. Die Berechnungsmethodik wurde im Jahr 2022 umgestellt, sodass aus früheren Auswertungen keine direkt vergleichbaren Werte vorhanden sind. Entsprechend werden bis zur nächsten Umgebungslärmkartierung und damit auch für das aktuelle Berichtsjahr die zuletzt erhobenen Werte als Schätzwerte unverändert fortgeschrieben. Die Grundlagen und Berechnungsmethodiken für diese Auswertung sind in folgenden Dokumenten definiert: - Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission vom 4. März 2020 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm - Gesamte Rechtsvorschrift für Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung - Umsetzung des Bundes-Umgebungslärmschutzgesetzes für Bundesstraßen - ÖAL Richtlinie 28 – Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden - RVS 04.02.11 – Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz In Erweiterung der rechtlichen Rahmenbedingungen wird die Anzahl der betroffenen Personen bei Tag und Nacht für Höhen von 1,5 m und 4 m ermittelt. Wobei bei Nacht ab 45 dBA und bei Tag ab 55 dBA erfasst wird (siehe auch nachfolgende Tabellen). Die Bezeichnung „Tag“ bezieht sich auf den „Tag-Abend-Nacht-Lärmindex“ und stellt die Belastung über den ganzen Tag (24 h) dar.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Die Lärmkartierung erfolgt im Auftrag des BMK und wird von einem externen Auftragnehmer der ASFINAG durchgeführt. Die Validierung erfolgt intern sowie durch das BMK.

	bei Nacht			bei Tag	
	in 1,5 m Höhe	in 4 m Höhe		in 1,5 m Höhe	in 4 m Höhe
45 ≤ L < 50 dBA	40.217	269.556	55 ≤ L < 60 dBA	30.595	213.338
50 ≤ L < 55 dBA	16.192	94.615	60 ≤ L < 65 dBA	11.564	60.938
55 ≤ L < 60 dBA	4.826	17.946	65 ≤ L < 70 dBA	1.971	7.946
60 ≤ L < 65 dBA	794	2.188	70 ≤ L < 75 dBA	674	1.532
65 ≤ L < 70 dBA	16	289			
≥ 70 dBA	3	12	≥ 75 dBA	8	193
Gesamt	62.048	384.606	Gesamt	44.812	283.947

Titel der Kennzahl	Länge der gebauten Lärmschutzwände und -dämme (in km)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird die Länge der Lärmschutzwände und -dämme und der Zuwachs im Berichtsjahr angegeben, wobei die tatsächlichen Längen der Wände angegeben werden und nicht, wie viele Streckenkilometer abgedeckt sind. Hierbei handelt es sich um die lärmwirksame Fläche: Eine auf einer Böschung oder einem Damm stehende Lärmschutzwand hat beispielsweise eine wesentlich höhere Wirkfläche als die reine Strukturfläche der Lärmschutzwand. Bei mehrjährigen Projekten wird ein mit den Projektverantwortlichen abgestimmter Anteil der Gesamtlänge berücksichtigt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Werte	Die Länge der Lärmschutzwände und -dämme beträgt 1.418 km (2024 wurden 7,8 km hinzugefügt).
Titel der Kennzahl	Fläche der gebauten Lärmschutzwände und -dämme (in m²)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird die Fläche der Lärmschutzwände und -dämme und der Zuwachs im Berichtsjahr angegeben, wobei es sich hierbei um die lärmwirksame Fläche handelt: Eine auf einer Böschung oder einem Damm stehende Lärmschutzwand hat beispielsweise eine wesentlich höhere Wirkfläche als die reine Strukturfläche der Lärmschutzwand. Bei mehrjährigen Projekten wird ein mit den Projektverantwortlichen abgestimmter Anteil der Gesamtfläche berücksichtigt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	Die Fläche der Lärmschutzwände und -dämme beträgt 4.789.225 m² (2024 wurden 33.988 m² hinzugefügt).
Titel der Kennzahl	Anzahl der Anfragen zum Lärmschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die im Berichtszeitraum in der ASFINAG über verschiedene Kommunikationskanäle und dem BMK eingegangenen und dem Thema Lärmschutz zugeteilten Anfragen, bereinigt um Duplikate (mehrfache Anfragen zum gleichen Thema).
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Es sind im Berichtszeitraum 189 Anfragen eingegangen.
Titel der Kennzahl	Summe Investitionen in den Lärmschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es werden alle baulichen Maßnahmen in den Lärmschutz inklusive Beteiligungszahlungen an Lärmschutzmaßnahmen gemäß dem ASFINAG Bauprogramm ausgewiesen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	2024 wurden knapp EUR 70 Mio. an Investitionen für Lärmschutz aufgewendet.
Titel der Kennzahl	Anzahl der Förderungen von passivem Lärmschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	- Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs - Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die ASFINAG fördert auch relevante Maßnahmen betroffener Anrainer:innen wie zum Beispiel den Einbau von Schallschutzfenstern, Schalldämmlüftern oder wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen. Es wird die Anzahl der im Berichtsjahr abgeschlossenen Verträge gezählt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	17 Verträge wurden abgeschlossen.

8.5.4. MDR-T- Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Qualitatives Ziel ist es, die negativen Auswirkungen durch Lärm im Rahmen der geltenden Standards und Richtlinien für betroffene Anrainer:innen zu reduzieren. Nachdem deren Anzahl von unterschiedlichen Faktoren, die nicht von der ASFINAG beeinflusst werden können (wie beispielsweise technische Berechnungsnormen, gesetzliche Richtlinien und Regelwerke), abhängt, ist die Festlegung quantitativ messbarer Ziele (insbesondere die Änderung der von Umgebungslärm betroffenen Personen) weder zum jetzigen Zeitpunkt noch in Zukunft sinnvoll. Dennoch wird die Wirksamkeit der Maßnahmen laufend im Zuge der lärmtechnischen Untersuchungen für die einzelnen Lärmschutzprojekte dargestellt. Dabei gelten die in der „Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ festgelegten Immissionsgrenzen von durchschnittlich 60 dB im Tag-Abend-Nachtzeitraum und 50 dB im Nachtzeitraum als Zielvorgabe der maximalen Lärmbelastung und Beurteilungsgrundlage für die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen.

8.6. S3 – Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort

Die ASFINAG ist eine der größten Infrastrukturanbieterinnen Österreichs und zählt zu den führenden Autobahnbetreiberinnen Europas. Das Unternehmen wirtschaftet mit den Einnahmen aus Vignette und LKW-Maut und investiert pro Jahr rund 1,5 Milliarden Euro in das Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Damit ist die ASFINAG ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Österreich und trägt positiv zum Budgethaushalt bei.

8.6.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Gemäß der Unternehmensvision hat die ASFINAG das Ziel, eine verlässliche, innovative und nachhaltige Mobilitätspartnerin zu sein, die vorausschauend und regionenübergreifend die Mobilitätswende mitgestaltet. Um dieses Ziel zu erreichen bzw. weiterhin zu erfüllen, hat die ASFINAG entsprechende Konzepte implementiert.

Titel des Konzepts	Kernstrategie Bau & Erhaltung inklusive Baustellenmanagement
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die Kernstrategie „Bau und Erhaltung“ dient der strategischen Weiterentwicklung aller Themen rund um Bau, Bauprogramm, Erhaltung und Asset Management. Die jährliche Erstellung des Bauprogramms im Zuge der Budgetplanung dient dem Ausbau und der Sanierung des A&S-Netzes. Mit dem Bauprogramm wird sichergestellt, dass die strategischen Vorgaben der verschiedenen Strategien unter Beachtung der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit bestmöglich umgesetzt werden. Das Bauprogramm wird jährlich mit den Eigentümer:innen abgestimmt und soll die Entwicklung bedarfsgerechter und wirtschaftlicher Projekte gewährleisten. Eine wesentliche Herausforderung ist, dass das Gesamtvolumen des Bauprogramms aufgrund des steigenden Erhaltungsbedarfs und der Baupreissteigerungen deutlich zugenommen hat und künftig weiter zunehmen wird. Insbesondere der steigende Erhaltungsbedarf zieht Herausforderungen für das Baustellenmanagement mit sich. Ziel des Baustellenmanagements ist es, für die Kund:innen eine hohe Verfügbarkeit der Strecken mit möglichst geringen Behinderungen durch Baustellen sicherzustellen. Um die Beeinträchtigungen auf der Strecke zu minimieren, agiert die ASFINAG mit einem systematischen Baustellenmanagement. Dabei werden die Anforderungen aus der Erhaltung (Asset Management, betriebliche und elektromaschinelle Erhaltung) sowie die Sicherheit sowohl für die Kund:innen als auch auf der Baustelle selbst berücksichtigt. Dabei agiert die ASFINAG im Einklang mit den wirtschaftlichen Zielen. Die Überwachung der Maßnahmenumsetzung erfolgt im laufenden Jahr mittels Fortschrittskontrolle im relevanten Kernteam. Darüber hinaus gibt es Kennzahlen für die Erhaltung, die jährlich im Netzzustandsbericht gemonitort werden. Zudem werden kaufmännische Kennzahlen zur Projektumsetzung im Bauprogramm mittels Dashboard gemonitort.
Titel des Konzepts	Kernstrategie Verfügbarkeit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die Kernstrategie „Verfügbarkeit“ zielt auf die Sicherstellung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf den Autobahnen und Schnellstraßen ab. In dieser Strategie werden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines stabilen Verkehrsablaufs festgelegt. Werden Streckenabschnitte identifiziert, die den Verkehrsfluss unzureichend gewährleisten, erarbeitet die ASFINAG in Abstimmung mit den Eigentümer:innen und Stakeholder:innen ein entsprechendes Netzwerkentwicklungsprogramm. Durch die Bereitstellung der Straßeninfrastruktur stellt die ASFINAG den (inter-)nationalen Güter- und Personenverkehr sicher und ermöglicht eine flächendeckende Notdienstversorgung der Einsatzkräfte. Die Überwachung der Wirksamkeit der Strategie erfolgt im Kernteam.
Titel des Konzepts	Kernstrategien Multimodalität und Parken & Rasten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus

Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring

Im Rahmen der Kernstrategien „Multimodalität“ und „Parken und Rasten“ werden Maßnahmen gesetzt, um Verknüpfungspunkte zwischen allen Mobilitätsformen zu schaffen und dadurch das Gesamtverkehrssystem zu optimieren. Dadurch werden multimodales Verhalten und eine optimale Nutzung der vorhandenen Infrastruktur gefördert, was wiederum einen positiven Beitrag zur Verkehrsqualität und zum Klimaschutz leistet. Durch das Schaffen leistungsfähiger Verbindungen von Ballungsräumen und Transitrouten trägt die ASFINAG zur Standortaufwertung bei und hat eine positive ökonomische Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort Österreich. Rastanlagen tragen wesentlich zum Wirtschaftsverkehr bei, indem sie die benötigte Infrastruktur für die Betankung bzw. Ladung der Fahrzeuge und Einhaltung der gesetzlichen Pausen und Ruhezeiten zur Verfügung stellen. Die Überwachung der Wirksamkeit der Strategie erfolgt im Kernteam.

Anwendungsbereich der Konzepte

Mit ihrer Tätigkeit möchte die ASFINAG allen Nutzer:innen österreichweit das bestmögliche Autobahnen- und Schnellstraßennetz zur Verfügung stellen und dessen Verfügbarkeit sowie Anbindung an andere Mobilitätsformen gewährleisten. Die entsprechende Umsetzung beginnt bei der Planung bedarfsgerechter Projekte, erstreckt sich über den Bau und Erhalt bis hin zum Betreiben des Streckennetzes und umfasst somit die gesamte Wertschöpfungskette.

Ein wesentlicher Teil der Strategien „Multimodalität“ und „Parken und Rasten“ ist das Bereitstellen von Flächen zum Parken und Rasten. Neben Rastanlagen, die direkt an das A&A-Netz angebunden sind, umfasst die Strategie auch Park & Drive-Anlagen, die in Kooperation mit der ASFINAG errichtet werden. Zusätzlich werden Rastanlagen, Park & Drive- und Park & Ride-Anlagen von Dritten in der Strategie berücksichtigt, sofern eine Auswirkung auf die ASFINAG gegeben ist (z. B. LKW-Höfe im Nahbereich zu Anschlussstellen).

Verantwortung für die Umsetzung

Die Kernstrategien werden durch die Konzernsteuerung in Zusammenarbeit mit den operativen Gesellschaften ausgearbeitet und in Abstimmung mit dem Vorstand auf die Gesellschaften ausgerollt. Diese sind dazu angehalten, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig umzusetzen.

Standards / Initiativen Dritter

Die ASFINAG unterliegt einer Reihe von Gesetzen, zu deren Einhaltung sie im Rahmen des Bauens, Erhaltens und Betriebens des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes verpflichtet ist. Dazu zählen u.a. das Bundesstraßengesetz, das Straßentunnelsicherheitsgesetz und die RVS. Im Sinne einer nachhaltigen Konnektivität innerhalb Europas befolgt die ASFINAG die EU-Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sowie andere relevante EU-Gesetze und Vorgaben. Darüber hinaus leistet sie einen Beitrag zur Erreichung diverser Mobilitätsziele des BMK im Rahmen seines Mobilitätsmasterplans 2030 und z. B. der C-ITS-Strategie zur Vernetzung intelligenter Verkehrssysteme.

Einbeziehung der Interessenträger:innen

Die genannten Strategien beruhen auf dem Bundesstraßengesetz und den Zielen des Bundes. Die Umsetzung dieser Strategien geschieht somit in enger Zusammenarbeit mit dem BMK und BMF, die stellvertretend für die Interessen der Bevölkerung eintreten.

Verfügbarkeit der Konzepte

Die Kernstrategien sind für alle Mitarbeitenden im ASFINAG-Intranet und im Organisationshandbuch zugänglich. Alle anderen Interessierten finden die wichtigsten Inhalte, Ziele und Maßnahmen auf der Unternehmenswebsite.

8.6.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Zur Erreichung der strategischen Vorgaben setzt die ASFINAG folgende Maßnahmen um:

Titel der Maßnahme	Erstellung und Umsetzung des Bauprogramms
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort

Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Um die strategischen Zielvorgaben im Bereich „Bau und Erhaltung“ zu erreichen, ist eine wichtige Maßnahme die jährliche Erstellung und Umsetzung des Bauprogramms in Abstimmung mit den Eigentümer:innen sowie die dementsprechende Projektumsetzung in den Assetklassen Freiland, Brücke, Tunnel baulich, Tunnel E+M und Sonstiges. Für die Baustellenkoordination gibt es im Bauprogramm für das Folgejahr die Zielverfolgung, auf die strategischen Rahmenbedingungen zu achten.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird jährlich und laufend umgesetzt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Derzeitige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 645 Mio. • OpEx: Ca. EUR 874 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 4.545 Mio. • OpEx: Ca. EUR 7.245 Mio.
Titel der Maßnahme	Ausrollung eines integrierten Asset Managementsystems in der ASFINAG
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Wichtige Entwicklungsmaßnahmen im Rahmen der Kernstrategie „Bau & Erhaltung“ sind die Ausrollung eines integrierten Asset-Management-Ansatzes nach dem Vorbild ISO 55001 inklusive der Definition von Asset-Management-Zielen, die organisationsübergreifende Abstimmung von Aufgaben im Lebenszyklus von Anlagen, Zurverfügungstellung vollständiger und durchgängiger assetbezogener Daten und Asset-Information. Darüber hinaus werden im Baubereich folgende weitere Maßnahmen implementiert: Einsatz von Lean Management in Bauprojekten der BMG, alternative Vertragsmodelle im Bau (z. B. Allianzmodell), Nachhaltigkeit im Bau, Digitalisierung im Bau und eine Strategie bzgl. Naturgefahrenmanagement.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt. Nach erfolgter Implementierung werden längerfristig weitere Maßnahmen im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses umgesetzt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Titel der Maßnahme	Netzanalyse und Priorisierung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Neben dem Bau und Erhalt des Streckennetzes ist dessen Verfügbarkeit ebenso ein wichtiger Faktor, um einen möglichst uneingeschränkten Waren- und Personenverkehr sicherzustellen. Hierfür werden eine Netzanalyse hinsichtlich des Verfügbarkeitszustands und eine Prognose durchgeführt. Anschließend werden die hochbelasteten bzw. überlasteten Strecken nach Handlungsbedarf priorisiert und Linderungs- bzw. Lösungsmaßnahmen ausgearbeitet. Ursprünglich geplante Fahrstreifenerweiterungen sind gemäß Vorgaben des BMK mit dem derzeit in Erstellung befindlichen Verkehrsmodell Österreichs zu evaluieren.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Netzanalyse wird periodisch und auf deren Basis die Priorisierung durchgeführt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Titel der Maßnahme	Mitfahr-App
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Vor dem Hintergrund des Mobilitätsmasterplans des BMK werden Alternativen zu Kapazitätserweiterungen des Straßennetzes ausgelotet und ggf. umgesetzt. So setzt die ASFINAG im Sinne der Verfügbarkeit auch Maßnahmen, um den öffentlichen Verkehr auf ihrem Netz zu beschleunigen. Die neue Mitfahr-App fördert Fahrgemeinschaften. Durch den höheren Fahrzeugbesetzungsgrad sind weniger Autos auf den Straßen unterwegs, womit der Verkehrsfluss erhöht wird.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.

Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	Die Mitfahr-App wechselte 2024 von der Projekt- in die Betriebsphase.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Titel der Maßnahme	Echtzeit-Verkehrsinformationssystem (EVIS)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Mit dem EVIS, an dem sich die ASFINAG beteiligt, ist es Verkehrsteilnehmenden möglich, Echtzeitinformationen zu Ereignissen wie Baustellen oder Verkehrsbehinderungen auf Österreichs Straßen abzurufen, um so möglichst unbehindert und sicher unterwegs zu sein, was wiederum auf die Verfügbarkeit einzahlt.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	Das EVIS wechselte 2024 von der Projekt- in die Betriebsphase.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Titel der Maßnahme	Traffic Manager:innen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Für nähere Informationen zu den Traffic Manager:innen siehe den Punkt „Abhilfemaßnahmen“ im Kapitel S4-3 – <i>Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können.</i>
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Abhilfemaßnahme	Ein schnelles Ereignismanagement in Form der Traffic Manager:innen ist die wichtigste Maßnahme, um durch Stau betroffene Personen zu entlasten und Abhilfe in der Situation zu schaffen.
Titel der Maßnahme	Park & Drive-Anlagen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Der Schwerpunkt der Strategie „Multimodalität“ liegt beim Schaffen von Verknüpfungspunkten zwischen allen Mobilitätsformen. Im Zusammenspiel mit der Kernstrategie „Parken & Rasten“ werden Park & Drive-Anlagen als wichtige Maßnahme umgesetzt, die gemeinsam mit dem jeweiligen Bundesland geplant werden. Angrenzende Bushaltestellen oder Radgaragen, in denen Fahrräder sicher verwahrt werden können, erleichtern den Umstieg vom Auto auf alternative Mobilitätsformen.
Zeithorizont der Maßnahme	Die angeführte Maßnahme ist bereits fester Bestandteil der Strategien und wird jährlich umgesetzt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Titel der Maßnahme	Informationsdienste
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG fördert die Multimodalität durch unterschiedliche Informationsdienste. Maßgeblich ist die Beteiligung an der VAO – ein Service, das intermodale Verkehrsauskunft bietet. P&R-Symbole auf Beschilderungen weisen Autofahrende auf die nächste Park & Ride-Anlage der ÖBB hin und von der ASFINAG bereitgestellte Informationen erleichtern LKW-Fahrer:innen die Nutzung der Rollenden Landstraße (RoLa) und somit die Verlagerung auf die Schiene.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.

Titel der Maßnahme	Bedarfsorientierte Einzelmaßnahmen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Neben den genannten implementierten Maßnahmen setzt die ASFINAG bedarfsorientierte Einzelmaßnahmen. Im Berichtsjahr ist dies beispielsweise bei der Tunnelerneuerung auf der A10 geschehen. Im Zuge dieser sogenannten multimodalen Baustelle hat die ASFINAG gemeinsam mit der ÖBB und dem Land Salzburg ein Konzept entwickelt, das Mobilitätsformen abseits der Straße begünstigt. So wurden unter anderem Park & Ride- und Park & Drive-Anlagen erweitert, wurde eine Taktverdichtung der Züge vorgenommen, eine zusätzliche Bushaltestelle auf der Autobahn sowie eine Freigabe des Pannestreifens für den öffentlichen Verkehr eingerichtet.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Umsetzung erfolgte 2024.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.

Umfang aller Maßnahmen

Das Bauprogramm und somit etwaige Neubau-, Instandhaltungs- und Kapazitätserweiterungsmaßnahmen betreffen das österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Auch die Maßnahmen zur Sicherstellung der Netzverfügbarkeit werden flächendeckend umgesetzt. Einzige Ausnahme stellen die Traffic Manager:innen dar. Diese sind hauptsächlich in den Großräumen Wien, Linz, Graz und Salzburg im Einsatz.

Die entsprechende Umsetzung beginnt bei der Planung bedarfsgerechter Projekte, erstreckt sich über den Bau und Erhalt bis hin zum Betreiben des Streckennetzes und umfasst somit die gesamte Wertschöpfungskette, wobei die Wirkung aller Maßnahmen bei der nachgelagerten Nutzung des Streckennetzes für alle Endnutzer:innen auftritt.

8.6.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Um die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen zu überprüfen, werden unterschiedliche KPIs herangezogen.

Titel der Kennzahl	Gesamtlänge Streckennetz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird die Länge des Streckennetzes über alle Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG inklusive des mittels Public-Private-Partnership (PPP)-Modells an die Betreibergesellschaft Bonaventura Straßenerichtungs-GmbH übertragenen Streckenteile ermittelt. Es werden Streckenkilometer als Ganzes ohne Differenzierung in einzelne Richtungsfahrbahnen gezählt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Die Streckenlänge des A&S-Netzes wird einmal jährlich mit dem BMK abgestimmt und im Rahmen des Abschnittsverzeichnisses von Autobahnen und Schnellstraßen durch dieses veröffentlicht.
Wert	Die Gesamtlänge des Streckennetzes beträgt 2.266 km.
Titel der Kennzahl	Fahrleistung Schwerverkehr
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die von Kraftfahrzeugen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t im Berichtsjahr zurückgelegten Streckenkilometer auf dem gesamten A&S-Netz. Für diese Kraftfahrzeuge wird „fahrleistungsbezogene Maut“ abschnittsgenau eingehoben, daher werden auch die Fahrleistungen präzise über die Erfassung dieser Maut erhoben und bedürfen keiner Hochrechnung.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Ein:e externe:r Gutachter:in plausibilisiert die erhobenen Verkehrsdaten mittels Verkehrsganglinien.
Wert	Die Fahrleistung beträgt 3.821,6 Mio. KFZ-km.

Titel der Kennzahl	Fahrleistung Leichtverkehr
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die von Kraftfahrzeugen bis zu einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t im Berichtsjahr zurückgelegten Streckenkilometer auf dem gesamten A&S-Netz. Für KFZ bis zu einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t werden vor allem die Dauerzählstellen am Streckennetz genutzt sowie Daten von Mautstellen. Damit stehen grundsätzlich ca. 300 Standorte zur Verfügung, was ca. der Hälfte aller Streckenabschnitte entspricht. Aufgrund der hohen Anzahl an Zählstellen muss jedoch mit kurz- und mittelfristigen Ausfällen von Sensoren gerechnet werden (auch Baustellen führen manchmal dazu, dass Zählwerte nicht vollinhaltlich verwendet werden können), wodurch in der Praxis immer eine etwas geringere Anzahl an gemessenen Zählwerten zur Verfügung steht. Für Streckenabschnitte ohne Zählstellen oder bei ausgefallenen Zählstellen werden Hochrechnungen durchgeführt, welche sich, wo möglich, auf verschiedene ergänzende Daten stützen. Dies sind z. B. Stichprobenzählungen oder mittels statistischer Verfahren aktualisierte Werte von Fahrleistungen früherer Jahre. Die verbleibenden Abschnitte werden zwischen den Stützstellen interpoliert. Zählstellen erfassen grundsätzlich den Gesamtverkehr. Für die Fahrleistung des Leichtverkehrs werden daher die Gesamtverkehrsdaten abzüglich der Fahrleistung Schwerverkehr herangezogen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Ein:e externe:r Gutachter:in plausibilisiert die erhobenen Verkehrsdaten mittels Verkehrsganglinien.
Wert	Die Fahrleistung beträgt 29.228,5 Mio. KFZ-km.

Titel der Kennzahl	Gesamteinkaufsvolumen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird das Einkaufsvolumen auf Basis der im Berichtsjahr gezahlten Rechnungen ausgewiesen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	EUR 1.171 Mio.

Titel der Kennzahl	Vergabevolumen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird das Volumen der im ASFINAG-Vergabesystem ProVia durchgeführten Vergaben im Berichtsjahr ausgewiesen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	EUR 2.240 Mio.

Titel der Kennzahl	Anzahl Lieferant:innen, welche im Berichtsjahr Leistungen verrechnet haben
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird die Anzahl der Lieferant:innen angegeben, welche im Berichtsjahr Leistungen verrechnet haben. Arbeitsgemeinschaften (sogenannte ARGEn) werden als eigene Lieferant:innen gezählt. Um Kleinstleistungen auszuschließen, werden Jahresleistungen ab EUR 1.000 berücksichtigt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	3.397 Lieferant:innen

Titel der Kennzahl	Anteil Gebrauchswert Sicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Zur Gewährleistung einer sicheren Infrastruktur wird der „Gebrauchswert Sicherheit“ als ein maßgebender Steuerungsparameter herangezogen. Er berücksichtigt die Griffigkeit, die Spurrinnentiefe und die theoretische Wasserfilmtiefe der Fahrbahnoberfläche und beschreibt den Anteil der Zustandsklassen eins bis vier am Gesamtnetz. Die Bewertung erfolgt nur am ersten (schlechteren) Fahrstreifen. Die Definition der Zustandsklassen erfolgt mit Werten zwischen eins – „sehr guter“ – und fünf – „sehr schlechter“ – Zustand. Die Erfassung des Zustands vor Ort wird gemäß Inspektionsplan bzw. Streckenbefahrungen im jeweils vorgesehenen Jahr durchgeführt. Diese erfassten Daten werden dann als Hochrechnung für das jeweils aktuelle Berichtsjahr herangezogen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Der „Gebrauchswert Sicherheit“ am Gesamtnetz beträgt 99,10 %.
Titel der Kennzahl	Bauwerks- und Anlagensicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Zur Gewährleistung einer sicheren und verfügbaren Infrastruktur sind für alle Ingenieurbauwerke mit einer Gesamtzustandsnote vier oder fünf bauliche oder organisatorische Maßnahmen definiert. Wobei bei der Note fünf unverzüglich Maßnahmen zu setzen sind, aber die Nutzungssicherheit weiterhin gegeben ist. Als Ingenieurbauwerke gelten unter anderem Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Hochbauten oder Lärmschutzwände. Für die Definition Zustandsklassen siehe die Kennzahldefinition „Anteil Gebrauchswert Sicherheit“. Die Erfassung des Zustands vor Ort wird gemäß Inspektionsplan bzw. Streckenbefahrungen im jeweils vorgesehenen Jahr durchgeführt. Die aktuellsten Zustandswerte stammen aus dem Jahr 2023 und werden unverändert für die Kennzahlen im Bericht 2024 herangezogen, weil diese Werte wenig Volatilität aufweisen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Es sind bei 100 % der Ingenieurbauwerke mit einer Gesamtzustandsnote vier oder fünf bauliche oder organisatorische Maßnahmen definiert.
Titel der Kennzahl	Zustand Brücken
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es wird erfasst, welcher Anteil der Brückenflächen Zustandsnoten zwischen eins und drei umfasst. Für die Definition der Zustandsklassen siehe die Kennzahldefinition „Anteil Gebrauchswert Sicherheit“. Die Erfassung des Zustands vor Ort wird gemäß Inspektionsplan bzw. Streckenbefahrungen im jeweils vorgesehenen Jahr durchgeführt. Die aktuellsten Zustandswerte stammen aus dem Jahr 2023 und werden unverändert für die Kennzahlen im Bericht 2024 herangezogen, weil diese Werte wenig Volatilität aufweisen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Der Anteil der Zustandsnoten ein bis drei an alle Brückenflächen beträgt 92,9 %.

Titel der Kennzahl	Substanzwert Decke
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Beim Straßenoberbau wird darauf geachtet, dass beim „Substanzwert Decke“ der Großteil Zustandsnoten eins bis vier erhält. Der „Substanzwert Decke“ berücksichtigt im wesentlichen Risse, Oberflächenschäden und mit entsprechender Gewichtung Spurrinnen und Längsebenheit sowie das Alter der Deckschicht. Bei Beton wird zusätzlich noch die theoretische Tragfähigkeit berücksichtigt. Für die Definition Zustandsklassen siehe die Kennzahldefinition „Anteil Gebrauchswert Sicherheit“. Die Erfassung des Zustands vor Ort wird gemäß Inspektionsplan bzw. Streckenbefahrungen im jeweils vorgesehenen Jahr durchgeführt. Diese erfassten Daten werden dann als Hochrechnung für das jeweils aktuelle Berichtsjahr herangezogen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Der Anteil der Zustandsklassen eins bis vier am Gesamtnetz beim „Substanzwert Decke“ beträgt 99,2 %.

Titel der Kennzahl	Substanzwert Gesamt – Straßenoberbau
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Beim Straßenoberbau wird ebenfalls darauf geachtet, dass beim „Substanzwert Gesamt“ der Großteil Zustandsnoten eins bis vier erhält. In die Bewertung dieser Kennzahl werden im wesentlichen Risse, Oberflächenschäden, Spurrinnen und Längsebenheit, Alter und Dicke der gebundenen Schichten, die Verkehrsbelastungskoeffizienten und die sich daraus ergebende theoretische Tragfähigkeit einbezogen. Für die Definition Zustandsklassen siehe die Kennzahldefinition „Anteil Gebrauchswert Sicherheit“. Die Erfassung des Zustands vor Ort wird gemäß Inspektionsplan bzw. Streckenbefahrungen im jeweils vorgesehenen Jahr durchgeführt. Diese erfassten Daten werden dann als Hochrechnung für das jeweils aktuelle Berichtsjahr herangezogen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Der Anteil der Zustandsklassen eins bis vier am Gesamtnetz beim „Substanzwert Gesamt“ beträgt 93,7 %.

Titel der Kennzahl	Bauliche Fahrstreifenverfügbarkeit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die ASFINAG strebt grundsätzlich an, auch bei Umsetzung von Baustellen möglichst die Anzahl an Fahrstreifen aufrecht zu erhalten. Eine Sperre von Fahrstreifen geschieht vor allem dann, wenn dies aus technischen Gründen erforderlich ist (z. B. bei umfangreichen Tunnel-sanierungen) oder wenn es die Verkehrszahlen zulassen. Die Kennzahl beschreibt daher das Verhältnis zwischen offenen Fahrstreifen und der Grundgesamtheit der Fahrstreifen am gesamten Streckennetz. Im Baustellenmanagementsystem werden sämtliche Verkehrsphasen der Baustellen (inklusive sogenannter „Tagesbaustellen“) erfasst und damit dokumentiert, zu welchen Zeiten in welcher Länge Fahrstreifen gesperrt werden. Dauer und Länge der zur Verfügung stehenden Fahrstreifen wird in das Verhältnis zum gesamten Streckennetz und dem gesamten Jahr gesetzt. Berechnung: Kennzahl = $(1 - \text{gesperrte FSKM} \cdot \text{Sperrdauer im Betrachtungszeitraum} / \text{gesamte FSKM} \cdot \text{Dauer Betrachtungszeitraum}) \cdot 100$ FSKM = Fahrstreifenkilometer
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird von keiner externen Stelle validiert.
Wert	98,19 %

8.6.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Um die Mobilitätsqualität auf dem österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz hoch zu halten bzw. stetig zu verbessern, hat sich die ASFINAG folgende Ziele gesetzt:

Titel des Ziels	Anteil Gebrauchswert Sicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Der „Gebrauchswert Sicherheit“ beschreibt die für die Straßennutzenden wichtigsten Kenngrößen des Straßenoberbaus. Die Bewertung wird in fünf Zustandsklassen unterteilt. Für den Straßenoberbau ist das Ziel, dass der Anteil an Streckenabschnitten mit einem „Gebrauchswert Sicherheit“ in den Klassen eins bis vier über 97 % liegt. Es handelt sich um ein absolutes Ziel, das dazu beitragen soll, das ASFINAG-Streckennetz bestmöglich zu erhalten.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit steht der Anteil „Gebrauchswert Sicherheit“ bei 99,1 % und hat das Ziel im Berichtszeitraum somit übererfüllt. Der Bezugswert stand 2022 bei 98,9 %, womit eine Steigerung erreicht und das Ziel einmal mehr übererfüllt werden konnte. Die Zielerreichung wird anhand einer gleichnamigen Kennzahl und im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung des Bauprogramms in regelmäßigen Abständen mit den Eigentümer:innen überwacht.
Zeitraum	Das Ziel wurde für 2024 gesetzt.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.
Titel des Ziels	Bauwerks- und Anlagensicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Die „Bauwerks- und Anlagensicherheit“ wird in fünf Zustandsklassen unterteilt. Ziel ist, dass 100 % der Bauwerke und Anlagen in den Klassen eins bis drei liegen. Für die Zustandsklassen vier und fünf müssen bereits bauliche oder organisatorische Maßnahmen definiert sein. Es handelt sich um ein absolutes Ziel, das im Rahmen der Kernstrategie „Bau & Erhaltung“ zu den entsprechenden Vorgaben beiträgt.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit steht die Bauwerks- und Anlagensicherheit bei 100 %. Der Bezugswert stand 2022 ebenfalls bei 100 %, womit das Ziel kontinuierlich erreicht wurde. Die Zielerreichung wird anhand einer gleichnamigen Kennzahl und im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung des Bauprogramms in regelmäßigen Abständen mit den Eigentümer:innen überwacht.
Zeitraum	Das Ziel wurde für 2024 gesetzt.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.
Titel des Ziels	Brückenzustand
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Der Brückenzustand wird in fünf Zustandsklassen unterteilt. Ziel ist, dass mindestens 90 % der Brückenflächen in die Kategorien eins bis drei fallen. Es handelt sich um ein absolutes Ziel im Rahmen der Kernstrategie „Bau & Erhaltung“.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit steht der Brückenzustand in den unkritischen Klassen bei 92,9 %. Der Bezugswert stand 2022 bei 92,7 %, womit das Ziel in beiden Jahren erreicht wurde. Die Zielerreichung wird anhand einer gleichnamigen Kennzahl und im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung des Bauprogramms in regelmäßigen Abständen mit den Eigentümer:innen überwacht.
Zeitraum	Das Ziel wurde für 2024 gesetzt.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Titel des Ziels	Substanzwert Decke
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Der Substanzwert der Fahrbahndecke soll konstant auf einem hohen Niveau gehalten werden. Ziel ist es daher, den Längenananteil mit einem „Substanzwert Decke“ in den Zustandsklassen eins bis vier auf mindestens 95 % zu halten. Es handelt sich um ein absolutes Ziel.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit fallen 99,2 % unter einen „Substanzwert Decke“ in den Zustandsklassen eins bis vier. Der Bezugswert stand 2022 bei 99,1 %, womit das Ziel kontinuierlich erreicht wurde. Die Zielerreichung wird anhand einer gleichnamigen Kennzahl und im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung des Bauprogramms in regelmäßigen Abständen mit den Eigentümer:innen überwacht.
Zeitraum	Das Ziel wurde für 2024 gesetzt.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Titel des Ziels	Substanzwert Gesamt – Straßenoberbau
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
Adressiertes wesentliches IRO	• Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt • Negative Auswirkungen durch Staus
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Die ASFINAG hat sich das Ziel gesetzt, dass mindestens 90 % der Streckenabschnitte im Bereich „Substanzwert Gesamt“ in die Zustandsklassen eins bis vier fallen. Es handelt sich um ein absolutes Ziel.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit fallen 93,7 % unter einen „Substanzwert Gesamt – Straßenoberbau“ in den Zustandsklassen eins bis vier. Der Bezugswert stand 2022 bei 90,7 %, womit das Ziel in beiden Jahren erreicht wurde. Die Zielerreichung wird anhand einer gleichnamigen Kennzahl und im Rahmen der Überprüfung der Einhaltung des Bauprogramms in regelmäßigen Abständen mit den Eigentümer:innen überwacht.
Zeitraum	Das Ziel wurde für 2024 gesetzt.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Im Rahmen des Konzepts zur Multimodalität und zum Parken und Rasten gibt es keine messbaren Ziele. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die ASFINAG bei den erwähnten Maßnahmen wie den Park & Drive-Anlagen Finanzierungspartnerin, aber nicht federführende Entscheidungsträgerin ist, wodurch deren Umsetzung nicht in der Hand der ASFINAG liegt. Auch bei den informationsbezogenen Maßnahmen unterstützt die ASFINAG den Umstieg auf alternative Mobilitätsformen, deren Ausgestaltung wie Intervalle oder Fahrtpreise sich jedoch ihres Einflusses entziehen. Mangels allein durch die ASFINAG steuerbare Maßnahmen werden messbare Ziele zum jetzigen Zeitpunkt daher als nicht umsetzbar bzw. sinnvoll erachtet. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird derzeit nicht nachverfolgt.

Umfang aller Ziele

Die Ziele betreffen das gesamte österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Die entsprechende Umsetzung zur Erreichung der Ziele beginnt bei der Planung bedarfsgerechter Projekte und erstreckt sich über den Bau und Erhalt des Streckennetzes und umfasst somit die vorgelagerte Wertschöpfungskette sowie die eigenen Geschäftstätigkeiten.

Festlegung der Ziele

Die festgelegten Ziele leiten sich aus den gesetzlichen Vorgaben der TEN-V, des Bundesstraßengesetzes sowie dem Mobilitätsmasterplan 2030 ab. Ergänzend werden die Ergebnisse des Referenzszenarios der Verkehrsprognose 2040 in die Zielformulierungen mit einfließen. Das Modell wird gemeinsam von BMK, ASFINAG und der ÖBB-Infrastruktur AG entwickelt und dient als Grundlage für die Ausbaupläne für die hochrangige Straßeninfrastruktur und Schiene. Sowohl die Verkehrsprognose als auch der Mobilitätsmasterplan basieren auf wissenschaftlichen Methoden. Letzterer strebt wiederum das mit der Wissenschaft in Einklang stehende Ziel der Bundesregierung der Klimaneutralität 2040 an und wurde unter Einbindung von Vertreter:innen der Wissenschaft erstellt. Nachdem sich die Ziele aus gesetzlichen Vorgaben ableiten, werden Interessenträger:innen nicht in die Festlegung der Ziele miteinbezogen. Deren Interessen werden durch die Ministerien jedoch vertreten.

8.7. S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Unter die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen der ASFINAG fallen alle Nutzer:innen des ASFINAG-Streckennetzes. Dazu gehören PKW-Lenker:innen, LKW- und Busfahrer:innen sowie Güter- und Personenbeförderungsunternehmen bzw. deren Mitarbeitende und alle Mitfahrenden. Da alle dasselbe Autobahnen- und Schnellstraßennetz sowie die darauf befindlichen Rast- und Parkplätze benutzen, sind auch alle Gruppen gleichermaßen von den wesentlichen potenziellen Auswirkungen betroffen.

8.7.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Als Infrastrukturbetreiberin stellt die ASFINAG das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich zur Verfügung. Ablenkung, Unachtsamkeit, Übermüdung, nicht angepasste Geschwindigkeit und zu geringer Sicherheitsabstand, technische Defekte oder auch gesundheitliche Einschränkungen sowie Alkohol und Drogen führen in seltenen Fällen zu Unfällen, die in Personenschäden, entweder in Form von Verletzungen oder Todesfällen, resultieren können.

Gleichzeitig setzt die ASFINAG Maßnahmen, um positive Auswirkungen auf die Endnutzer:innen zu verstärken. So wird die Meinungsäußerung durch den laufenden Einbezug verschiedener Stakeholder:innengruppen in Projekte und Prozesse, wie z. B. die sogenannten ASFINAG-Pilot:innen, gefördert und die Verkehrssicherheit durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radare, Section Control und WIM erhöht.

Ein Risiko, das sich für die ASFINAG im Zusammenhang mit ihren Verbraucher:innen und Endnutzer:innen ergibt, sind mögliche hohe Investitionskosten, die sich aus neuen Vorgaben hinsichtlich der Gewährleistung von geeigneten Übernachtungsmöglichkeiten bzw. der Ausstattung von Rastanlagen (vgl. Safe und Secure Parking) sowie Parkplätzen für LKW-Fahrer:innen ergeben.

8.7.1.1. S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Titel des Konzepts	Kernstrategie Verkehrssicherheit / Verkehrssicherheitsprogramm 2030
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen - Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die ASFINAG bekennt sich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung als Straßenbetreiberin und hat sich zum Ziel gesetzt, das Risiko, auf einer österreichischen Autobahn oder Schnellstraße schwer oder tödlich zu verunfallen, nachhaltig weiter zu senken.
	Wichtigster Baustein des Konzepts ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2030, das auf der "Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030" des BMK basiert bzw. damit verschränkt ist. Es verfolgt einen systemischen und interdisziplinären Sicherheitsansatz, um Autobahnen und Schnellstraßen zu einem sicheren System zu entwickeln, das kleinere Fehler des Menschen durch die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur ausgleichen kann. So sollen negative Auswirkungen des Systems Straße wie Verkehrsunfälle, daraus resultierende Personenschäden und Staus vermieden werden. Zu diesem Zweck bildet es die Klammer aller Verkehrssicherheitsinitiativen der ASFINAG und bündelt klare Ziele und effiziente Maßnahmen. Gemeinsam bilden sie eine systemische Sicherheitsstrategie – den Safe System Approach – bis 2030, die wiederum in mehrere Handlungsfelder geteilt ist, die u. a. Themen wie Motorrad-, LKW- und Tunnelsicherheit, Nebelunfälle und Geisterfahrer:innen abdecken. Diese Handlungsfelder umfassen stets konkrete Maßnahmen, Verantwortlichkeiten sowie – wo sinnvoll – weitere Zielvorgaben und Kennzahlen.
	Weil das System Straße mehr als nur die Infrastruktur umfasst, wurden im neuen Verkehrssicherheitsprogramm auch acht Themenfelder benannt, die über die Infrastruktur hinaus wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Dazu gehören unter anderem das Ereignismanagement, die Fahrtauglichkeit und das Fahrverhalten, die Fahrzeugausstattung, aber auch die Kontrolle und generell Ver- und Gebote. Die Themenfelder sind als Entwicklungsbereiche für Maßnahmen zu verstehen und werden mittelfristig den Erforderlichkeiten angepasst.
	Das Verkehrssicherheitsprogramm ist als Prozess zu verstehen, der laufend evaluiert und ggf. adaptiert wird. Einmal jährlich tagt das Forum ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm, um die Effektivität bzw. den Fortschritt des Programms zu evaluieren.

Anwendungsbereich des Konzepts	Die Strategie deckt das gesamte österreichweite ASFINAG-Netz und alle Bereiche ab, in denen die ASFINAG durch ihre Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beitragen kann (Handlungsfelder). Das betrifft einerseits die eigenen Geschäftstätigkeiten mit den eigenen Mitarbeiter:innen, die auf der Strecke arbeiten. Andererseits zielt die Strategie auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ab, die in der nachgelagerten Wertschöpfungskette das ASFINAG-Straßennetz nutzen.
Verantwortung für die Umsetzung	Das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 inklusive darin definierter Handlungsfelder und strategischer Vorgaben zur Reduktion von Verkehrstoten, Schwerverletzten und Unfällen ist der Kernstrategie „Verkehrssicherheit“ zugeordnet. Diese wird durch die Konzernsteuerung ausgearbeitet. In Abstimmung mit dem Vorstand wird die Strategie dann auf die Gesellschaften ausgerollt. Diese sind dazu angehalten, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig umzusetzen.
Standards / Initiativen Dritter	Mit der Kernstrategie Verkehrssicherheit berücksichtigt die ASFINAG alle Vorgaben der Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 des BMK. Die Verkehrssicherheitsstrategie orientiert sich weiters an den Grundsätzen und Grundlagen des Weltstraßenverbandes (PIARC) und wurde im aktiven Austausch mit unseren europäischen Partnern der ASECAP erstellt, um gemeinsam die erfolgreichsten Sicherheitsmaßnahmen (best practice) voranzutreiben.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	In Bezug auf die wesentlichen (potenziellen) Auswirkungen, die die Unternehmenstätigkeiten der ASFINAG auf die Endnutzer:innen haben können, werden deren Sichtweisen auf unterschiedliche Art abgefragt und fließen somit ggf. in Entscheidungen diesbezüglich mit ein. So führt die ASFINAG seit über 15 Jahren jährliche Kund:innenzufriedenheitsbefragungen durch. Dabei wird einerseits die allgemeine Zufriedenheit mit der ASFINAG, andererseits die Zufriedenheit mit den strategischen Kernbereichen (z. B. Sicherheit, Baustellen oder Verfügbarkeit) und detaillierten Aufgaben der ASFINAG (z. B. Winterdienst oder Tunnelreinigung) erhoben. Befragt werden dabei sowohl PKW-, LKW- und Busfahrer:innen sowie Vertreter:innen der Güter- und Personenbeförderungsindustrie. Aus den Erkenntnissen werden Maßnahmen abgeleitet und in weiterer Folge umgesetzt. Im Bedarfsfall werden tiefergehende Marktforschungsprojekte durchgeführt, um Lösungsansätze gemeinsam mit den Endnutzer:innen zu erarbeiten. Der regelmäßige Austausch mit Automobilclubs und Blaulichtorganisationen, die ebenso in den Beiräten vertreten sind, gewährleistet, dass deren Sichtweisen und wertvolle Erfahrungen ebenfalls Berücksichtigung bei der Strategieentwicklung finden. Die Einbeziehung der Stakeholder:innen dient einerseits dazu, die Wirksamkeit der bereits umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren. Andererseits können so neue Minderungsansätze angestoßen werden.
Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	Jegliche Anliegen, die zur Verkehrssicherheit seitens der Endnutzer:innen eingebracht werden, werden an die eigens für die Verkehrssicherheitsstrategie zuständige Person in der Konzernsteuerung – den “Strategie Owner Verkehrssicherheit” – übermittelt. Diese erarbeitet bei Bedarf darauf basierende neue Maßnahmen in die Strategie ein.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die Umsetzung der strategischen Vorgaben obliegt den Mitarbeiter:innen der ASFINAG, die jederzeit über das Intranet Zugriff auf die Strategie und weiterführende Informationen haben. Alle anderen Interessierten finden die Strategie inklusive Mission, Ziel, Maßnahmen und Kennzahlen auf der Website der ASFINAG bzw. wird diese ebenso auf Fachkonferenzen vorgestellt. Darüber hinaus gibt es den ebenfalls im Intranet abrufbaren, unternehmensweit gültigen Leitfaden “Mindestsicherheitsabstände für Arbeiten unter Verkehr im hochrangigen Straßennetz”, der die möglichen Arten der Absicherung beschreibt und die erforderlichen Mindestsicherheitsabstände zum Schutz der in den Arbeitsbereichen tätigen Personen festlegt.

Achtung der Menschenrechte in Bezug auf die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Mitarbeitende des Service- und Kontrollmanagements, wie die Mautaufsichtsorgane, technische Unterwegskontrollleur:innen und Traffic Manager:innen, kontrollieren einerseits die Einhaltung der ordnungsgemäßen Einrichtung der PKW- und LKW-Maut und den technischen Zustand von Fahrzeugen. Andererseits stehen sie den Endnutzer:innen unterstützend zur Seite, indem sie Unfallstellen absichern, Pannenhilfe leisten und Sondertransportverwegungen durchführen. Bei all diesen Aufgaben treten sie in Interaktion mit den Endnutzer:innen des ASFINAG-Streckennetzes. Alle Mautaufsichtsorgane und Traffic Manager:innen erhalten daher im Rahmen eines Grundausbildungslehrgangs an der Sicherheitsakademie des BMI eine Schulung hinsichtlich der Einhaltung der Menschenrechte mit besonderem Fokus auf das österreichische Verfassungsrecht, das mit den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte einhergeht. Eine Einbeziehung der Endnutzer:innen gibt es nicht.

Ob die in der Schulung vermittelten Inhalte ordnungsgemäß umgesetzt und damit die Menschenrechte eingehalten werden, überprüft die ASFINAG durch Analysen und Beantwortung von Nutzer:innenbeschwerden, durch Beobachtungen der Vorgesetzten und ggf. durch Mystery-Aktionen mit externen Firmen. Die Mitarbeitenden haben immer die Möglichkeit der Stellungnahme zum beobachteten Verhalten.

2024 wurden keine schwerwiegenden Probleme im Zusammenhang mit Menschenrechten oder Fälle der Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit der IAO oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen in Verbindung mit den Endnutzer:innen gemeldet. Sollten doch einmal Vergehen gegen die Menschenrechte begangen werden, führen diese zu arbeitsrechtlichen Konsequenzen.

8.7.1.2. S4-2 – Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen

Siehe dazu „Einbeziehung der Interessenträger:innen“ und „Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen“ in der Tabelle im Kapitel S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen.

8.7.1.3. S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können

Abhilfemaßnahmen

Alle Maßnahmen, die die ASFINAG im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsstrategie setzt, zielen darauf ab, negative Auswirkungen wie Unfälle, (Schwer-)Verletzte oder gar Unfalltote zu verhindern. Trotz zahlreicher Sicherheitsmaßnahmen lassen sich diese allerdings nie gänzlich verhindern, da externe Faktoren wie beispielsweise die Fahrtauglichkeit der Verkehrsteilnehmenden oder Wettergegebenheiten ebenso eine Rolle spielen. Ist doch einmal ein Unfall passiert, schafft die ASFINAG Abhilfe in Form vom Ereignismanagement, wie z. B. durch Traffic Manager:innen, die die Unfallstelle absichern und bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte erste Hilfe leisten. Um Folgeunfälle zu vermeiden, sorgt die ASFINAG für eine rasche Informationsweitergabe in Form von Stau- und Unfallwarnungen und für die Wiederherstellung des Normalzustands. Maßnahmen im Ereignismanagement zeigen sowohl Wirkung in der Anzahl von Unfällen als auch in der resultierenden Unfallschwere durch schnellere Unfallnachsorge. Verbesserungen im Ereignismanagement sind ein kontinuierlicher Prozess im laufenden Betrieb, wobei internationale Best-Practice-Beispiele und Studien die internen Erfahrungen bestätigen.

Kanäle zur Äußerung von Bedenken

Die ASFINAG legt großen Wert auf den direkten Austausch mit ihren Stakeholder:innen. Abseits der jährlichen Onlinebefragung der Kund:innen bietet das ASFINAG Service Center 365 Tage im Jahr rund um die Uhr Unterstützung. Telefonische Anfragen werden auf Deutsch und Englisch bearbeitet; zwischen 08:00 und 16:20 Uhr stehen zudem weitere Sprachen wie Tschechisch, Kroatisch, Polnisch, Ungarisch und Italienisch zur Verfügung. Neben der telefonischen Betreuung bearbeitet das Service Center auch schriftliche Anfragen, die per E-Mail, Web-Formular oder Chat eingehen. Zusätzlich gibt es an den Streckenmaut- und Vertriebsstellen weitere Möglichkeiten für Kund:innen, ihre Anliegen kundzutun.

Die Zufriedenheit mit dem Service Center wird jährlich anhand des Customer Orientation Index erhoben und lag mit 67,1 % für das Telefon und 67,5 % für E-Mail auch 2024 wieder in einem guten Bereich. Alle eingegangenen Meldungen werden kategorisiert und direkt beantwortet oder an die zuständigen operativen Einheiten weitergeleitet, die bei Bedarf Maßnahmen daraus ableiten.

Die Kontaktdaten für das Service Center sind gut auffindbar auf der Website veröffentlicht, weswegen nicht eigens festgestellt wird, ob der Kanal unter den Verbraucher:innen und Endnutzer:innen bekannt ist. Um den Informationsfluss sicherzustellen, werden E-Mailadressen der Beschwerdeführenden abgefragt. Eine anonyme Beschwerdeabgabe ist im Service Center nicht möglich, die Daten werden aber selbstverständlich nicht an Dritte weitergegeben. Nachdem keine Vergeltungsmaßnahmen zu befürchten sind, verfügt die ASFINAG über keine Konzepte zum Schutz vor solchen. Es gibt keine Prozesse, um festzustellen, ob die relevanten Stakeholder:innen den oben genannten Kanälen zur Einbringung etwaiger Anliegen vertrauen.

8.7.1.4. S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher:innen und Endnutzer:innen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, führt die ASFINAG regelmäßige Analysen gem. BStG §5 durch. Diese zeigen, dass sich die ASFINAG in Österreich auf einem sehr hohen Sicherheitsniveau befindet. Zur Aufrechterhaltung dieses Sicherheitsniveaus und zur weiteren Verbesserung werden laufend Maßnahmen in verschiedenen Themenfeldern entwickelt und umgesetzt. Die wichtigsten Indikatoren für notwendige Maßnahmen stellen neben den Ergebnissen der erwähnten Analysen die Daten der österreichischen Unfallstatistik dar. Aktuell liegen die Schwerpunkte beim Erhalt und Ausbau bestehender Straßen und Tunnel. Die ASFINAG setzt zudem auf die laufende Verbesserung im Ereignismanagement durch Schulungen, Übungen und Optimierung der Prozesse sowie auf bewusstseinsbildende Maßnahmen.

Im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 gibt es folgende 13 Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen:

Titel der Maßnahme	Sicherheitsstandards im bestehenden Netz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen - Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Jährliche vertiefte Verkehrssicherheitsüberprüfungen von mehr als 200 km Bestandsstrecke. - Erneuerung von rund 6.000 Laufkilometern Markierungen pro Jahr und ca. 80.000 m² von Straßen-Flächen-Markierungen. - Prüfung von jährlich rund 860 Brücken (Intervalle: Alle vier Monate Routinekontrollen durch den Streckendienst; in Zweijahresintervallen größere Brückeninspektionen; alle sechs Jahre Hauptbrückenprüfungen). - Winterdienst durch 400 Winterdienstfahrzeuge, die jährlich rund 3,5 Mio. km zurücklegen. - Einsatz modernster Wetterprognosesysteme mit Flughafenwetterdaten. - Fahrzeugrückhaltesysteme zur Minimierung der Unfallfolgen bei Abkommensunfällen. Das Maßnahmenpaket zählt auf die Vorgaben des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 ein, indem es erheblich zur Straßensicherheit beiträgt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Der Fokus liegt auf der Erhaltung und kontinuierlichen Verbesserung des Straßennetzes. Die entsprechenden Maßnahmen dafür werden laufend umgesetzt. Die Road Safety Inspection (RSI)-Prüfungen führt die ASFINAG seit 2004 durch, seit 2011 besteht dazu eine gesetzliche Verpflichtung.
Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	Die Verbesserung des Straßennetzes und Gewährleistung von Sicherheitsstandards beinhalten Maßnahmen, die je nach Bedarf an den jeweiligen Streckenabschnitten umgesetzt werden. Nachdem es keinen abgesteckten Zeitraum für diese Handlungsfelder gibt, wird weniger der Fortschritt als vielmehr die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilt.
Titel der Maßnahme	Erweiterung & Verbesserung des Netzes
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die kontinuierliche Verbesserung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes führt zu einer höheren Verkehrssicherheit und trägt somit zu den Vorgaben des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 bei. Die Maßnahme umfasst beispielsweise sicherheitsrelevante Erneuerungen und Instandsetzungen von Brücken und Straßenbelägen sowie den Sicherheitsausbau.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	Die Verbesserung des Straßennetzes und Gewährleistung von Sicherheitsstandards beinhalten Maßnahmen, die je nach Bedarf an den jeweiligen Streckenabschnitten umgesetzt werden. Nachdem es keinen abgesteckten Zeitraum für diese Handlungsfelder gibt, wird weniger der Fortschritt als vielmehr die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilt.

Derzeitige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 228 Mio. • OpEx: Ca. EUR 441 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 1.418 Mio. • OpEx: Ca. EUR 3.692 Mio.
Titel der Maßnahme	Verkehrsmanagement & Telematik
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	• Verkehrsüberwachung und -steuerung mit neun regionalen Verkehrsmanagementzentralen. • Rasche Informationsweitergabe durch das Erstellen und Verbreiten von ASFINAG-Verkehrsmeldungen über verschiedene Kanäle. • Rund 10.800 Verkehrskameras behalten das ASFINAG-Streckennetz stets im Blick und erkennen frühzeitig Verkehrsereignisse. • Rund-um-die-Uhr-Einsatz der Traffic Manager:innen in Wien, Linz, Graz und Salzburg. • Aktives Ereignismanagement zur raschen Wiederherstellung der Straßenverfügbarkeit und -sicherheit. • Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Steuerung des Verkehrs in Ballungsräumen. Ein gutes Verkehrs- und Ereignismanagement ist für die Verkehrsflüssigkeit und somit -sicherheit essenziell und trägt damit zur Erreichung der strategischen Zielvorgaben bei.
Abhilfemaßnahme	Beim Ereignismanagement, den Traffic Manager:innen und der Informationsweitergabe nach Ereignissen handelt es sich um Abhilfemaßnahmen, um eine rasche Wiederherstellung des Normalzustands zu erreichen. Um sicherzustellen, dass das Abhilfemaßnahmenpaket stets verfügbar und wirksam ist, setzt die ASFINAG auf modernste Technik und Sicherheitseinrichtungen. Für die Verkehrsüberwachung stehen mehr als 10.800 Kameras entlang der Strecke zur Verfügung. Millionen Datenpunkte liefern zudem laufend Informationen in die VMZ und ermöglichen so eine rasche, effiziente Steuerung der Tunnel- und Straßeninfrastruktur. Die Kolleg:innen in den insgesamt neun VMZ sind rund um die Uhr für die Sicherheit der Streckennutzer:innen im Einsatz. Von den Zentralen aus werden das Autobahnnetz, Tunnel und Freilandstrecken sowie Sonder- und Schwertransporte überwacht. Bei Pannen, Unfällen oder Naturkatastrophen wird über diverse Kanäle schnellstmöglich informiert und ggf. zu großräumigen Umleitungen empfohlen. Auch die Traffic Manager:innen sind durchgehend im Einsatz und ständig in ihren Bereichen unterwegs. So können sie bei Unfällen oder Pannen in wenigen Minuten vor Ort sein und helfen. Werden Störungen auf den Verkehrskameras der VMZ entdeckt, werden Traffic Manager:innen an die entsprechende Stelle geschickt. Modernste und gut ausgestattete Einsatzfahrzeuge sorgen dafür, dass die Traffic Manager:innen entsprechend Hilfe leisten können.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt. Die Traffic Manager:innen sind seit 2013 in Wien, 2018 in Linz, 2021 in Salzburg und seit 2023 in Graz unterwegs.
Derzeitige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 36 Mio. • OpEx: Ca. EUR 44 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 415 Mio. • OpEx: Ca. EUR 301 Mio.
Titel der Maßnahme	Tunnelsicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen - Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	• Konformität der Anforderungen aus dem Straßentunnelsicherheitsgesetz durch Umsetzung der Tunneloffensive: Errichtung zweiter Tunnelröhren, bauliche und elektromaschinelle Maßnahmen, Generalsanierungen, Anpassung der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen. • Optimale Ausstattung der Überwachungszentralen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Derzeitige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 17 Mio. • OpEx: Ca. EUR 105 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 189 Mio. • OpEx: Ca. EUR 888 Mio.

Titel der Maßnahme	Baustellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	• Baustelleninspektionen und -Audits. • Klare Kund:innenkriterien bei Baustellen in Bezug auf die Anzahl der Baustellen und den geplanten Reisezeitverlust.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Nebelunfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen - Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	• Regelmäßige Wartung der Markierung von ca. 9.000 Nebelpunkten. • Mehr als 710 elektronische Anzeigequerschnitte mit der Möglichkeit zur Warnung vor Nebel. • Einsatz eines hochmodernen Wetterprognosesystems. • Nebelwarnungen über Verkehrsradio.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Geisterfahrer:innen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	• Die Analyse und Überprüfung potenzieller Geisterfahrer:innenbereiche erfolgen jährlich mittels RSI. Rund 220 km des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes werden jährlich geprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Schildern, besserer Beleuchtung oder Bodenmarkierungen ausgestattet. • Mehr als 400 Geisterfahrer:innenwarntafeln warnen im Auffahrtbereich der Autobahnen. • Als innovative Maßnahmen werden 3D-Markierungen, die wie eine optische Barriere wirken, bei besonderem Bedarf eingesetzt. • Sensoren im Bereich der Verkehrsbeeinflussungs- oder Tunnelanlagen lösen sofort einen Alarm aus, wenn ein Fahrzeug in die falsche Fahrtrichtung unterwegs ist.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	LKW-Sicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	• Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz • Die Verkehrssicherheit für Endnutzer:innen wird durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radar und Section Control sowie WIM-Anlagen erhöht • Neue Vorgaben hinsichtlich der Gewährleistung geeigneter Übernachtungsmöglichkeiten bzw. der Ausstattung von Rastanlagen sowie Parkplätzen für LKW-Fahrer:innen würden zu hohen Investitionskosten für die entsprechenden Anpassungen führen

Inhalt und Ziel der Maßnahme	Nur ausgeruhte Fahrer:innen sind sicher unterwegs. Das gilt besonders für Berufskraftfahrer:innen mit LKW. Ziel dieses Maßnahmenpakets ist es, Ruhezeiten und eine bestmögliche Verkehrssicherheit für LKW-Lenker:innen zu ermöglichen.
	Mit dem LKW-Stellplatz-Infosystem bietet die ASFINAG ein maßgeschneidertes Service an, um eine Überschreitung der Fahrzeit oder eine langwierige Suche nach freien Parkplätzen zu verhindern. Der Auslastungsgrad der LKW-Stellplätze wird ständig von den Mitarbeiter:innen der regionalen VMZ überwacht und auf dem aktuellsten Stand gehalten. Die Statusanzeige auf der Strecke erfolgt auf Überkopfwegweisern, Wechseltextanzeigen oder Hinweisschildern. Zusätzlich wird die Parkplatzsuche über online verfügbare Webcams der ASFINAG unterstützt. Diese können beispielsweise über die ASFINAG-Website, den Verkehrsinfolien und die ASFINAG-App eingesehen und so die verfügbaren LKW-Stellplätze einfach gefunden werden.
	Alle fünf Jahre wird die Auslastung der LKW-Stellplätze in ganz Österreich durch Zählungen erhoben. Auf Basis dieser Daten plant die ASFINAG den LKW-Stellplatzausbau.
	Bundesweit stehen 15 moderne Verkehrskontrollplätze zur Überprüfung von Schwerfahrzeugen zur Verfügung. Weitere vier Plätze sind in Planung.
	Seit 1. Juli 2015 erfolgen LKW-Kontrollen am österreichischen A&S-Netz auch durch speziell geschulte ASFINAG-Mitarbeiter:innen. Zusätzlich zu Untersuchungen auf Verkehrskontrollplätzen werden diese sogenannten „technischen Unterwegskontrollen“ im Schulterchluss mit der Polizei durchgeführt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Seit 2015 gibt es eigens geschulte Mitarbeiter:innen für die Durchführung von LKW-Kontrollen. Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Motorradsicherheit
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Die Fahrbahnbeschaffenheit wird konstant auf einem sehr hohen Standard gehalten. - Regelmäßige Reinigungen der Fahrbahnen – vor allem im Frühjahr – sorgen für die Sicherheit der Motorradfahrer:innen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Kommunikation und Bewusstseinsbildung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG initiiert seit 2012 jedes Jahr zumindest eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. Im Jahr 2024 lag der Fokus auf dem Thema „Park & Write“. Die Kampagne will auf die Gefahr vom Handy am Steuer aufmerksam machen und weist darauf hin, dass es am ASFINAG-Streckennetz alle neun Kilometer eine Haltemöglichkeit in Form von Rast- und Parkanlagen sowie Parkplätzen gibt, die man dazu nutzen kann, Nachrichten zu lesen oder das Navi einzustellen. Die ASFINAG setzt zudem auf die laufende Verbesserung im Ereignismanagement durch Schulungen, Übungen und Optimierung der Prozesse sowie auf bewusstseinsbildende Maßnahmen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Seit 2012 schaltet die ASFINAG jährlich eine Verkehrssicherheitskampagne mit wechselndem Schwerpunkt. Alle Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Überwachung (in Kooperation mit Ländern und der Polizei)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz - Die Verkehrssicherheit für Endnutzer:innen wird durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radar und Section Control sowie WIM-Anlagen erhöht

Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Beschaffung und technischer Betrieb von punktuellen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Radar, Laser). - Section-Control-Anlagen für den stationären und mobilen Einsatz auf Baustellen. - Errichtung und Erhaltung von Verkehrskontrollplätzen zur Überprüfung von Schwerfahrzeugen. - WIM-Anlagen an neuralgischen Punkten. Dieses Maßnahmenpaket trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und steht im Einklang mit dem „SDG 3 – Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern“.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Forschung und Entwicklung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Finanzielle und inhaltliche Beteiligung an der Verkehrsinfrastrukturforschung (VIF). - Auftragsforschungen aus dem Bereich Verkehrssicherheit.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Sicherheit für Mitarbeitende
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Anpralldämpfer auf Betriebsfahrzeugen (LKW, Absicherungsfahrzeuge). - Moderne und gut sichtbare Sicherheitskleidung. - Fahrzeugflotte mit hochfluoreszierenden Rückstrahlstreifen. - Sicherheitsunterweisungen und Schulungen. - Halbautomatisierte Leitkegelsetzgeräte. - Intensiv strahlende Boxerleuchten auf Winterdienstfahrzeugen zur frühzeitigen Wahrnehmung. - Vollständige Erfassung aller Unfälle und Beinaheunfälle für eine effektivere Präventionsarbeit. - Jährliche Fahrsicherheitstrainings mit Winterdienstschwerfahrzeugen. - Personennotrufergeräte zur sicheren Durchführung von Alleinarbeiten.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Die ASFINAG verfolgt den Ansatz der Vermeidung. Der Verkehr auf der Infrastruktur Straße geht unweigerlich mit Pannen, Unfällen und leider manchmal auch Personenschäden einher. Die angegebenen Maßnahmen werden umgesetzt, um negativen Auswirkungen vorzubeugen bzw. die Anzahl dieser Ereignisse möglichst einzuschränken und die Verkehrssicherheit zu optimieren. Alle Maßnahmen werden auf Basis des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 bzw. der Verkehrssicherheitsstrategie des Bundes realisiert.

Um die Verkehrssicherheit gewährleisten zu können, bedarf es neben den Bemühungen der ASFINAG der Kooperation mit anderen Akteur:innen. Daher arbeitet die ASFINAG eng mit den Blaulichtorganisationen, aber auch mit Autohersteller:innen (z. B. im Zusammenhang mit C-ITS) zusammen. Vor dem Hintergrund der Strategieentwicklung und des gemeinsamen Vorantreibens effektiver Maßnahmen steht die ASFINAG außerdem mit zahlreichen institutionellen Partnern, u. a. dem BMK, dem BMI, der ASECAP, der PIARC oder dem Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), in regem Austausch. Die Zusammenarbeit mit diesen Parteien erfordert keine weiteren Maßnahmen.

Umfang aller Maßnahmen

Die genannten Maßnahmen werden immer örtlich bedarfsorientiert umgesetzt. Grundsätzlich kommen sie jedoch – mit Ausnahme der Traffic Manager:innen, die gezielt in den Großräumen Wien, Graz, Linz und Salzburg unterwegs sind – österreichweit am gesamten A&S-Netz zur Anwendung. Während bauliche Maßnahmen oder Markierungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette umgesetzt werden, wird der Großteil der

Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch den Betrieb umgesetzt. Wirksam werden sämtliche Maßnahmen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette für Kund:innen. Eine Ausnahme bilden die Sicherheitsvorkehrungen für ASFINAG-Mitarbeiter:innen, die bereits während der eigenen Geschäftstätigkeiten wirken.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen

Es gibt eine Reihe an internen Steuerungskennzahlen, die erfasst werden, um regelmäßig die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen und den Zielfortschritt zu evaluieren. Beim jährlichen Forum ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm werden diese Kennzahlen präsentiert, es wird die Effektivität bisheriger Maßnahmen gemeinsam beurteilt und neue Maßnahmen erarbeitet. Einzelfallmaßnahmen werden durch Begleitstudien hinsichtlich ihrer Wirksamkeit evaluiert bzw. wird das Unfallgeschehen in weiterer Folge gemonitort. Die jährlich an Endnutzer:innen ausgeschickte Zufriedenheitsumfrage gibt ebenso Aufschluss über die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Zusätzliche Maßnahmen für einen positiven Beitrag für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Obwohl der Großteil der Maßnahmen dazu dient, negative Auswirkungen zu verhindern, trägt die ASFINAG auch zu wesentlichen positiven Auswirkungen für die Endnutzer:innen ihres Streckennetzes bei. So fördern die jährliche Zufriedenheitsumfrage und das Service Center den laufenden Einbezug der Stakeholder:innen in Projekte und Prozesse zur Verkehrssicherheit sowie deren Meinungsäußerung. Außerdem trägt die ASFINAG durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radare, Section Control und WIM zur Verkehrssicherheit bei.

Mittel zum Management der wesentlichen Auswirkungen

Für die Bearbeitung des Themas Verkehrssicherheit gibt es eine eigene Stelle in der Konzernsteuerung. Die zuständige Person ist für die Ausarbeitung und Weiterentwicklung der Kernstrategie „Verkehrssicherheit“ zuständig. Ferner wird sie vom internen Kernteam „Verkehrssicherheit“ operativ unterstützt. Das Forum ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm besteht zusätzlich aus Vertreter:innen aus allen Fachabteilungen, die gemeinsam bestehende Maßnahmen bewerten und ggf. neue definieren. Der Verkehrssicherheit ist kein eigenes Budget zugeteilt, weil es als gesamtheitliches Thema und Verantwortung des gesamten Unternehmens als Straßenbetreiberin gesehen wird.

8.7.2. Kennzahlen und Ziele

8.7.2.1. S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Die ASFINAG hat sich die folgenden messbaren, ergebnisorientierten Ziele zur Verkehrssicherheit für Verbraucher:innen und Endnutzer:innen gesetzt:

Titel des Ziels	Getötetenrate
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Mit dem Ziel wird weniger als ein:e Getötete:r pro Milliarde gefahrener Kilometer angestrebt. Es bezieht sich auf die strategische Zielvorgabe der Kernstrategie „Verkehrssicherheit“ bzw. des Verkehrssicherheitsprogramms 2030, das Risiko, auf einer österreichischen Autobahn oder Schnellstraße zu verunglücken, zu minimieren. Es handelt sich um ein relatives Ziel.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Das Ziel wird anhand unterschiedlicher Kennzahlen, die regelmäßig erfasst und überprüft werden, überwacht. Die aktuelle Getötetenrate ist im Kapitel „MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte“ angegeben. Als Basisjahr für die Fortschrittsmessung wird 2020 herangezogen.
Zeitraum	Das Ziel soll ab 2030 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Titel des Ziels	Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Mit dem Ziel werden weniger als zehn Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten pro Milliarde gefahrener Kilometer angestrebt. Es bezieht sich auf die strategische Zielvorgabe der Kernstrategie „Verkehrssicherheit“ bzw. des Verkehrssicherheitsprogramms 2030, das Risiko, auf einer österreichischen Autobahn oder Schnellstraße zu verunglücken, zu minimieren. Es handelt sich um ein relatives Ziel.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Das Ziel wird anhand unterschiedlicher Kennzahlen, die regelmäßig erfasst und überprüft werden, überwacht. Nachdem die Werte für 2024 erst Mitte des Folgejahres verfügbar sind, kann der Zielfortschritt nicht ausgewiesen werden. Als Basisjahr für die Fortschrittsmessung wird 2020 herangezogen.
Zeitraum	Das Ziel gilt seit 2020 und soll somit auch für 2024 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Titel des Ziels	Unfallrate
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Das Ziel strebt weniger als 70 Unfälle mit Personenschaden pro Milliarde gefahrener Kilometer an und bezieht sich auf die strategische Zielvorgabe der Kernstrategie „Verkehrssicherheit“ bzw. des Verkehrssicherheitsprogramms 2030, das Risiko, auf einer österreichischen Autobahn oder Schnellstraße zu verunglücken, zu minimieren. Es handelt sich um ein relatives Ziel.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Das Ziel wird anhand unterschiedlicher Kennzahlen, die regelmäßig erfasst und überprüft werden, überwacht. Nachdem die Werte für 2024 erst Mitte des Folgejahres verfügbar sind, kann der Zielfortschritt nicht ausgewiesen werden. Als Basisjahr für die Fortschrittsmessung wird 2020 herangezogen.
Zeitraum	Das Ziel gilt seit 2020 und soll somit auch für 2024 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Umfang aller Ziele

Alle Ziele beziehen sich auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und dienen der Verringerung der negativen Auswirkung der Personenschäden durch Verkehrsunfälle. Sie umfassen die nachgelagerte Wertschöpfungskette sowie das gesamte österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz.

Festlegung der Ziele

Die Festlegung der Ziele erfolgt unternehmensintern. Diese werden allerdings von den österreichischen Verkehrssicherheitszielen und jenen der EU abgeleitet. Im Forum ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm werden diese dann gemeinsam mit Vertreter:innen des BMK, BMI und KfV, die stellvertretend für die Endnutzer:innen am Verfahren zur Festlegung der Ziele teilnehmen, besprochen. Auch Fortschrittsbewertungen und Verbesserungsmöglichkeiten bei verfehlten Zielen werden in diesem Rahmen diskutiert. Im Anschluss werden die Ziele für die Endnutzer:innen veröffentlicht.

8.7.2.2. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Folgende Kennzahlen werden zur Wirksamkeitsmessung der Maßnahmen bzw. zur Fortschrittsmessung der Ziele herangezogen.

	Anzahl	Rate
		Anzahl / Mrd. km
Verkehrstote	32	0,97

Titel der Kennzahl	Anzahl Verkehrstote
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die Anzahl der Verkehrstoten bei Unfällen auf Autobahnen und Schnellstraßen wird wie folgt ermittelt: Eine Person gilt als Verkehrstote:r, wenn sie direkt beim Unfall verstorben oder längstens 30 Tage danach verstorben ist. Dies kann auch gesundheitliche Probleme miteinschließen. Lediglich offiziell dokumentierte Suizide werden ausgenommen. Die Zahl der Verkehrstoten basiert auf der Veröffentlichung von vorläufigen Werten der nationalen Verkehrsunfallstatistik des BMI Anfang des Folgejahres, von wo aus die Anzahl für den Anteil auf Autobahnen und Schnellstraßen extrahiert wird. Die vorläufigen Zahlen werden verwendet, da zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Berichts noch keine endgültigen Zahlen zu Verkehrstoten vorliegen. Sie können vom endgültigen Ergebnis noch geringfügig abweichen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Titel der Kennzahl	Getötetenrate
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Für diese Kennzahl wird die Anzahl der Verkehrstoten zur Fahrleistung in Mrd. gefahrenen KFZ-km am Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Bezug gesetzt. Zur Definition der Fahrleistung siehe die Kennzahlen „Fahrleistung Schwerverkehr“ und „Fahrleistung Leichtverkehr“.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.8. S4 – Bereitstellung von Energie

8.8.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Titel des Konzepts	Ausbauplan E-Ladestationen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Die Verordnung (EU) 2023/1804 über den „Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ und der „Mobilitätsmasterplan 2030“ des BMK nennen verbindliche Ziele im Zusammenhang mit dem Aufbau von öffentlich zugänglicher Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, beispielsweise Strom und Wasserstoff, insbesondere entlang des transeuropäischen Netzes. Der Mobilitätsmasterplan des BMK gibt vor, dass die erforderliche Infrastruktur für einen emissionsfreien Betrieb für alle Fahrzeugtypen bis spätestens 2035 errichtet sein muss. Darauf aufbauend gibt es eine Zielvorgabe, wie viele E-Ladestationen für Fahrzeuge, Lieferwagen und schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb entlang des transeuropäischen Netzes vorhanden sein bzw. errichtet werden müssen. Daraus abgeleitet ergeben sich die Ziele für die ASFINAG, die ihre Strategie dementsprechend ausrichtet. Es wird laufend überprüft, ob der Ausbauplan hinsichtlich E-Ladestationen mit dem tatsächlichen Fortschritt übereinstimmt.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die strategischen Vorgaben betreffen das österreichweite ASFINAG-Netz, wobei sie den Endnutzer:innen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zugute kommen.
Verantwortung für die Umsetzung	Der „Strategie Owner Energie“ ist in der Konzernsteuerung verortet, welche als Abteilung direkt dem Vorstand unterstellt ist.
Standards / Initiativen Dritter	• Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe • Mobilitätsmasterplan 2030
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Die ASFINAG stimmt sich beim Ausbauplan E-Laden vorrangig mit dem BMK, das die Interessen der Bevölkerung vertritt, ab.
Verfügbarkeit des Konzepts	Der Mobilitätsmasterplan findet sich auf der Webseite des BMK.

Titel des Konzepts	Klima- und Umweltschutzprogramm
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Details zum Klima- und Umweltschutzprogramm sind in E1-2 dargelegt.
Anwendungsbereich des Konzepts	Details zum Klima- und Umweltschutzprogramm sind in E1-2 dargelegt.
Verantwortung für die Umsetzung	Details zum Klima- und Umweltschutzprogramm sind in E1-2 dargelegt.

8.8.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Zur Erreichung der strategischen Vorgaben des Aktionsplans Umgebungslärm setzt die ASFINAG folgende Maßnahme um:

Titel der Maßnahme	Umsetzung jährlicher Ausbauplan E-Laden
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG setzt den jährlichen Ausbauplan für die E-Ladeinfrastruktur entlang ihres Streckennetzes um. Ziel ist der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemäß der entsprechenden Verordnung und dem Mobilitätsmasterplan 2030.
Abhilfemaßnahme	Nein. Die Maßnahme leistet einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.

Umfang der Maßnahme	Die Maßnahme umfasst das gesamte österreichweite ASFINAG-Straßennetz und bezieht sich auf die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die E-Ladestationen stehen den Endnutzer:innen der ASFINAG zur Nutzung bereit.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme startete Anfang 2024 und wurde bis Ende 2024 umgesetzt.

8.8.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Um die Wirksamkeit des Konzepts und der Maßnahme zu überprüfen, werden unterschiedliche KPIs herangezogen:

Titel der Kennzahl	Anzahl öffentlich zugängliche Tankstellen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Berichtet wird die Anzahl an für Endkund:innen verfügbaren Tankstellen, an denen Treibstoffe verkauft werden.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Am ASFINAG Streckennetz sind 87 Tankstellen verfügbar.

Titel der Kennzahl	Anzahl öffentlich zugängliche E-Ladestationen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Berichtet werden alle Standorte, an denen E-Ladestationen für Endkund:innen zur Verfügung stehen. Dies können Rastplätze oder Raststationen sein und kann PKW- und/oder LKW-Ladepunkte betreffen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Betreiber:innen von E-Ladestationen haben der E-Control über ihre Ladepunkte Meldung zu machen. Daher findet über die E-Control eine externe Plausibilisierung der Anzahl an Ladestationen und Ladepunkten statt.
Wert	Am ASFINAG-Streckennetz existieren 48 Standorte mit Ladestationen.

Titel der Kennzahl	Anzahl öffentlich zugängliche E-Ladepunkte PKW
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Berichtet wird die gesamte Anzahl aller an den vorgenannten Standorten vorhandenen PKW-Ladepunkte. Dabei wird in bis Anfang des Berichtsjahres vorhandene und im Berichtsjahr neu hinzugekommene Ladepunkte unterteilt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Betreiber:innen von E-Ladestationen haben der E-Control über ihre Ladepunkte Meldung zu machen. Daher findet über die E-Control eine externe Plausibilisierung der Anzahl an Ladestationen und Ladepunkten statt.
Werte	Am ASFINAG-Streckennetz stehen 324 PKW-Ladepunkte zur Verfügung (2024 wurden 104 Ladepunkte zusätzlich errichtet).

Titel der Kennzahl	Anzahl öffentlich zugängliche E-Ladepunkte LKW
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Berichtet wird die gesamte Anzahl aller an den vorgenannten Standorten vorhandenen LKW-Ladepunkte. Dabei wird in bis Anfang des Berichtsjahres vorhandene und im Berichtsjahr neu hinzugekommene Ladepunkte unterteilt. Ein LKW-Ladepunkt unterscheidet sich von einem PKW-Ladepunkt vor allem in der Ladeleistung (mind. 350 kW), in größeren Stellflächen, einem Overnight-Charging mit reduzierter Ladeleistung von mindestens 100 kW und einem Reservierungssystem.

Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Betreiber:innen von E-Ladestationen haben der E-Control über ihre Ladepunkte Meldung zu machen. Daher findet über die E-Control eine externe Plausibilisierung der Anzahl an Ladestationen und Ladepunkten statt.
Werte	Am ASFINAG Streckennetz stehen 19 LKW-Ladepunkte zur Verfügung, welche alle 2024 errichtet wurden.

8.8.4. MDR-T- Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Titel des Ziels	1.500 E-Ladepunkte für PKWs
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Ziel ist die Errichtung von 1.500 PKW-E-Ladepunkten. Es handelt sich um eine absolute Zielangabe.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit gibt es 324 E-Ladepunkte für PKWs. Der Bezugswert stand 2023 bei 220 Ladepunkten. Die Zielerreichung wird anhand der Kennzahl „Anzahl öffentlich zugängliche E-Ladepunkte PKW“ und dem Umsatzportal-Jahresbericht Liegenschaftsmanagement überwacht.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2030 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.
Titel des Ziels	1.300 E-Ladepunkte für LKWs
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen
Beschreibung, Zielniveau und Art des Ziels, Bezug zum Konzept	Ziel ist die Errichtung von 1.300 LKW-E-Ladepunkten. Es handelt sich um eine absolute Zielangabe.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Derzeit gibt es 19 E-Ladepunkte für LKWs. Der Bezugswert stand 2023 bei null Ladepunkten. Die Zielerreichung wird anhand der Kennzahl „Anzahl öffentlich zugängliche E-Ladepunkte LKW“ und dem Umsatzportal-Jahresbericht Liegenschaftsmanagement überwacht.
Zeitraum	Das Ziel soll bis 2035 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2024 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Umfang der Ziele

Die Ziele betreffen das gesamte österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz und werden in der nachgelagerten Wertschöpfungskette schlagend. Durch die Errichtung der geplanten Anzahl an E-Ladepunkten wird der Zugang zu Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeugen entlang des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes einfacher, womit erwartungsgemäß mehr E-Fahrzeuge unterwegs sein und fossilbetriebene Fahrzeuge ersetzen werden. Dieser Umstand zählt durch die damit einhergehende CO₂-Reduktion auf eine nachhaltige Entwicklung ein.

Festlegung der Ziele

Nachdem beide hier angeführten Ziele auf den Vorgaben des Mobilitätsmasterplans des BMK basieren, beruhen sie auf den in dessen Zuge durchgeführten Studien und wissenschaftlichen Erkenntnissen. Stakeholder:innen wurden insofern indirekt in die Zielfestlegung eingebunden, als dass das BMK im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätsmasterplans im Austausch mit unterschiedlichen Stakeholder:innen war und in diesem Sinne ebenso als Interessensvertretung für die Nutzer:innen des ASFINAG-Straßennetzes angesehen werden kann.

9. Governance-Informationen

9.1. Geschäftsgebaren

9.1.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

9.1.1.1. G1-1 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Mechanismen zur Ermittlung, Berichterstattung und Untersuchung von Bedenken hinsichtlich rechtswidriger Verhaltensweisen

Der ASFINAG ist es als öffentliches Unternehmen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben besonders wichtig, die rechtlichen Rahmenbedingungen einzuhalten. Dem trägt die ASFINAG mit einem umfassenden Compliance Management Rechnung, im Rahmen dessen sie auf Basis der konzernweit verbindlichen Richtlinie ASF_028 „Compliance“ und einem Compliance-Verhaltenskodex risikobasiert die nötigen Compliance-Maßnahmen trifft und diese kontinuierlich weiterentwickelt. Das Compliance Management der ASFINAG umfasst neben dem Compliance-Thema Anti-Korruption eine ganze Reihe anderer Compliance-Themen wie z. B. Arbeitsrecht, Datenschutz, Informationssicherheit, Steuer- und Gebührenrecht, Umweltrecht, Vergabe- und Wettbewerbsrecht sowie Emittenten Compliance.

Mitarbeiter:innen und Organe der ASFINAG-Gruppe unterliegen als Amtsträger:innen besonders strengen korruptionsstrafrechtlichen Bestimmungen. Die in der ASFINAG umgesetzten Anti-Korruptionsmaßnahmen decken sich mit jenen der aktuellen „Nationalen Anti-Korruptionsstrategie 2023“, die ihrerseits auf die Umsetzung der Vorgaben des Übereinkommens der Vereinten Nationen gegen Korruption abstellt.

In der ASFINAG bestehen vielfältige Möglichkeiten zur anonymen Abgabe von Hinweisen auf potenzielle Rechtsverletzungen im Sinn des HSchG. Interne und externe Stakeholder:innen können derartige Hinweise etwa über das elektronische Hinweisgebersystem der ASFINAG, bei speziell geschulten Vertrauenspersonen, bei den Compliance Officers der Gesellschaften der ASFINAG, bei Führungskräften, telefonisch im Service Center, per Brief oder per E-Mail erstatten.

Nähere Informationen über diesbezügliche Möglichkeiten finden sich (niederschwellig zugänglich) auf der Unternehmenswebsite und im Intranet der ASFINAG. Im Intranet steht allen Mitarbeiter:innen und Organen eine umfassende Informationsseite zum „Whistleblowing“ zur Verfügung. Dort finden sich Informationen über die hohe Bedeutung sachgerechter Hinweise für die Unternehmensgruppe, über die rechtlichen Rahmenbedingungen bei der anonymen Abgabe von Hinweisen, über den umfassenden Schutz von Hinweisgeber:innen sowie über die einschlägigen konzerninternen Vorgaben und Abläufe im Fall einlangender Hinweise. Zudem wird auch im Rahmen konzernintern verpflichtender Compliance-Schulungen regelmäßig und zielgruppenorientiert auf die Möglichkeiten zur anonymen Hinweisabgabe und die vertrauliche Behandlung von Hinweisen aufmerksam gemacht. Die Compliance Officer:innen der Unternehmensgruppe sind im rechtskonformen Umgang mit Hinweisen geschult und das Top-Management wird bei seinen Aufgaben mit Hilfe eines speziellen Anwendungshandbuchs zum elektronischen Hinweisgebersystem sowie spezifischen Schulungen unterstützt.

Einlangende Hinweise werden vertraulich behandelt und sorgfältig geprüft. Die konzernweit verbindliche Richtlinie ASF_44 zum „Umgang mit Hinweisen nach dem HSchG“, die im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1937 erstellt wurde, sieht verschiedene Instrumente unternehmensinterner Aufklärung vor. Dabei wird zwischen „gesellschaftsinternen Überprüfungen“ und „internen Untersuchungen“ differenziert. Erstellen interne oder externe Personen bzw. Stakeholder:innen über das elektronische Hinweisgebersystem oder andere Kanäle beispielsweise stichhaltige und plausible Hinweise auf potenzielle wirtschaftskriminelle Handlungen, beauftragt die Unternehmensleitung eine in der genannten Richtlinie verankerte interne Untersuchungsgruppe mit einer internen Untersuchung. Die interne Untersuchungsgruppe ist der Objektivität und Unabhängigkeit verpflichtet. Die Ergebnisse interner Untersuchungen werden in standardisierten Untersuchungsberichten zusammengefasst und bilden die Grundlage weiterer Entscheidungen durch die Unternehmensleitung.

Kommt es aufgrund einer internen Untersuchung zur Ableitung von Folgemaßnahmen, werden diese dokumentiert und bis zu ihrer Enderledigung gemonitort.

Zudem finden auf Grundlage des Jahresrevisionsplans oder anlassbezogener Aufträge durch die Geschäftsleitungen regelmäßige Prüfungen durch die Abteilung „Revision“ statt. Im Rahmen dieser Prüfungen werden die jeweils relevanten Sachverhalte ermittelt und allfällige Verstöße dokumentiert und begründet. Dabei entstehende Revisionsberichte bilden für die Unternehmensleitung eine Entscheidungsgrundlage für ggf. nötige Maßnahmen.

Compliance-Schulungen

Verpflichtende Compliance-Schulungen sind in der konzernweit verbindlichen Richtlinie ASF_028 „Compliance“ festgelegt. Dort werden nicht nur die Schulungszielgruppen definiert, sondern auch die einzuhaltenden Schulungsintervalle festgelegt. Neu eintretende Mitarbeiter:innen, die ihre Funktion innerhalb der ASFINAG wechseln, müssen die festgelegten Schulungen innerhalb eines Jahres ab ihrem Neueintritt bzw. ihrem Funktionswechsel absolvieren. Alle anderen Zielgruppen müssen innerhalb von drei Jahren nach dem individuell letzten Schulungsbesuch Auffrischungsschulungen absolvieren. Mitglieder der Geschäftsleitung absolvieren jedes Jahr eine überblicksartige Compliance-Schulung. Der Umfang der jeweiligen Compliance-Schulungen ist abhängig von den erforderlichen Schulungsinhalten und den jeweils geeigneten Schulungsformaten (wie z. B. Präsenzs Schulungen oder E-Learning). Aktuell finden interne und externe Compliance-Schulungen zu den Themen Anti-Korruption, Abfallrecht, Arbeitsrecht, Arbeitnehmer:innenschutz, Datenschutz, Informationssicherheit, Steuer- und Gebührenrecht, Umweltrecht, Vergabe- und Wettbewerbsrecht, Emittenten Compliance sowie (ab 2025) Künstliche Intelligenz statt. Die Erfüllung der Schulungsvorgaben wird mittels unterfertigter Teilnahmebestätigungen dokumentiert und in einer elektronischen Schulungsdatenbank gemonitort.

Für jene Funktionen im Konzern, die potenziell am stärksten durch Korruption oder Bestechung gefährdet sein könnten, wurden verpflichtende Anti-Korruptionsschulungen vorgegeben. Dazu gehören neben Führungskräften in allen Konzerngesellschaften auch gesellschaftsspezifisch unterschiedliche Funktionen in diversen Bereichen (wie z. B. der Liegenschaftsverwaltung, im Baubereich und im Einkauf).

Die ASFINAG unterliegt den rechtlichen Anforderungen gemäß nationalem Recht zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1937.

Konzepte

Titel des Konzepts	Richtlinie „Umgang mit Hinweisen nach dem HSchG“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Schutz von Hinweisgeber:innen
Adressiertes wesentliches IRO	Möglichkeit zur Abgabe von Hinweisen und Schutz von Hinweisgeber:innen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Die Richtlinie regelt den unternehmensspezifischen Umgang mit eingelangten Hinweisen in der ASFINAG-Gruppe auf Basis der Vorgaben des HSchG. Insbesondere legt die Richtlinie fest, nach welchem Prozess eingelangte Hinweise zu bearbeiten sind und wie die Mitarbeiter:innen handeln müssen, wenn sie einen Hinweis erhalten. - Keine Ziele, da es sich um eine Richtlinie handelt. - Monitoring: siehe G1-3 18 a.
Anwendungsbereich des Konzepts	Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der Mitarbeiter:innen der ASFINAG.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Richtlinie wurde im SIM durch Vorstand und Geschäftsführungen freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die Richtlinie ist für alle Mitarbeiter:innen der ASFINAG gültig, ist für den internen Gebrauch bestimmt und wurde im SIM von Vorstand und den Geschäftsführungen freigegeben.

Titel des Konzepts	Richtlinie „Compliance“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Politisches Engagement • Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	• Lobbying-Aktivitäten können fallweise nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsbelange haben. • Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste, usw. • Beitrag zu einem modernen und umweltverträglichen (hochrangigen) Straßennetz durch sachpolitische Mitarbeit z. B. im Zusammenhang mit E-Laden, PV, Lärmschutz, UVPg etc.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	• Die Richtlinie „Compliance“ beinhaltet alle verbindlichen Informationen zum Thema „Compliance“. Darunter fällt insbesondere der Umgang mit Interessenkonflikten, Vorteilsannahmen und Vorteilszuwendungen, Sponsoring und Spenden sowie zahlreiche Regelungen zur Regulatory Compliance. Überdies legt diese Richtlinie das Compliance-System und die Compliance Organisation fest und enthält gesellschafts- und abteilungsspezifische Compliance-Vorgaben. • Keine Ziele, da es sich um eine Richtlinie handelt. • Monitoring: <i>siehe G1-3 18 a.</i>
Anwendungsbereich des Konzepts	Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG-Mitarbeiter:innen.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Richtlinie wurde im SIM von der obersten Führungsebene freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die Richtlinie ist für alle Mitarbeiter:innen der ASFINAG gültig, ist für den internen Gebrauch bestimmt und wurde im SIM von Vorstand und den Geschäftsführungen freigegeben.

Titel des Konzepts	Verhaltenskodex der ASFINAG
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	• Politisches Engagement • Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	• Lobbying-Aktivitäten können fallweise nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsbelange haben. • Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste, usw. • Beitrag zu einem modernen und umweltverträglichen (hochrangigen) Straßennetz durch sachpolitische Mitarbeit z. B. im Zusammenhang mit E-Laden, PV, Lärmschutz, UVPg etc.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	• Der Verhaltenskodex der ASFINAG gilt als verbindlicher Leitfaden für das tägliche Handeln und der Zusammenarbeit, nicht nur unternehmensintern, sondern auch gegenüber Kund:innen und Geschäftspartner:innen. Der Leitfaden stellt die wesentlichen rechtlichen Vorgaben kurz vor. • Keine Ziele, da es sich um eine Richtlinie handelt. • Monitoring: <i>siehe G1-3 18 a.</i>
Anwendungsbereich des Konzepts	Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG-Mitarbeiter:innen.
Verantwortung für die Umsetzung	Der Verhaltenskodex wurde vom Vorstand freigegeben.
Verfügbarkeit des Konzepts	Der Verhaltenskodex richtet sich an alle Mitarbeiter:innen der ASFINAG-Gruppe und ist im Intranet sowie auf der Unternehmenswebsite abrufbar.

9.1.1.2. G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Das Compliance-System der ASFINAG beruht – auch beim Compliance-Thema Anti-Korruption – auf drei wesentlichen Säulen, nämlich Vorbeugung, Sicherstellung und Kontrolle.

Im Rahmen der Vorbeugung umfasst dies

- Ein regelmäßiges Gesetzesmonitoring,
- Jährliche Risikoanalysen,
- Verpflichtende Compliance-Schulungen (*siehe ESRS G1-1 10 g und ESRS G1-3 21 a*), sowie
- Beratung zu spezifischen Compliance-Themen.

Zur Sicherstellung werden

- Richtlinien, Leitfäden und Handbücher erstellt,
- Prozesse erarbeitet, abgebildet, aktualisiert und auditiert,
- Analoge und elektronische Hinweisgebersysteme umgesetzt (*siehe ESRS G1-1 10c*), sowie
- Fachabteilungen im Bedarfsfall zwingend eingebunden.

Die Kontrolle erfolgt

- Im Rahmen der allgemeinen gesellschaftsrechtlichen Steuerung der Konzerngesellschaften,
- Über den Aufsichtsrat als zentrales Steuerungs- und Kontrollorgan,
- Durch die Abteilung „Revision“, welche zu prüfen hat, ob die Compliance-Maßnahmen eingehalten werden, sowie
- Im Bedarfsfall durch interne und externe Audits.

Interne und externe Stakeholder:innen können Hinweise auf vielfältige Arten, wie z. B. über das elektronische Hinweisgebersystem der ASFINAG, bei speziell geschulten Vertrauenspersonen, bei den Compliance Officers der Gesellschaften der ASFINAG, bei Führungskräften, telefonisch im Service Center, per Brief oder per E-Mail erstatten.

Die Richtlinie ASF_44 sieht vor, dass interne Untersuchungen durch eine in der Richtlinie verankerte interne Untersuchungsgruppe durchzuführen sind. Diese interne Untersuchungsgruppe wird vom Leiter der Abteilung „Revision“ geführt. Gemäß Punkt 4.1 der Revisionsordnung der ASFINAG ist die Abteilung „Revision“ im Rahmen von Prüfungen weisungsfrei und der Unabhängigkeit verpflichtet.

Ergebnis jeder Untersuchung nach der Richtlinie ASF_44 ist ein Untersuchungsbericht. Der Leiter der internen Untersuchungsgruppe übermittelt diesen Bericht je nach Einzelfallkonstellation an die jeweils auftraggebende Geschäftsleitung und / oder an den Aufsichtsratsvorsitz, damit auf dieser Grundlage die jeweils nötigen Maßnahmen entschieden und umgesetzt werden können.

Informationen zur Zugänglichkeit von Konzepten sind unter *ESRS G1-3 18 a*, *ESRS G1-1 10 c*, *ESRS G1-1 10 g* dargelegt.

Verpflichtende Schulungen zur Anti-Korruption sind in der konzernweit verbindlichen Richtlinie ASF_028 „Compliance“ festgelegt. Dort werden nicht nur die Schulungszielgruppen definiert, sondern auch die einzuhaltenden Schulungsintervalle festgelegt. Die Schulungen im Bereich Anti-Korruption finden im Präsenzmodus statt. Für neu eintretende Mitarbeiter:innen, die ihre Funktion gewechselt haben, dauert die Schulung zur Anti-Korruption sechs Stunden und sie muss innerhalb eines Jahres ab dem Neueintritt bzw. dem Funktionswechsel absolviert werden. Auffrischungsschulungen sind innerhalb von drei Jahren nach dem individuell letzten Schulungsbesuch zu absolvieren und dauern drei Stunden. Jene Funktionen im Konzern, die potenziell am stärksten durch Korruption oder Bestechung gefährdet sein könnten, sind zu 100 % vom Schulungsprogramm abgedeckt. Mitglieder der Geschäftsleitung absolvieren jedes Jahr eine überblicksartige Compliance-Schulung, die auch das Compliance-Thema Anti-Korruption umfasst.

9.1.2. Kennzahlen und Ziele

9.1.2.1. Kennzahlen

Titel der Kennzahl	Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	Planung, Errichtung, Betrieb, Finanzierung und Bemannung von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur stellt eine vielschichtige und komplexe Aufgabe dar. Zahlreiche beteiligte Personen, Institutionen und Umwelten mit ihren speziellen Anforderungen und unterschiedlichen (zum Teil konträren) Interessen prägen die Vorbereitung und Abwicklung von Projekten der ASFINAG. Dieses Spannungsfeld zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten, verknüpft mit hohen Investitions- und Auftragssummen, lassen naturgemäß ein gewisses Risiko für potenzielle wirtschaftskriminelle Handlungen einzelner Mitarbeiter:innen oder Organe der ASFINAG nicht ausgeschlossen erscheinen (z. B. Korruption). Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste usw.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	In den Richtlinien zur Compliance der ASFINAG wird definiert, für welche Funktionen im Unternehmen regelmäßige Antikorruptionsschulungen vorgesehen sind. Die Umsetzung erfolgt in Form von Schulungsplänen im ASFINAG-eigenen Schulungssystem für die betroffenen Beschäftigten, wo auch die erfolgreiche Teilnahme dokumentiert wird. Die Auswertung erfolgt stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	96 % der betroffenen Beschäftigten haben 2024 eine Antikorruptionsschulung besucht. Die auf volle 100 % fehlenden 4 % sind einerseits auf Langzeitkrankstände und andererseits darauf zurückzuführen, dass die Einhaltung der fristgebundenen Vorgaben zum Besuch von Compliance-Schulungen digital und individuell, gerechnet ab dem jeweils im Einzelfall verpflichteten Schulungstichtag, berechnet und gemonitort werden, während für Zwecke des vorliegenden Berichtes ein fixer Kalendertag für die Auswertung herangezogen werden musste.

9.1.2.2. Ziele

Die ASFINAG hat keine messbaren, ergebnisorientierten Ziele im Bereich Unternehmenspolitik festgelegt. Um die Wirksamkeit der Konzepte und Maßnahmen zu überprüfen, werden Art, Umfang und Teilnehmer:innenkreis der Schulungen regelmäßig überprüft und bei Bedarf adaptiert. Der Umgang mit Hinweisen von internen und externen Stakeholder:innen im Sinn des HSChG wird im elektronischen Hinweisgebersystem der ASFINAG dokumentiert. Bei Bedarf werden gesellschaftsinterne Überprüfungen oder interne Untersuchungen durchgeführt.

9.1.2.3. G1-4 – Vorfälle in Bezug auf Korruption oder Bestechung

Maßnahmen

Titel der Maßnahme	Compliance-Schulungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	- Planung, Errichtung, Betrieb, Finanzierung und Bemannung von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur stellt eine vielschichtige und komplexe Aufgabe dar. Zahlreiche beteiligte Personen, Institutionen und Umwelten mit ihren speziellen Anforderungen und unterschiedlichen (zum Teil konträren) Interessen prägen die Vorbereitung und Abwicklung von Projekten der ASFINAG. Dieses Spannungsfeld zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten, verknüpft mit hohen Investitions- und Auftragssummen, lassen naturgemäß ein gewisses Risiko für potenzielle wirtschaftskriminelle Handlungen einzelner Mitarbeiter:innen oder Organe der ASFINAG nicht ausgeschlossen erscheinen (z. B. Korruption). - Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste, usw.

Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Verpflichtende Compliance-Schulungen werden laufend durchgeführt. Der Umfang der jeweiligen Compliance-Schulungen ist abhängig von den erforderlichen Schulungsinhalten und den jeweils geeigneten Schulungsformaten. Interne und externe Compliance-Schulungen finden zu den Themen Anti-Korruption, Abfallrecht, Arbeitsrecht, Arbeitnehmer:innenschutz, Datenschutz, Informationssicherheit, Steuer- und Gebührenrecht, Umweltrecht, Vergabe- und Wettbewerbsrecht, Emittenten Compliance sowie (ab 2025) Künstliche Intelligenz statt. Die Erfüllung der Schulungsvorgaben wird mittels unterfertigter Teilnahmebestätigungen dokumentiert und in einer elektronischen Schulungsdatenbank gemonitort.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Umgang mit Hinweisen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	- Planung, Errichtung, Betrieb, Finanzierung und Bemannung von hochrangiger Verkehrsinfrastruktur stellt eine vielschichtige und komplexe Aufgabe dar. Zahlreiche beteiligte Personen, Institutionen und Umwelten mit ihren speziellen Anforderungen und unterschiedlichen (zum Teil konträren) Interessen prägen die Vorbereitung und Abwicklung von Projekten der ASFINAG. Dieses Spannungsfeld zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten, verknüpft mit hohen Investitions- und Auftragssummen, lassen naturgemäß ein gewisses Risiko für potenzielle wirtschaftskriminelle Handlungen einzelner Mitarbeiter:innen oder Organe der ASFINAG nicht ausgeschlossen erscheinen (z. B. Korruption). - Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste, usw.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Richtlinienvorgaben zum Umgang mit stichhaltigen und plausiblen Hinweisen im Sinn des HSchG (die auch über andere Kanäle als das elektronische Hinweisgeberschutzsystem einlangen können) stellen sicher, dass Hinweisen rechtskonform nachgegangen wird und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden. Dabei wird zwischen „gesellschaftsinternen Überprüfungen“ und „internen Untersuchungen“ differenziert. Erstellen interne oder externe Personen bzw. Stakeholder:innen über das elektronische Hinweisgebersystem oder andere Kanäle beispielsweise stichhaltige und plausible Hinweise auf potenzielle wirtschaftskriminelle Handlungen, beauftragt die Unternehmensleitung eine richtlinienförmig verankerte interne Untersuchungsgruppe mit einer internen Untersuchung. Die Ergebnisse interner Untersuchungen werden in standardisierten Untersuchungsberichten zusammengefasst und bilden die Grundlage weiterer Entscheidungen durch die Unternehmensleitung. Kommt es aufgrund einer internen Untersuchung zur Ableitung von Folgemaßnahmen, werden diese dokumentiert und bis zu ihrer Enderledigung gemonitort.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Legistikradar
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Politisches Engagement
Adressiertes wesentliches IRO	- Beitrag zu einem modernen und umweltverträglichen (hochrangigen) Straßennetz durch sachpolitische Mitarbeit z. B. im Zusammenhang mit E-Laden, PV, Lärmschutz, UVP-G etc. - Lobbying-Aktivitäten können fallweise nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsbelange haben
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Das legistische Radar- und Reaktionssystem dient der frühzeitigen Wahrnehmung und zeitgerechten Reaktion auf neue für die ASFINAG relevante Gesetzes- und Verordnungsvorhaben. Die Wahrnehmung neuer Novellenvorhaben beruht im Wesentlichen auf einem regelmäßigen Monitoring von legislativen Vorhaben der Ministerien, des Parlaments und der Ämter der Landesregierungen.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.

Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen Verurteilungen oder Geldstrafen auf Grund von Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften. Da es zu keinen diesbezüglichen Verurteilungen oder Geldstrafen kam, war es nicht notwendig, über allgemeine Compliance-Maßnahmen hinaus einzelfallspezifische Maßnahmen zu treffen.

9.1.2.4. G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Das Thema Lobbying ist organisatorisch in der Konzernsteuerung verortet und liegt in der Verantwortung des Vorstands. Im Rahmen der Lobbytätigkeit erfolgen keine politischen Zuwendungen in der Form von Sachleistungen, sondern es werden nur Mitgliedsbeiträge an Interessensvertretungen entrichtet. Die finanziellen Mitgliedsbeiträge an Interessensvertretungen stellen sich wie folgt dar:

Art der Begünstigten	Monetärer Wert [EUR]	Geographische Region
Interessensvertretungen	165.492	Europäische Union

Die ASFINAG nutzt die Mitgliedschaft in Interessensvertretungen zum Erfahrungsaustausch und zur Zusammenarbeit im Gesetzwerdungsprozess. Lobbyingtätigkeiten finden insbesondere in folgenden Bereichen statt:

- Mautwesen, wobei die ASFINAG das Ziel der Einnahmensicherung sowie eine kundenfreundliche Abführung der Maut forciert
- Verkehrssicherheit, wobei die ASFINAG eine ständige Erhöhung der Verkehrssicherheit anstrebt
- Green Mobility, wobei die ASFINAG aktiv ihre Position als Teil der Verkehrswende einnimmt
- Cybersecurity, wobei die ASFINAG eine Erhöhung der Sicherheitsvorkehrungen im Bereich Cybersecurity generell unterstützt

Die ASFINAG ist im Transparenzregister der EU mit der Nummer „306873210055-73“ registriert. DI Herbert Kasser war vor seiner Bestellung zum Finanzvorstand im Juni 2024 als Generalsekretär im BMK tätig.

Titel der Kennzahl	Monetärer Wert der direkt und indirekt getätigten finanziellen politischen Zuwendungen und Sachleistungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Politisches Engagement
Adressiertes wesentliches IRO	• Beitrag zu einem modernen und umweltverträglichen (hochrangigen) Straßennetz durch sachpolitische Mitarbeit z. B. im Zusammenhang mit E-Laden, PV, Lärmschutz, UVP, etc. • Lobbying-Aktivitäten können fallweise nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsbelange haben.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	In Bezug auf finanzielle oder in Form von Sachleistungen geleistete politische Zuwendungen wird der monetäre Wert der direkt und indirekt von dem Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen und Sachleistungen berichtet. Als geographisches Gebiet wird der EU-Raum herangezogen. Die ASFINAG leistet finanzielle Zuwendungen im oben beschriebenen Sinne nur im Rahmen von Mitgliedschaften an Interessensvertretungen mit Lobbyingarbeit bei der österreichischen oder europäischen Gesetzgebung. Es erfolgen keine finanziellen oder Sachzuwendungen direkt an politische Parteien.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

9.2. Cybersecurity

9.2.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten

Die ASFINAG tauscht sich laufend mit den zuständigen Netz- und Informationssicherheits (NIS)-Behörden, Bundeskanzleramt (BKA) und BMI, aus. Das BMI überprüft, ob die Anforderungen des NIS-Gesetzes in der ASFINAG umgesetzt wurden. Zudem finden Gespräche mit externen Dienstleister:innen statt. Auch Gesellschaftsvertreter:innen, wie Informationssicherheitsbeauftragte (ISBs) oder Systemarchitekt:innen, wirken an der Erstellung der Vorgaben mit.

Titel des Konzepts	Richtlinie 053 "Informationssicherheitsleitbild"
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Die Richtlinie 053 „Informationssicherheitsleitbild“ beschreibt die Umsetzung eines internen Kontrollsystems für die Informationssicherheit in der ASFINAG, um zu überprüfen, ob betriebliche Abläufe, Handlungen und Prozesse korrekt verlaufen. Sie legt somit die notwendige Strategie sowie Rahmenbedingungen und Ziele im Zusammenhang mit Informationssicherheit fest. - Keine Ziele, da es sich um eine Richtlinie handelt.
Anwendungsbereich des Konzepts	- Die Richtlinie „Informationssicherheitsleitbild“ bezieht sich auf sämtliche Tätigkeiten, Funktionen, Prozesse und Vermögens- und Informationswerte, die zur Erreichung der Unternehmensziele notwendig sind. Anzuwenden ist die Richtlinie von allen Gesellschaften der ASFINAG und ist auch allen Auftragnehmer:innen zur Kenntnis zu bringen. - Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Die Richtlinie wurde in einer Managementsitzung von der obersten Führungsebene freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.
Externe Standards und Initiativen	Das Informationssicherheitssystem der ASFINAG wird in Anlehnung an die ISO 27001 umgesetzt. Zudem werden die Vorgaben nationaler und europäischer Gesetzgebungen im Zusammenhang mit der NIS-Richtlinie (NIS-RL) umgesetzt. Die entsprechenden Anforderungen wurden auch in die Richtlinien aufgenommen.

Titel des Konzepts	Konzern-Informationsrichtlinie
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Die Konzern-Informationsrichtlinie (RL 054) spezifiziert informationssicherheitstechnische Vorgaben und legt somit ein einheitliches Mindestmaß an Informationssicherheit für die gesamte ASFINAG fest. Die Richtlinie regelt insbesondere den adäquaten Umgang mit Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Informationssicherheit. - Keine Ziele, da es sich um eine Richtlinie handelt.
Anwendungsbereich des Konzepts	- Die Konzern-Informationsrichtlinie richtet sich insbesondere an Personen, denen Daten und Informationen anvertraut werden oder die mit informationsverarbeitenden Einrichtungen im Einflussbereich der ASFINAG arbeiten. - Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Die Richtlinie wurde in einer Managementsitzung von der obersten Führungsebene freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.
Externe Standards und Initiativen	Das Informationssicherheitssystem der ASFINAG wird in Anlehnung an die ISO 27001 umgesetzt. Zudem werden die Vorgaben nationaler und europäischer Gesetzgebungen im Zusammenhang mit der NIS-RL umgesetzt. Die entsprechenden Anforderungen wurden auch in die Richtlinien aufgenommen.

Titel des Konzepts	Richtlinie 055 „Informationssicherheit für Anwender:innen“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	- Die Richtlinie 055 „Informationssicherheit für Anwender:innen“ beinhaltet verbindliche Verhaltensregeln für alle Personen zum Thema Informationssicherheit, die für die ASFINAG tätig sind. Dies betrifft unter anderem die Aspekte Datenbereitstellung, Verhalten am Arbeitsplatz oder auch Nutzung mobiler Endgeräte. - Keine Ziele, da es sich um eine Richtlinie handelt.

Anwendungsbereich des Konzepts	• Diese Richtlinie „Informationssicherheit für Anwender:innen“ gilt für alle Personen, denen Daten und Informationen anvertraut werden oder die mit Informationstechnologie (Hardware und Software) im Einflussbereich der ASFINAG arbeiten. • Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Die Richtlinie wurde im SIM von der obersten Führungsebene freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.
Externe Standards und Initiativen	Das Informationssicherheitssystem der ASFINAG wird in Anlehnung an die ISO 27001 umgesetzt. Zudem werden die Vorgaben nationaler und europäischer Gesetzgebungen im Zusammenhang mit der NIS-RL umgesetzt. Die entsprechenden Anforderungen wurden auch in die Richtlinien aufgenommen.
Titel des Konzepts	Technische Planungshandbuch (TPHB) „Informationssicherheit“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	• Das TPHB „Informationssicherheit“ beinhaltet informationstechnische Vorgaben hinsichtlich Planung, Beschaffung, Errichtung inklusive Übergabe sowie Betrieb bzw. Erhaltung inklusive Wartung und Instandhaltung von Netz- und Informationssystemen und Gebäuden und Objekten, welche Netz- und Informationssysteme enthalten. Die Vorgaben müssen berücksichtigt werden. • Keine Ziele, da es sich um ein TPHB handelt.
Anwendungsbereich des Konzepts	• Das TPHB der ASFINAG zum Thema Informationssicherheit richtet sich an externe Dienstleister:innen. • Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Dokumentersteller sowie Ansprechpartner für dieses Dokument ist der Chief Information Security Officer.
Externe Standards und Initiativen	Gefordert wird im Planungshandbuch, dass Cloud Service Provider:innen jedenfalls über die Zertifikate ISO/IEC 27001 sowie ISO 22301 verfügen müssen. Zudem müssen die Grundsätze der DSGVO bei der Verarbeitung personenbezogener Daten eingehalten werden.
Titel des Konzepts	Handbuch IT-Service-Management
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	• Das Handbuch bildet die Struktur der ISO/IEC 20000-1:2018 ab. • Keine Ziele, da es sich um ein Handbuch handelt.
Anwendungsbereich des Konzepts	Das Handbuch richtet sich an alle internen Stakeholder:innen, welche Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Thema „IT-Service-Management“ durchführen.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Die Richtlinie wurde im SIM von der obersten Führungsebene freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.
Externe Standards und Initiativen	Das Handbuch bildet die Struktur der ISO/IEC 20000-1:2018 ab.

9.2.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Folgende Maßnahmen werden, unter anderem, im Bereich Informationssicherheit bereits gesetzt und regelmäßig evaluiert:

Konzept	Maßnahme
RL 053	Erstellung von Informationssicherheitsrichtlinien
RL 053	Implementierung eines Informationssicherheitsrisikomanagements
RL 054	Durchführung periodischer Überprüfungen der Netz- und Informationssysteme
RL 054	Schulungen der Mitarbeiter:innen
TPHB Informationssicherheit	Anforderungen an Dienstleister:innen definieren, welche mit Netz- und Informationssystemen in Verbindung stehen
RL 054, TPHB Informationssicherheit	Sichere Konfiguration von Netz- und Informationssystemen

RL 054, TPHB Informationssicherheit	Einschränkung administrativer Zugangsrechte
RL 054, HB 030	Durchführung von Abläufen und Vorgängen zur Gewährleistung eines sicheren Systembetriebs von Netz- und Informationssystemen
RL 054	Einschränkung von Fernzugriffsrechten
RL 054, TPHB Informationssicherheit	Protokollierung und Analyse von Vorfällen sowie Ableitung entsprechender Maßnahmen

Die Maßnahmen betreffen sowohl die eigenen Mitarbeiter:innen als auch Dienstleister:innen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, welche mit den Netz- und Informationssystemen der ASFINAG in Verbindung stehen. Diese Maßnahmen wurden bereits umgesetzt und werden regelmäßig evaluiert, daher kann kein Zeithorizont genannt werden.

Aufwendungen für den Bereich Cybersecurity dienen insbesondere auch dem Schutz kritischer Infrastruktur und daher sind diese Art von finanziellen Ausgaben als vertraulich einzustufen. Jedoch kann festgehalten werden, dass die ASFINAG für die Umsetzung von Maßnahmen sowohl Investitions- als auch Betriebsausgaben tätigt.

9.2.3. MDR-M- Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte

Die ASFINAG hat ein Kennzahlensystem entwickelt, welches die Erfüllung diverser Vorgaben misst. Das Kennzahlensystem wird stetig weiterentwickelt. Nähere Informationen hinsichtlich des Kennzahlensystems und der gemessenen Parameter werden jedoch nicht offengelegt, da es sich um sensible Daten handelt und diese Informationen somit als vertraulich eingestuft werden. Eine Veröffentlichung könnte der Geschäftstätigkeit der ASFINAG und dem Schutz der kritischen Infrastruktur schaden.

9.2.4. MDR-T- Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben

Die ASFINAG hat im Zusammenhang mit dem Handlungsfeld Cybersecurity keine messbaren ergebnisorientierten Ziele festgelegt und plant auch zukünftig nicht, solche festzulegen.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen und Strategien wird durch Audits gewährleistet, die von der Revision sowie der internen Cyber-Sicherheitsorganisation beauftragt werden, um die Effizienz der Prozesse und technischen Maßnahmen zu überprüfen. Zudem ist die ASFINAG gemäß dem NIS-Gesetz verpflichtet, regelmäßig vom Innenministerium autorisierte Prüfer:innen („Qualifizierte Stellen“) zu beauftragen, um der NIS-Behörde die Wirksamkeit der gesetzten Sicherheitsmaßnahmen nachzuweisen. Etwaige „Findings“ werden im Rahmen des im Informationssicherheits-Managementsystems (ISMS) festgelegten Verbesserungsprozesses berücksichtigt und bei Bedarf risikoadäquat umgesetzt. Zudem werden RED-Teamings beauftragt, bei denen ethische Hacker reale Angriffe auf die Systeme der Organisation simulieren. Diese werden im Anschluss bewertet und Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt.

Wien, am 08. April 2025

Der Vorstand

Dipl. Ing. Herbert Kasser e.h.

Mag. Hartwig Hufnagl e.h.

Abkürzungsverzeichnis

AEMR	Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
ARGEn	Arbeitsgemeinschaften
A&S-Netz	Autobahnen- und Schnellstraßennetz
ASECAP	European Association of Operators of Toll Road Infrastructures
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASG	ASFINAG Alpenstraßen GmbH
ATTC	Austrian Traffic Telematics Cluster
AWG	Abfallwirtschaftsgesetz
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BBG	Bundesbeschaffungsgesellschaft
BJA	Bundeskanzleramt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMG	ASFINAG Bau Management GmbH
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMKÖS	Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport
BML	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft
BRV	Österreichischer Baustoff-Recycling Verband
BStG	Bundesstraßengesetz
BStLärmIV	Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung
BVergG	Bundesvergabegesetz
CEDR	Conference of European Directors of Roads
CODP	Chronic Obstructive Lung Disease
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
EAP	Employee Assistance Program
EE	Erneuerbare Energien
E-Laden	Elektroladen
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
EU	Europäische Union
EVIS	Echtzeit-Verkehrsinformationssystem
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
ForstG	Forstgesetz
FTE	Full Time Equivalent
GIS	Geographisches Informationssystem
GPRA	Grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit
GSV	Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GWP	Global Warming Potential
HSchG	Hinweisgeberschutzgesetz
HVPI	harmonisierter Verbraucherpreisindex
IAO	Internationale Arbeitsorganisation
IBAT	Integrated Biodiversity Assessment Tool
IBTTA	International Bridge, Tunnel and Turnpike Association
ILO	Internationale Labor Organization
IRO	Impacts, Risks and Opportunities (Auswirkungen, Risiken und Chancen)
ISB	Informationssicherheitsbeauftragte:r

ISMS	Informationssicherheits-Managementsystem
IUCN	International Union for Conservation of Nature
KFV	Kuratorium für Verkehrssicherheit
KI	Künstliche Intelligenz
KPI	Key Performance Indicator
KV	Kollektivvertrag
LCCO2	Life Cycle CO ₂
MbO	Management by Objective
MEM	Mitarbeitende empfehlen Mitarbeitende
MSG	ASFINAG Maut Service GmbH
naBe	Aktionsplan für nachhaltige öffentliche Beschaffung
NaturschutzG	Naturschutzgesetz
NIS	Netz- und Informationssicherheit
NIS-RL	Netz- und Informationssicherheitsrichtlinie
ÖAL	Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung
ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
ÖBV	Österreichische Bautechnik Vereinigung
ÖGG	Österreichische Gesellschaft für Geomechanik
ÖKV	Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
ÖNORM	Österreichisches Normungsinstitut
ÖVG	Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
ÖWAV	Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband
PIARC	World Road Association
PPP	Public-Private-Partnership
PV	Photovoltaik
RoLa	Rollende Landstraße
RCP	Representative Concentration Pathways
respACT	Austrian Business Council for Sustainable Development
RL 054	Konzern-Informationsrichtlinie
RSI	Road Safety Inspection
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
SDG	Sustainable Development Goals
SG	ASFINAG Service GmbH
SiGe-Plan	Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan
SIM	Strategie- und Informations-Meeting
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
THG	Treibhausgas
TPHB	Technisches Planungshandbuch
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VAO	Verkehrsauskunft Österreich
VIF	Verkehrsinfrastrukturforschung
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale
VÖSI	Verband Österreichischer Sicherheits-Experten
WIM	Weigh-in-Motion
WRG	Wasserrechtsgesetz
WRI	World Resources Institute