

Autobahnen- und Schnellstrassen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Jahresfinanzbericht für das Geschäftsjahr 2025

Inhalt:

- **Jahresabschluss und Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025
(inkl. Bestätigungsvermerk)**
- **Konzernabschluss und Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2025
einschließlich konsolidierter nichtfinanzieller Erklärung
(inkl. Bestätigungsvermerk und Zusicherungsvermerk)**
- **Verantwortlichkeitserklärung**

A|S|F|I|N|A|G



JAHRESABSCHLUSS 2025

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Bilanz

zum 31. Dezember 2025 (in EUR)

AKTIVA		31.12.2025	31.12.2024
A. ANLAGEVERMÖGEN		19.634.124.440,60	18.985.053.894,45
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		18.889.577.746,02	18.351.181.580,68
1. Fruchtgenussrecht		17.677.096.345,39	17.121.353.733,41
2. Anzahlungen Fruchtgenussrecht		1.132.312.590,18	1.153.073.519,55
3. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgeleitete Lizenzen		74.123.924,00	67.240.363,00
4. geleistete Anzahlungen		6.044.886,45	9.513.964,72
II. Sachanlagen		715.675.632,17	605.311.136,67
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund		225.746.955,80	202.756.414,12
2. technische Anlagen und Maschinen		319.261.624,00	295.364.054,00
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung		9.536.446,64	8.327.338,64
4. Fahrzeuge		583.076,00	752.095,00
5. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau		160.547.529,73	98.111.234,91
III. Finanzanlagen		28.871.062,41	28.561.177,10
1. Anteile an verbundenen Unternehmen		24.721.000,00	24.721.000,00
2. Beteiligungen		1.647.490,91	1.340.288,91
3. Wertpapiere des Anlagevermögens		2.502.571,50	2.499.888,19
B. UMLAUFVERMÖGEN		474.101.787,23	483.826.177,01
I. Vorräte		1.387.487,83	1.372.045,99
1. Waren		1.387.487,83	1.372.045,99
II. Forderungen und sonstige Vermögenswerte		459.677.474,87	419.930.420,42
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		292.813.039,86	271.086.641,30
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		795.114,06	786.327,07
2. Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen		87.513.586,78	68.497.395,13
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		0,00	0,00
3. Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht		33.249,28	0,00
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		0,00	0,00
4. sonstige Forderungen und Vermögensgegenstände		79.317.598,95	80.346.383,99
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr		1.327.905,43	2.051.331,58
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		13.036.824,53	62.523.710,60
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		86.990.880,32	77.857.032,73
1. Disagio bei Darlehensverbindlichkeiten und Anleihen		20.170.198,89	18.783.061,37
2. sonstige		66.820.681,43	59.073.971,36
D. AKTIVE LATENTE STEUERN		8.057.765,77	8.352.615,45
SUMME AKTIVA		20.203.274.873,92	19.555.089.719,64

Bilanz

zum 31. Dezember 2025 (in EUR)

PASSIVA	31.12.2025	31.12.2024
A. EIGENKAPITAL	10.024.895.328,95	9.442.273.538,62
I. eingefordertes Grundkapital	392.433.304,51	392.433.304,51
1. übernommenes Grundkapital	392.433.304,51	392.433.304,51
davon eingezahlt	392.433.304,51	392.433.304,51
II. Kapitalrücklagen	69.915.790,07	69.915.790,07
1. gebundene	32.925.317,48	32.925.317,48
2. nicht gebundene	36.990.472,59	36.990.472,59
III. Gewinnrücklagen	6.318.012,97	6.318.012,97
1. gesetzliche	6.318.012,97	6.318.012,97
IV. Bilanzgewinn (+) / -verlust (-)	9.556.228.221,40	8.973.606.431,07
davon Gewinn- / Verlustvortrag	8.668.606.431,07	8.241.081.026,53
B. RÜCKSTELLUNGEN	213.958.260,88	144.188.969,41
1. Rückstellungen für Abfertigungen	1.442.042,00	1.379.582,00
2. Rückstellungen für Pensionen	6.482.681,00	7.421.102,00
3. Steuerrückstellungen	31.080.268,78	0,00
4. sonstige Rückstellungen	174.953.269,10	135.388.285,41
C. VERBINDLICHKEITEN	9.696.301.984,03	9.703.532.790,07
Summe Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	606.310.871,12	2.088.406.357,61
Summe Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	9.089.991.112,91	7.615.126.432,46
1. Verbindlichkeiten aus Anleihen	7.600.000.000,00	7.600.000.000,00
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	0,00	1.500.000.000,00
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	7.600.000.000,00	6.100.000.000,00
2. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	740.000.986,58	740.001.048,13
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	986,58	1.048,13
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	740.000.000,00	740.000.000,00
3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	448.021.827,99	420.034.360,46
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	444.427.854,16	416.114.481,30
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	3.593.973,83	3.919.879,16
4. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	36.135.632,96	34.051.956,02
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	36.135.632,96	34.051.956,02
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0,00	0,00
5. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	406.063,39	27.875,50
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	406.063,39	27.875,50
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	0,00	0,00
6. sonstige Verbindlichkeiten	871.737.473,11	909.417.549,96
davon mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr	125.340.334,03	138.210.996,66
davon aus Steuern	15.211.403,24	22.222.759,51
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	411.714,94	341.684,43
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	746.397.139,08	771.206.553,30
davon aus Steuern	0,00	0,00
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0,00	0,00
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	268.119.300,06	265.094.421,54
SUMME PASSIVA	20.203.274.873,92	19.555.089.719,64

Gewinn- und Verlustrechnung

Für das Geschäftsjahr 2025 (in EUR)

	01-12/2025	01-12/2024
1. Umsatzerlöse	3.624.076.940,35	3.406.578.078,93
a) Streckenmauterlöse	263.159.744,86	235.797.393,12
b) Vignettenerlöse	652.719.505,00	606.703.235,69
c) Erlöse aus Weiterverrechnung	641.264.109,10	632.689.039,82
d) LKW-Mauterlöse	1.794.947.161,04	1.662.878.994,03
e) Erlöse aus Vermietung und Verpachtung	38.073.112,28	35.724.042,78
f) Erlöse aus dem Streckenkontrolldienst	93.723.000,69	74.633.387,85
g) Erlöse aus Strafgehdern	99.802.232,94	114.391.809,63
h) sonstige Erlöse	40.388.074,44	43.760.176,01
2. sonstige betriebliche Erträge	133.309.685,12	16.024.799,87
a) Erträge aus dem Abgang vom und der Zuschreibung zum Anlagevermögen mit Ausnahme der Finanzanlagen	93.747.726,20	4.007.415,96
b) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	14.704.636,22	8.850.128,49
c) übrige	24.857.322,70	3.167.255,42
3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	-2.161.745.521,21	-2.041.893.580,98
a) Materialaufwand	-26.449.546,21	-35.352.491,29
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-2.135.295.975,00	-2.006.541.089,69
4. Personalaufwand	-20.431.335,47	-18.183.171,21
a) Gehälter	-15.713.727,13	-14.073.506,43
b) soziale Aufwendungen	-4.717.608,34	-4.109.664,78
aa) Aufwendungen für Altersversorgung	113.796,29	-100.474,21
bb) Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen	-379.042,20	-340.119,46
cc) Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben sowie vom Entgelt abhängige Angaben und Pflichtbeiträge	-3.747.739,79	-3.299.416,64
dd) sonstige Sozialaufwendungen	-704.622,64	-369.654,47
5. Abschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-66.862.645,82	-62.462.490,91
planmäßig	-66.862.603,12	-61.626.460,39
außerplanmäßig	-42,70	-836.030,52
6. sonstige betriebliche Aufwendungen	-223.198.608,25	-205.930.328,28
a) Steuern außer vom Einkommen und Ertrag	-117.291,41	-90.544,30
b) übrige	-223.081.316,84	-205.839.783,98
7. Zwischensumme aus Z1 bis 6 (Betriebserfolg)	1.285.148.514,72	1.094.133.307,42
8. Erträge aus Beteiligungen	67.739.221,20	42.674.515,09
davon aus verbundenen Unternehmen	67.739.221,20	42.674.515,09
9. Erträge aus anderen Wertpapieren des Finanzanlagevermögens	61.894,40	77.368,00
10. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	19.323.914,87	18.122.368,10
davon aus verbundenen Unternehmen	570.957,23	995.579,50
11. Erträge aus der Zuschreibung von Finanzanlagen	2.683,31	91.389,23
12. Aufwendungen aus Finanzanlagen	-411.628,28	-218.051,01
a) Abschreibungen	-411.628,28	-218.051,01
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-219.695.686,10	-204.147.278,35
davon betreffend verbundene Unternehmen	-625.565,71	-974.605,75
14. Zwischensumme aus Z8 bis 13 (Finanzerfolg)	-132.979.600,60	-143.399.688,94
15. Ergebnis vor Steuern	1.152.168.914,12	950.733.618,48
16. Steuern vom Einkommen und Ertrag	-264.547.123,79	-218.208.213,94
17. Ergebnis nach Steuern (Jahresüberschuss)	887.621.790,33	732.525.404,54
18. Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	8.668.606.431,07	8.241.081.026,53
19. Bilanzgewinn	9.556.228.221,40	8.973.606.431,07

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft

1. Allgemeine Angaben

1.1. Rechtliche Grundlagen

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wurde auf Basis des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, gegründet und steht zu 100 % im Eigentum des Bundes.

Die ASFINAG übt ihre Tätigkeit aufgrund der Bestimmungen des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 i.d.g.F. und dem aufgrund des Infrastrukturfinanzierungsgesetzes mit der Republik Österreich abgeschlossenen Fruchtgenussvertrag vom 23. Juni / 25. Juli 1997, zuletzt geändert am 28. März / 22. Mai 2014, aus. Die gesetzlichen Grundlagen für den Straßenbau sind im Bundesstraßengesetz 1971 i.d.g.F. und dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz) i.d.g.F. geregelt. Die wichtigsten gesetzlichen Bestimmungen zur Berechtigung der Einhebung der sind die „Wegekostenrichtlinie“ 1999/62/EG i.d.g.F., das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 i.d.g.F., die Mauttarifverordnung BGBl. II Nr. 410/2024 und die Vignettenpreisverordnung BGBl. II Nr. 307/2024.

Der unternehmensrechtliche Jahresabschluss 2024 ist im Firmenbuch beim Handelsgericht Wien unter der FN 92191 a offengelegt. Die Gesellschaft ist das Mutterunternehmen des ASFINAG-Konzerns. Der Konzernabschluss ist im Firmenbuch beim Handelsgericht unter FN 92191 a offengelegt.

Die Gesellschaft gilt gemäß § 221 Abs. 3 UGB als große Kapitalgesellschaft.

1.2. Unternehmensgegenstand

Der Unternehmensgegenstand der ASFINAG umfasst insbesondere:

- die Finanzierung, die Planung, den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur;
- die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten für die Nutzung dieser Straßen sowie alle hierfür erforderlichen Tätigkeiten;
- die Bedienung der von der Gesellschaft mit Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen gemäß Artikel II § 5 des ASFINAG-Gesetzes eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden;
- die Durchführung von Kreditoperationen im In- und Ausland zur Erfüllung ihrer Aufgaben;
- die Durchführung von Forschung und Entwicklung, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben dienen, insbesondere im Bereich des Verkehrsmanagements, der Verkehrsinformation, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes;
- die Durchführung von Teilen der Betriebsagenden im System für digitale Kontrollgeräte im Straßenverkehr;
- die Verwertung und Verwaltung von nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen sowie von Grundstücken und Hochbauten, die in das Eigentum der Gesellschaft auf Grund des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen übertragen wurden;
- die Durchführung von technischen Unterwegskontrollen im Sinn des Kraftfahrgesetzes (KFG) auf Bundesstraßen und im Nahbereich von Bundesstraßen gelegenen Straßen oder sonstigen Flächen;
- die Vermietung und Verwertung von nicht unmittelbar für unternehmensinterne Zwecke benötigten Kapazitäten des Corporate Networks wie der Ausbau der Telekommunikations-Infrastruktur zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit;
- die Errichtung von PKW-Abstellplätzen an den Anschlussstellen der Bundesstraßen;
- die Durchführung digitaler Serviceleistungen im Bereich Mobilität.

1.3. Anwendung der Rechnungslegungsvorschriften gemäß Unternehmensgesetzbuch (UGB)

Der vorliegende Jahresabschluss zum 31. Dezember 2025 wurde nach den Vorschriften des UGB in der derzeit gültigen Fassung unter Berücksichtigung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung, der Vollständigkeit und Willkürfreiheit sowie der Generalnorm, ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu ermitteln, erstellt.

Weiters wurden die Sondervorschriften für Kapitalgesellschaften der §§ 221 bis 243b UGB bei der Bilanzierung, der Bewertung und beim Ausweis einzelner Posten beachtet. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt. Gemäß § 223 Abs. 4 UGB wurden die Postenbezeichnungen auf die tatsächlichen Inhalte angepasst.

Dem Vorsichtsgrundsatz wurde Rechnung getragen, indem insbesondere nur die am Abschlussstichtag verwirklichten Gewinne ausgewiesen wurden. Alle erkennbaren Risiken und drohenden Verluste, die im Geschäftsjahr 2025 entstanden sind, wurden berücksichtigt.

Die weltweite Wirtschaft entwickelte sich 2025 leicht positiv, blieb jedoch stark von geopolitischen Risiken geprägt. Unsicherheiten etwa durch die US-Politik und den Krieg in der Ukraine sorgen weiterhin für hohe Marktvolatilität. Aufgrund ihres Geschäftsmodells hat die Gesellschaft jedoch keinerlei Geschäftsbeziehungen zur Ukraine noch zu Russland.

Die Entwicklung der Baukosten im Tiefbau, im Brücken- und Straßenbau, haben sich gegenüber den unruhigen Zeiten seit der Ukrainekrise 2022 weiterhin beruhigt. Im Jahr 2025 blieben sowohl der Baukostenindex für den Straßenbau, als auch der Baukostenindex für den Brückenbau, auf einem relativ konstanten Niveau. Mit den kollektivvertraglichen Abschlüssen kam es mit Mai 2025 zu Baukostenerhöhungen um ca. 0,7 bis 1,1%. Der Index für den Straßenbau stieg im Jahresdurchschnitt 2025 um ca. 0,3% gegenüber dem Vorjahr. Der Brückenbau stieg im Jahresdurchschnitt etwas mehr und lag 2025 um 1,5% höher als im Vorjahr.

Eine für den Unternehmensbestand wesentliche Auswirkung ist nicht erkennbar.

Bei der Bewertung wurde von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen, sowie der Grundsatz der Einzelbewertung von Vermögensgegenständen und Schulden als auch der Stetigkeit beachtet.

Die Darstellung des Jahresabschlusses erfolgt in Übereinstimmung mit dem Rechnungslegungs-Änderungsgesetz (RÄG) 2014.

Im Geschäftsjahr vorgenommene Ausweisänderungen werden in den entsprechenden Positionen erläutert. Es wurden keine Anpassungen der Vorjahreszahlen vorgenommen.

Der Jahresabschluss wurde in Euro (EUR) erstellt. Die zahlenmäßige Darstellung des aktuellen Geschäftsjahres sowie des Vorjahres erfolgt in Euro.

2. Erläuterungen zur Bilanz Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

2.1. AKTIVA

A. Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens im Sinne des § 226 Abs. 1 UGB findet sich im Anlagenspiegel (siehe Beilage 1 zum Anhang).

Förderungen und Zuschüsse werden nach der Nettomethode erfasst. Für investitionsbezogene Zuschüsse bedeutet das, dass die Förderungen und Zuschüsse direkt von den Anschaffungskosten abgezogen werden. Das Ausmaß der Kürzung der Anschaffungskosten um im Geschäftsjahr vereinbarte und vereinnahmte Förderungen und Zuschüsse werden in den jeweiligen Positionen des Anlagevermögens näher erläutert.

I. Immaterielle Vermögensgegenstände

Einzelne erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden nach ihrer erstmaligen Aktivierung mit ihren Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung angesetzt.

Immaterielle Vermögensgegenstände werden entsprechend ihrer jeweiligen wirtschaftlichen Nutzungsdauer planmäßig abgeschrieben. Die Abschreibung erfolgt linear über einen Zeitraum von 2 bis 15 Jahren für Software und von 10 bis zu 20 Jahren für Rechte. Die Nutzungsdauer und die Abschreibungsmethode werden jährlich auf ihre unveränderte Gültigkeit hin überprüft. Zusätzlich zur planmäßigen Abschreibung erfolgt eine Überprüfung auf mögliche Wertminderungen, sofern ein Anhaltspunkt dafür vorliegt.

Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung immaterieller Vermögensgegenstände ergeben sich aus der Differenz zwischen dem Nettoveräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögensgegenstandes. Sie werden in der Periode erfolgswirksam erfasst, in welcher der Posten ausgebucht wird.

Ungeachtet dessen, ob die Nutzungsdauer begrenzt oder unbegrenzt ist, werden die Vermögensgegenstände bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung außerplanmäßig auf ihren niedrigeren Wert abgeschrieben.

Fruchtgenussrecht

Im am 23. Juni / 25. Juli 1997 mit der Republik Österreich abgeschlossenen Fruchtgenussrechtsvertrag wurde der ASFINAG das Recht eingeräumt, die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen zu betreiben und für deren Benutzung Maut einzuheben. Darüber hinaus steht der ASFINAG ein fixer Anspruch aus der Verpflichtung des Bundes zu, im Falle einer Vertragsauflösung den Restbuchwert des dem Fruchtgenussrecht entsprechenden Vermögens zum Zeitpunkt der Vertragsbeendigung in Höhe der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten zu leisten. Im Gegenzug übernahm die ASFINAG die Verpflichtung, die Autobahnen und Schnellstraßen zu erhalten und auszubauen.

Entsprechend wurde das Fruchtgenussrecht als immaterieller Vermögensgegenstand bilanziert. Der Bund verzichtet auf eine Kündigung des Vertrages, solange die ASFINAG ihren vertraglichen Verpflichtungen zur Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes nachkommt. Mittels sondergesetzlicher Regelung (§ 3 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997) wurde das Recht auf Fruchtnießung als nicht abnutzbarer Vermögensgegenstand definiert. Das Fruchtgenussrecht unterliegt somit keiner planmäßigen Abschreibung.

Die Buchungslogik stellt sich wie folgt dar:

- Die Lieferungen und Leistungen betreffend Neubau, Erweiterung und Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Position Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erfasst.
- Der Teil der Neubau- und Erweiterungsvorhaben wird unabhängig davon, ob die betreffenden Bauvorhaben bereits fertig gestellt und zum Verkehr freigegeben oder noch in Bau sind, ohne Gewinnaufschlag periodisch an den Bund weiterverrechnet. Parallel dazu wird in der Höhe der weiterverrechneten Kosten vom Bund das Fruchtgenussrecht erworben bzw. angezahlt und als immaterielles Anlagevermögen aktiviert.
- Der Erlös aus der Weiterverrechnung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung Position Umsatzerlöse – Erlöse aus der Weiterverrechnung – verbucht.

Lt. **Fruchtgenussvertrag** vom 23. Juni / 25. Juli 1997 wurde der ASFINAG das Recht der Fruchtnießung (§§ 509 ABGB) an den im Bundesstraßengesetz (BStG) definierten Straßenzügen (Bundesstraßen A = Bundesautobahnen, mehrspurige Bundesstraßen S = Schnellstraßen und Bundesstraßen B) einschließlich der Brücken, Tunnels und Gebirgsengpässen, rückwirkend per 01. Jänner 1997 von der Republik Österreich eingeräumt. In räumlicher Hinsicht bezieht sich das Recht der Fruchtnießung auf alle Grundflächen und baulichen Anlagen samt Zubehör und Einrichtungen, die gem. § 3 BStG 1971 Bestandteil dieser Bundesstraßen sind.

Der Bund räumt der ASFINAG insbesondere das Recht ein, im eigenen Namen und auf eigene Rechnung die Einhebung von Benützungsgebühren und Mauten von sämtlichen Personen, welche die übertragenen Straßen nutzen vorzunehmen.

Zum Fruchtgenuss werden jene Maßnahmen (Neubau, Zubau und Erweiterung) gerechnet, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche und dadurch zu Mehrverkehr und höheren Mauteinnahmen führen. Ebenso fruchtgenusserhöhend sind bauliche Maßnahmen, die erstmalig getätigt werden und nicht zur Vermehrung der Verkehrsfläche führen wie zum Beispiel die Neuerrichtung von Pannenbuchten, Verkehrskontrollplätzen und Tunnelbetriebsgebäuden. Als Aktivierungsdatum der in dieser Position erfassten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten wird das Datum der Verkehrsfreigabe des Neubaus oder Erweiterung herangezogen.

Das Entgelt für die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung betrug im Jahr 1997 EUR 5.662.161.374,32.

Das Fruchtgenussrecht erhöhte sich im Berichtsjahr somit insgesamt um EUR 555.742.611,98 (2024 EUR 1.077.137.080,76) und beträgt nun EUR 17.677.096.345,39 (2024 EUR 17.121.353.733,41).

Die Bauinvestitionen für die noch nicht dem Verkehr übergebenen Bauvorhaben werden als **Anzahlung Fruchtgenussrecht** ausgewiesen. Bei Löschung eines im Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes angeführten Straßenzugs wird ein Abgang des Fruchtgenussrechtes erfasst. Im Berichtsjahr verminderte sich diese Position um EUR 20.760.929,37 (2024 EUR 594.450.361,86). Die direkten Zugänge aus Projektabrechnungen betrugen EUR 307.582.260,88 (2024 EUR 320.896.489,70). Zum Fruchtgenussrecht für fertig gestellte Bauvorhaben wurden EUR 421.742.112,55 (2024 EUR 914.510.821,04) umgebucht.

Eine im Jahr 2021 durch das BMIMI (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, vormals BMK) durchgeführte Evaluierung des Bauprogramms sowie die daraus resultierenden Zielvorgaben an die ASFINAG führten zur Einschätzung des Vorstands, dass zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung 2021 bis 2024 für einige Bauprojekte keinerlei Indiz vorlag, wann und in welcher Form diese fortgeführt werden können. Dies hat in den Geschäftsjahren 2021 bis 2024 zur Erfassung von Wertminderungen im Zusammenhang mit diesen Bauprojekten geführt. Demnach wurden in der Position **Anzahlungen Fruchtgenussrecht** die bis zum jeweiligen Bilanzstichtag erfassten Anschaffungskosten wie Planungs- und Baukosten sowie Kosten für Grundeinlöse dieser Bauprojekte einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen. Die Planungskosten umfassten z.B. Vorstudien, Studien, Behördenverfahren, Gutachten etc.. Die Baukosten Aufwendungen für die Errichtung der Straße. Bei der Grundeinlöse wurden die für die Errichtung der Straße erforderlichen Grundstücke erworben. Der Buchwert für Aufwendungen für die

Grundstücke entsprach mindestens dem beizulegenden Wert der Grundstücke, eine Wertminderung aus diesem Titel war somit nicht erforderlich.

In einem im November 2025 veröffentlichten Prüfbericht des BMIMI wird dargestellt, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung der untersuchten Projekte gegeben ist.

Dem Auftrag des BMIMI entsprechend wurden daher alle vier Projekte, die von der vorübergehenden Ruhendstellung betroffen gewesen waren, wieder ins Bauprogramm aufgenommen und alle bisher erfassten außerordentlichen Wertminderungen im Geschäftsjahr 2025 in voller Höhe (EUR 93.398.922,30) erfolgswirksam zugeschrieben.

Weiters verminderten sich im Geschäftsjahr die Zugänge zum Fruchtgenuss um **Förderungen bzw. Zuschüsse** in Höhe von EUR 6.755.382,71 (2024 EUR 19.146.732,32).

In **Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte** wurden im Geschäftsjahr 2025 EUR 12.283.139,50 (2024 EUR 13.581.518,77 – Vorjahreswert angepasst) investiert. Für den Abtausch des Verkehrsmanagementsystems wurden EUR 5.415.848,05 (2024 EUR 8.778.821,13) und im Bereich Verkehrsbeeinflussung in die Erweiterung der Verkehrsinformationsdienste EUR 1.608.992,80 (2024 EUR 534.817,54) investiert. Weitere Investitionen wurden in die IT-Service Management-Plattform (ITSM 2.0) EUR 1.013.367,28 (2024 EUR 0,00) und in ein zentrales Video-Kernsystem EUR 205.062,49 (2024 EUR 436.062,04) getätigt.

Für immaterielles Anlagevermögen sind **geleistete Anzahlungen** für Investitionen in die Erweiterung des Betriebsüberwachungssystems sowie der Verkehrsüberwachungssysteme in Höhe von EUR 4.836.765,73 (2024 EUR 5.937.941,19) getätigt worden.

II. Sachanlagen

Sachanlagen werden mit ihren Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen sowie Wertminderungen, bilanziert. Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen den Kaufpreis, einschließlich Importzölle und nicht refundierbarer Steuern und all jene direkt zurechenbaren Kosten, die entstehen, um den Vermögensgegenstand an den zur Nutzung vorgesehenen Ort zu bringen und in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen. Fremdkapitalzinsen sind nicht Teil der Anschaffungskosten. Vom Wahlrecht gemäß § 203 Abs. 4 UGB Fremdkapitalzinsen zu aktivieren, wird kein Gebrauch gemacht.

Vermögensgegenstände werden ab dem Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme planmäßig abgeschrieben. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer. Bei der Bestimmung der voraussichtlichen Nutzungsdauer von Sachanlagen wird die erwartete wirtschaftliche bzw. technische Nutzungsdauer berücksichtigt. Die Restwerte, Nutzungsdauer und Abschreibungsmethoden werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Erwartete Nutzungsdauer von Sachanlagen	Jahre
Gebäude und Bauten auf fremdem Grund	10-50
Technische Anlagen und Maschinen	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-10
Fahrzeuge	5-8

Anlagen, die im Geschäftsjahr mehr als sechs Monate genutzt werden, werden im Jahr des Zugangs mit der vollen Jahresrate abgeschrieben, solche, die erst in der zweiten Jahreshälfte zugehen, mit einer halben Jahresrate.

Vermögensgegenstände, deren Anschaffungskosten EUR 1.000,00 nicht übersteigen, werden als geringwertige Vermögensgegenstände klassifiziert und im Jahr der Anschaffung oder Herstellung sofort zur Gänze abgeschrieben.

Die Vermögensgegenstände werden bei voraussichtlich dauerhafter Wertminderung außerplanmäßig auf ihren niedrigeren beizulegenden Wert zum Abschlussstichtag abgeschrieben.

Instandhaltungen und Reparaturen werden, sofern die Wesensart des betreffenden Vermögenswertes dadurch nicht verändert wird und kein zusätzlicher künftiger Nutzen entsteht, im Jahr des Anfalls als laufender Aufwand gebucht. Ersatz- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert.

Die mit dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz im Jahr 2002 in das Eigentum der ASFINAG übertragenen Hochbauten werden bei einer unterstellten Gesamtnutzungsdauer von 33 Jahren auf die Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Eine Sachanlage wird entweder bei Abgang ausgebucht oder dann, wenn aus der weiteren Nutzung oder Veräußerung des Vermögensgegenstandes kein wirtschaftlicher Nutzen mehr erwartet wird. Die aus dem Abgang des Vermögensgegenstandes resultierenden Gewinne oder Verluste werden als Differenz aus Nettoveräußerungserlösen und Buchwert des Vermögenswertes ermittelt und in der Periode, in der der Vermögensgegenstand ausgebucht wird, erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Posten **Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund** besteht zum größten Teil aus Anschaffungskosten des mit Art. 5 Bundesstraßen-Übertragungsgesetz, BGBl. I Nr. 50/2002, per 01. April 2002 an die ASFINAG übertragenen bürgerlichen und außerbürgerlichen Eigentums und dinglicher Rechte der Republik Österreich an diversen bebauten und unbebauten Grundstücken. Im Berichtsjahr wurden bei den bebauten und unbebauten Grundstücken Abgänge zu Anschaffungskosten im Wert von EUR 216.037,37 (2024 EUR 1.156.915,10) verbucht. Zum Bilanzstichtag weisen die ab 01. April 2002 per Gesetz an die ASFINAG übertragenen sowie von der ASFINAG erworbenen Grundstücke Buchwerte in Höhe von EUR 34.921.015,80 (2024 EUR 34.923.033,12) aus, die Bauten auf eigenem und fremdem Grund EUR 190.825.940,00 (2024 EUR 167.833.381,00).

2025 erfolgten Zuschreibungen auf das Anlagevermögen gemäß § 906 Abs. 32 UGB im Zusammenhang mit Grundstücken in der Höhe von EUR 27.046,15 (2024 EUR 75.755,46).

Im Bereich der **technischen Anlagen und Maschinen** wurden im Berichtsjahr für die Erneuerung des Maut Roadside Equipments im Rahmen des Projektes Go Maut 2.0 EUR 2.411.179,92 (2024 EUR 1.793.688,42) investiert. Im Sektor Verkehrsbeeinflussung wurden die Verkehrsüberwachungsanlagen und Videoanlagen im Wert von EUR 5.841.382,05 (2024 EUR 13.601.125,55) sowie die CN.as-Einrichtung Internet-Protokoll-Netzwerk um EUR 1.583.532,91 (2024 EUR 7.636.138,29) erweitert und die technische Einrichtung der Verkehrsmanagementzentralen im Wert von EUR 3.989.983,93 (2024 EUR 200.857,20) erneuert. Die Investitionssumme in CN.as Linien betrug im Geschäftsjahr EUR 1.368.960,65 (2024 EUR 791.834,70).

In **Betriebs- und Geschäftsausstattung** wurden im Berichtsjahr EUR 6.882.557,37 (2024 TEUR 3.893.375,67) investiert.

Der Zugang bei den **geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau** setzt sich aus Investitionen für die Erneuerung der Telekommunikations- und Übertragungstechnik am ASFINAG-Netz (CN.as) in Höhe von EUR 5.791.282,66 (2024 EUR 13.504.623,40), die Errichtung eines Verkehrsmanagement- und -informationssystems (VMIS) in Höhe von EUR 24.045.561,96 (2024 EUR 8.637.893,02), die Errichtung und Erweiterung von Hochbauten in Höhe von EUR 81.545.286,43 (2024 EUR 46.845.625,88) und Erweiterungen der Mautanlagen in Höhe von EUR 318.663,44 (2024 EUR 417.959,36) zusammen.

III. Finanzanlagen

Anteile an verbundenen Unternehmen werden mit den Anschaffungskosten oder ihren niedrigeren beizulegenden Werten erfasst, wenn dauerhafte Verluste oder ein verringertes Eigenkapital eine Abwertung auf das anteilige Eigenkapital oder auf den Ertragswert unabdingbar machen. Als verbundene Unternehmen werden laut § 189a Z. 8 UGB alle Gesellschaften kategorisiert, bei welchen die ASFINAG mittelbar oder unmittelbar die Mehrheit der Anteile besitzt oder über die einheitliche Leitung verfügt.

Bei den **Anteilen an verbundenen Unternehmen** kam es im Geschäftsjahr zu keinen Veränderungen (2024 EUR 0,00).

Beteiligungen sind gem. § 189a Z. 2 UGB dazu bestimmt, dass sie der ASFINAG durch eine dauernde Verbindung dienen. Im Zweifelsfall hält die ASFINAG mindestens 20 % des Nennkapitals an einer Kapitalgesellschaft. Weiters werden Beteiligungen zu Anschaffungskosten bewertet oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten, falls dauerhafte Verluste verzeichnet werden.

Der Anteil der **Beteiligung** an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH beträgt 27,37 % (2024 27,37 %). Ziel der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH ist die Schaffung und der Betrieb einer verkehrsträgerübergreifenden Informationsplattform.

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

Es erfolgten in dieser Position Abschreibungen in Höhe von EUR 411.628,28 (2024 EUR 218.051,01) und Zuschreibungen in Höhe von EUR 2.683,31 (2024 EUR 91.389,23).

B. Umlaufvermögen

Die Gegenstände des Umlaufvermögens werden gemäß § 206 Abs. 1 UGB mit den Anschaffungskosten vermindert um die Abschreibungen des § 207 UGB, erfasst.

Hinsichtlich des Umfangs der Anschaffungskosten gelten die beim Anlagevermögen genannten Ausführungen gemäß § 203 Abs. 2-4 UGB sinngemäß.

Eine Abschreibung auf den niedrigeren beizulegenden Wert am Abschlussstichtag erfolgt gemäß § 207 UGB immer dann, wenn ein tatsächlicher Börsenkurs oder Marktpreis, oder falls dieser nicht feststellbar ist, der beizulegende Zeitwert, niedriger ist als der Wert, der aktuell in der Bilanz erfasst ist, ungeachtet dessen, ob die Wertminderung nur vorübergehend oder dauerhaft ist.

I. Vorräte

Vorräte werden mit Anschaffungskosten oder dem niedrigeren beizulegenden Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Die Ermittlung des Einsatzes erfolgt nach dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren. Wertberichtigungen für veraltete Waren oder aus anderen Gründen wertgeminderte Waren werden über ein Wertberichtigungskonto erfasst. Wertminderungen von Vorräten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Materialaufwand ausgewiesen.

Bestandsrisiken, die sich aus erhöhter Lagerdauer sowie rückläufiger Verwendbarkeit ergeben, werden durch adäquate Wertabschläge berücksichtigt.

An **Vorräten** waren am Bilanzstichtag auf Lager produzierte Vignetten für 2026 vorhanden.

II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit dem Nennwert angesetzt. Fremdwährungsforderungen werden mit ihrem Entstehungskurs oder mit dem niedrigeren Devisenmittelkurs zum Bilanzstichtag bewertet. Erkennbare Einzelrisiken werden durch Einzelwertberichtigungen berücksichtigt.

Der Buchwert des Vermögensgegenstandes wird unter Verwendung eines Wertberichtigungskontos reduziert.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** betreffen vor allem Forderungen aus der Fakturierung von Vignettenverkäufen sowie aus der Verrechnung der LKW-Maut. Verzinsliche Forderungen werden zum jeweiligen Barwert zum Bilanzstichtag ausgewiesen. Die ausgewiesenen Forderungen enthalten Wertberichtigungen in der Höhe von EUR 393.703,52 (2024 EUR 362.229,28). Die Veränderung wurde in der Berichtsperiode in der Gewinn- und Verlustrechnung in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst. Wertminderungen werden ausschließlich auf Basis von Einzelbetrachtungen vorgenommen, eine Wertberichtigung auf pauschaler Basis erfolgt nicht. Weiters werden in dieser Position Forderungen aus Kostenbeteiligungen durch Bund, Länder und Gemeinden in Höhe von EUR 5.432.982,22 (2024 EUR 11.679.767,09) ausgewiesen.

Die **Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen** in Höhe von EUR 87.513.586,78 (2024 EUR 68.497.395,13) beinhalten die Verrechnung von Leistungen innerhalb des Konzerns EUR 12.145.390,43 (2024 EUR 1.089.345,46), die Ergebnisabführungen EUR 66.603.917,38 (2024 EUR 41.366.219,38), Forderungen aus Cashpooling-Vereinbarungen mit den Tochtergesellschaften von EUR 8.508.085,81 (2024 EUR 25.726.519,40) sowie Steuerumlagen der Tochtergesellschaften EUR 256.193,16 (2024 EUR 315.310,89). Sämtliche Positionen haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

In **den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten** werden unter anderem Forderungen aus der laufenden Steuerverrechnung mit den Finanzämtern in Summe EUR 28.175.482,54 (2024 EUR 60.856.836,68) ausgewiesen. Weiters besteht die Position im Wesentlichen aus Geldern unterwegs in Höhe von EUR 6.214.959,35 (2024 EUR 4.275.036,20), aus EU-Förderungen im Rahmen der CEF-Projekte in Höhe von EUR 12.536.930,69 (2024 EUR 10.665.068,58), aus gewährten Darlehen gegenüber Mitarbeitenden mit EUR 128.459,83 (2024 EUR 108.128,42), welche sich in kurzfristige Forderungen mit EUR 46.385,39 (2024 EUR 36.351,77) und langfristige Forderungen mit EUR 82.074,44 (2024 EUR 71.776,65) unterteilen. Desweiteren sind in den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen aus Vorjahren von EUR 28.237.997,27 (2024 EUR 0,00), Forderungen aus Forschungsprämien von EUR 589.234,00 (2024 EUR 1.198.551,90) und eine KPC-Umweltförderung für die Heizzentrale der Autobahnmeisterei Bruck von EUR 348.195,00 (2024 KPC-Umweltförderung für E-Ladeinfrastruktur von EUR 657.700,00) ausgewiesen. Da die Beurteilungskriterien für die Refundierung von Katastrophenschäden aktuell noch mit dem BMIMI in Abstimmung sind, wurde 2025 in der Position sonstige übrige Erträge kein möglicher Anspruch aus Refundierungen aus dem Katastrophenfond erfasst.

In den sonstigen Forderungen sind Erträge in der Höhe von EUR 42.904.251,91 (2024 TEUR 14.603.041,81) enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden.

Nachfolgende Darstellung zeigt die Restlaufzeit der in der Bilanz ausgewiesenen Forderungen:

	31.12.	bis zu 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2025 292.017.925,80	77.803,12	717.310,94	292.813.039,86	
	2024 270.300.314,23	76.406,30	709.920,77	271.086.641,30	
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	2025 87.513.586,78	0,00	0,00	87.513.586,78	
	2024 68.497.395,13	0,00	0,00	68.497.395,13	
Forderungen gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2025 33.249,28	0,00	0,00	33.249,28	
	2024 0,00	0,00	0,00	0,00	
Sonstige Forderungen	2025 77.989.693,52	188.545,67	1.139.359,76	79.317.598,95	
	2024 78.295.052,41	907.661,59	1.143.669,99	80.346.383,99	
davon aus Abgabenverrechnung von Umsatzsteuer und Körperschaftsteuer	2025 28.175.482,54	0,00	0,00	28.175.482,54	
	2024 60.856.836,68	0,00	0,00	60.856.836,68	
davon übrige sonstige Forderungen	2025 49.814.210,98	188.545,67	1.139.359,76	51.142.116,41	
	2024 17.438.215,73	907.661,59	1.143.669,99	19.489.547,31	
Summe der Forderungen	2025 457.554.455,38	266.348,79	1.856.670,70	459.677.474,87	
	2024 417.092.761,77	984.067,89	1.853.590,76	419.930.420,42	

III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten

Dieser Posten setzt sich aus den Kassenbeständen in der Höhe von EUR 350.570,00 (2024 EUR 345.770,00), dem Bargeld der Automaten für Streckenmauterlöse mit EUR 652.022,70 (2024 EUR 604.702,30) und den Guthaben bei Kreditinstituten sowie kurzfristigen Veranlagungen mit EUR 12.034.231,83 (2024 EUR 61.573.238,30) zusammen.

C. Rechnungsabgrenzungsposten

Geldbeschaffungskosten werden sofort als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Unterschiedsbeträge zwischen dem Auszahlungsbetrag und dem Rückzahlungsbetrag einer Verbindlichkeit (Disagios) werden aktivisch abgegrenzt.

Im Posten **Disagio** werden insbesondere die Unterschiedsbeträge zwischen den (niedrigeren) Zuzahlungen und den (höheren) Rückzahlungsverpflichtungen bei Darlehensaufnahmen ausgewiesen. Die Unterschiedsbeträge werden durch planmäßige jährliche Abschreibungen getilgt.

Die **sonstigen Abgrenzungsposten** betreffen in der Hauptsache Haftungsentgelte für Anleihen, welche an die Republik Österreich bezahlt wurden, mit einem Betrag von EUR 55.701.424,86 (2024 EUR 49.413.230,93).

D. Aktive latente Steuern

Aus der Bewertung der Differenzen zwischen unternehmensrechtlichen und steuerrechtlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungen werden für die voraussichtliche Steuerbe- und -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre gemäß § 198 Abs. 9 und 10 UGB aktive latente Steuern angesetzt. Ergibt sich eine Steuerbelastung wird eine Rückstellung für passive latente Steuern in der Bilanz angesetzt. Sollte sich eine Steuerentlastung ergeben, so wird diese als aktive latente Steuer dargestellt. Eine Saldierung mit passiven latenten Steuern wird nur vorgenommen soweit dies gesetzlich zulässig ist. Innerhalb des ASFINAG Konzerns werden die latenten Steuern bei der ASFINAG als Gruppenträger dargestellt.

Für die Bewertung der latenten Steuern wird der Steuersatz von 23% herangezogen.

Die **aktiven latenten Steuern** betragen EUR 8.057.765,77 (2024 EUR 8.352.615,45).

Die latenten Steuern im Jahresabschluss beruhen auf nachstehenden Differenzen und betragen:

	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2024
Anlagevermögen	2.383.305,19	2.166.762,24
übriges langfristiges Vermögen (Geldbeschaffungskosten)	1.602.734,35	1.428.678,12
Verpflichtungen gegenüber Beschäftigte	2.889.129,13	3.489.204,18
sonstige langfristige Rückstellungen	1.182.597,10	1.267.970,91
Summe aktive latente Steuern	8.057.765,77	8.352.615,45

2.2. PASSIVA

A. Eigenkapital

I. Grundkapital

Das **Grundkapital** der Gesellschaft beträgt EUR 392.433.304,51 und ist zur Gänze eingefordert und eingezahlt. Es ist zerlegt in 1.000 Stückaktien, welche zur Gänze von der Republik Österreich gezeichnet wurden.

II. Kapitalrücklagen

Diese setzen sich aus der **gebundenen** und der **nicht gebundenen Kapitalrücklage** zusammen. Die gebundene Kapitalrücklage in Höhe von EUR 32.925.317,48 wurde anlässlich der mit 31. Dezember 1999 durchgeführten vereinfachten Kapitalherabsetzung gebildet. Die nicht gebundene Kapitalrücklage in Höhe von EUR 36.990.472,59 resultiert aus der in den Vorjahren erfolgten unentgeltlichen Übertragung der bisher vom Land Salzburg, Kärnten und Steiermark an der ÖSAG gehaltenen Anteile durch die Republik Österreich.

III. Gewinnrücklagen

In 2005 wurde gemäß § 130 AktG (nunmehr § 229 Abs. 6 UGB) eine **gesetzliche Rücklage** aus dem Jahresüberschuss der ASFINAG in der Höhe von EUR 6.318.012,97 gebildet. Zusammen mit der gebundenen Kapitalrücklage bilden sie die gesetzlich vorgeschriebene Rücklage gemäß § 229 Abs. 6 UGB in Höhe von mindestens 10 % des Grundkapitals mit EUR 39.243.330,45.

Die **freien Gewinnrücklagen** für die vorzeitige Abschreibung gem. § 7a EStG wurden im Geschäftsjahr 2016 zur Gänze aufgelöst. Eine entsprechende steuerliche Vorsorge wurde getroffen.

B. Rückstellungen

Rückstellungen sind für ungewisse Verbindlichkeiten und für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften zu bilden, die am Abschlussstichtag wahrscheinlich oder sicher, aber hinsichtlich ihrer Höhe oder des Zeitpunkts ihres Eintritts unbestimmt sind (§198 Abs. 8 UGB). Andere Rückstellungen als die gesetzlich vorgesehenen sowie für Beträge von untergeordneter Höhe sind nicht gebildet worden.

Sofern die Gesellschaft für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird die Erstattung als gesonderter Vermögenswert erfasst, sofern der Zufluss der Erstattung mit hoher Wahrscheinlichkeit eintritt. Der Aufwand zur Bildung der Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung abzüglich der Erstattung ausgewiesen.

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

Die Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgelder wurden nach der versicherungsmathematischen „Projected Unit Credit Method“ (PUC) gemäß IAS 19, deren Anwendung auch für den unternehmensrechtlichen Jahresabschluss zulässig ist, berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste wurden dabei sofort erfolgswirksam im Personalaufwand erfasst.

Aufwendungen und Erträge aus der Rückstellungsveränderung zu Rückstellungen für Pensions-, Abfertigungs-, Jubiläumsgeld- und vergleichbare langfristig fällige Verpflichtungen werden gemäß AFRAC Stellungnahme saldiert dargestellt.

Die Annahmen über die biometrischen Rechnungsgrundlagen der Rückstellungen für Pensionen, Abfertigungen und Jubiläumsgeldern sind in sog. „Sterbetafeln“ abgebildet. Die ASFINAG hat im Geschäftsjahr 2018 durch die Anwendung der neuen Sterbetafeln „Pensionstafeln AVÖ 2018-P“ den erhöhten Aufwand sofort aufwandswirksam erfasst.

1. Rückstellungen für Abfertigungen

Aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist die Gesellschaft verpflichtet, an alle Beschäftigten in Österreich, deren Arbeitsverhältnis vor 01. Jänner 2003 begonnen hat, bei Kündigung durch das Unternehmen oder zum Pensionsantrittszeitpunkt eine Abfertigungszahlung zu leisten. Diese ist von der Anzahl der Dienstjahre und von dem bei Abfertigungsanfall maßgeblichen Bezug abhängig und beträgt mindestens zwei und maximal zwölf Monatsbezüge. Für diese Verpflichtung wird eine Rückstellung gebildet.

Die ASFINAG spart die gesetzliche Abfertigungsverpflichtung über einen maximalen Zeitraum von 25 Jahren an, denn ab diesem Zeitpunkt erhöhen sich die Leistungen aus dem Plan, Gehaltssteigerungen ausgenommen, nicht mehr wesentlich.

Folgende Parameter kamen bei der Berechnung der **Abfertigungen** zur Anwendung:

Stichtag	31. Dezember 2025	31. Dezember 2024
Pensionsalter *)	63	62
Rechnungsgrundlage	AVÖ 2018-P (Angestellte)	AVÖ 2018-P (Angestellte)
Rendite p.a.	3,51 %	3,21 %
Gehaltserhöhung p.a.:	3,50 %	3,50 %
Fluktuationsabschlag (pauschaler Abschlag):	0,00 %	0,00 %

*) frühestmögliches Antrittsalter für die gesetzliche Korridorpension (Stand 2025)

Für alle Angestellten, welche nach dem 31. Dezember 2002 eingetreten sind, leistet die Gesellschaft monatlich laufende Beitragszahlungen in Höhe von 1,53% der Lohnsumme an eine betriebliche Vorsorgekasse, welche ihrerseits dann verpflichtet ist, eine Abfertigung an die Mitarbeitenden zu bezahlen. Es handelt sich dabei um ein beitragsorientiertes System, bei welchem die Leistungsverpflichtung der Gesellschaft auf den vereinbarten Beitrag zum Fonds begrenzt ist. Folglich bildet die ASFINAG hierfür keine Abfertigungsrückstellung, sondern erfasst die geleisteten Beiträge gemäß § 231 Abs. 2 Z. 6 lit. aa UGB unter dem Posten „Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen“.

2. Rückstellungen für Pensionen

Aufgrund von Einzelzusagen ist die ASFINAG verpflichtet, in 2025 an insgesamt 8 Pensionsbeziehende (2024 7) nach deren Eintreten in den Ruhestand, Pensionszahlungen zu leisten. Alle diese Pensionsberechtigten sind bereits Leistungsempfänger.

Folgende Parameter kamen bei der Berechnung der **Pensionsrückstellung** zum Ansatz:

Stichtag	31. Dezember 2025	31. Dezember 2024
Rechnungsgrundlage	AVÖ 2018-P (Angestellte)	AVÖ 2018-P (Angestellte)
Rendite p.a.	3,94 %	3,21 %
Pensionserhöhungen p.a.	2,25 %	3,50 %

Neben leistungsorientierten Pensionszusagen bestehen auch beitragsorientierte Zusagen.

Aufgrund kollektivvertraglicher Vereinbarungen ist die Gesellschaft verpflichtet für alle Arbeitskräfte, die in einem unbefristeten Beschäftigungsverhältnis stehen, unabhängig vom Beschäftigungsausmaß, einen jährlichen Beitrag von EUR 500,00 in eine Pensionskasse zu leisten.

3. Steuerrückstellungen

Im Berichtsjahr wurden **Steuerrückstellungen** in Höhe von EUR 31.080.268,78 (2024 EUR 0,00) für vorraussichtliche Körperschaftssteuernachbelastung gebildet.

4. Sonstige Rückstellungen

Für erkennbare Risiken und ungewisse Verbindlichkeiten wurde durch die Bildung von nach vernünftiger unternehmerischer Beurteilung adäquaten Rückstellungen gemäß § 198 Abs. 8 Z 1 UGB Vorsorge getroffen.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden gemäß § 211 Abs. 2 UGB mit einem marktüblichen Zinssatz abgezinst.

Vom Wahlrecht gemäß § 198 Abs. 8 Z. 2 UGB, demzufolge nach ihrer Eigenart genau umschriebene Aufwendungen, welche dem aktuellen oder einem früheren Geschäftsjahr zuzuordnen sind und welche am Abschlussstichtag wahrscheinlich oder sicher, aber hinsichtlich ihrer Höhe oder des Zeitpunktes ihres Eintritts unbestimmt sind sowie keine Verpflichtung gegenüber Dritten darstellen, wahlweise rückgestellt werden dürfen, wurde nicht Gebrauch gemacht.

Bei den **sonstigen Rückstellungen** handelt es sich um folgende Posten:

	Stand 31.12.2025	Stand 31.12.2024
Rückstellung für Jubiläumsgelder	1.357.818,00	1.175.925,00
Rückstellung für Urlaubszuschüsse	812.217,00	703.655,00
Rückstellung für Gleitzeitguthaben	320.075,00	280.415,00
Rückstellung für Personalaufwand	626.936,00	560.026,57
Rückstellung für noch nicht verrechnete Bauleistungen	132.687.396,27	97.777.302,63
Rückstellung für Verfügbarkeitsentgelt Konzessionsstrecke	63.833,47	702.565,13
Rückstellungen Sonstige	39.084.993,36	34.188.396,08
Summe Sonstige Rückstellungen	174.953.269,10	135.388.285,41

Der Posten Sonstige Rückstellungen beinhaltet im Wesentlichen Honorare, Beratungsleistungen, Streitwerte bei gerichtsanhängigen Verfahren, Rückzahlungsansprüche im Mautbereich und noch nicht verrechnete sonstige Leistungen. Die Rückstellungen aus vorzeitigen Vertragsbeendigungen als auch für Aufwendungen im Zusammenhang mit ruhend gestellten Bauprojekten, die in den Folgenperioden von der ASFINAG getragen werden, wurden im Geschäftsjahr aufgelöst (siehe Punkt 3.2. Sonstige betriebliche Erträge).

Eine Erhebung der potentiellen Risiken aus laufenden Verfahren wurde vorgenommen und soweit dies unter Berücksichtigung des Vorsichtsgrundsatzes erforderlich war, wurden Rückstellungen gebildet. Zum Bilanzstichtag ergaben sich EUR 2.939.171,02 (2024 EUR 4.723.574,46) wofür nach dieser Betrachtung keine Rückstellung erforderlich war.

Rückstellung für Jubiläumsgelder

Aufgrund kollektivvertraglicher Vereinbarungen ist die Gesellschaft verpflichtet an Beschäftigte Jubiläumsgelder nach Maßgabe der Erreichung bestimmter Dienstjahre (ab 15 Dienstjahren) zu leisten. Die Gesellschaft berechnet den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung nach dem oben bereits erläuterten Verfahren der laufenden Einmalprämien (PUC).

Zusätzlich zu den Parametern bei der Berechnung der Abfertigung kamen noch folgende Kenngrößen bei der Berechnung der **Jubiläumsgeldrückstellung** zur Anwendung:

Stichtag	31. Dezember 2025	31. Dezember 2024
Pensionsalter *)	63	62
Rechnungsgrundlage	AVÖ 2018-P (Angestellte)	AVÖ 2018-P (Angestellte)
Rendite p.a.	4,22 %	3,33 %
Gehaltserhöhung p.a.:	3,50 %	3,50 %
Fluktuationsabschlag (pauschaler Abschlag):	bis 24 Jahre 12,50 % 25 bis 29 Jahre 4,00 % 30 bis 39 Jahre 2,50 % 40 bis 49 Jahre 2,00 % 50 bis 59 Jahre 0,50 % ab 60 Jahren 15,00 %	bis 24 Jahre 12,50 % 25 bis 29 Jahre 4,00 % 30 bis 39 Jahre 2,50 % 40 bis 49 Jahre 2,00 % 50 bis 59 Jahre 0,50 % ab 60 Jahren 15,00 %
Lohnnebenkosten	7,00 %; 22,00 %	7,00 %; 22,00 %

*) frühestmögliches Eintrittsalter für die gesetzliche Korridor pension (Stand 2025)

Jubiläumsgeldzahlungen werden als „wiederkehrende Sonderzahlungen“ interpretiert, in der Folge werden somit die Sozialversicherungsabgaben bzw. Lohnnebenkosten personenbezogen jeweils für den Anteil der Jubiläumsgeldleistung, der gemeinsam mit zwei Jubiläumsgeld-Bemessungsgrundlagen die doppelte Höchstbeitragsgrundlage nicht übersteigt, in Höhe von 22 % berücksichtigt.

Kollektivvertraglicher Anspruch auf Jubiläumsgelder	
Nach Vollendung der Dienstjahre	Höhe Anspruch
15	1 Brutto-Monatsbezug
25	2 Brutto-Monatsbezüge
35	3 Brutto-Monatsbezüge
Ausscheiden zwischen 25. und 35. Dienstjahr	3 Brutto-Monatsbezüge aliquot

Rückstellungen für Urlaubsansprüche

Weiters bildet die Gesellschaft basierend auf dem Grundsatz der periodengerechten Gewinnermittlung gemäß § 198 Abs. 8 Z. 4 lit. c UGB Rückstellungen für nicht konsumierte Urlaubstage, falls die Beschäftigten ihren gesetzlichen Urlaubsanspruch von mindestens 25 Arbeitstagen je Geschäftsjahr nicht zur Gänze in Anspruch genommen haben. Die Berechnungsgrundlage für den Urlaubsanspruch umfasst neben den durchschnittlichen Bruttogehältern der Arbeitskräfte, auch die aliquoten Sonderzahlungen sowie andere regelmäßige Gehaltsbestandteile.

C. Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten werden gemäß § 211 Abs. 1 UGB zu ihrem Erfüllungsbetrag angesetzt. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Anschaffungskurs oder mit dem höheren Devisenbriefkurs zum Abschlussstichtag erfasst. Bei Vermögensgegenständen und Schulden wurde der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt.

	31.12.	bis zu 1 Jahr	2 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
Verbindlichkeiten aus Anleihen	2025	0,00	2.950.000.000,00	4.650.000.000,00	7.600.000.000,00
	2024	1.500.000.000,00	1.950.000.000,00	4.150.000.000,00	7.600.000.000,00
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2025	986,58	160.000.000,00	580.000.000,00	740.000.986,58
	2024	1.048,13	0,00	740.000.000,00	740.001.048,13
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2025	444.427.854,16	2.576.692,79	1.017.281,04	448.021.827,99
	2024	416.114.481,30	3.475.655,88	444.223,28	420.034.360,46
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2025	36.135.632,96	0,00	0,00	36.135.632,96
	2024	34.051.956,02	0,00	0,00	34.051.956,02
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2025	406.063,39	0,00	0,00	406.063,39
	2024	27.875,50	0,00	0,00	27.875,50
Sonstige Verbindlichkeiten	2025	125.340.334,03	419.615.322,13	326.781.816,95	871.737.473,11
	2024	138.210.996,66	414.503.686,29	356.702.867,01	909.417.549,96
davon aus Steuern	2025	15.211.403,24	0,00	0,00	15.211.403,24
	2024	22.222.759,51	0,00	0,00	22.222.759,51
davon im Rahmen sozialer Sicherheit	2025	411.714,94	0,00	0,00	411.714,94
	2024	341.684,43	0,00	0,00	341.684,43
Summe der Verbindlichkeiten	2025	606.310.871,12	3.532.192.014,92	5.557.799.097,99	9.696.301.984,03
	2024	2.088.406.357,61	2.367.979.342,17	5.247.147.090,29	9.703.532.790,07

Für die ausgewiesenen Verbindlichkeiten wurden keine dinglichen Sicherheiten bestellt.

Die **Verbindlichkeiten aus Anleihen** stammen ursprünglich aus Mittelaufnahmen für den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes. Bei den ausstehenden Anleihen gab es im Berichtsjahr keine Veränderung des Volumens (2024 EUR 150.000.000,00).

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** enthalten fast zur Gänze diverse Darlehen.

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** in Höhe von EUR 973.735,25 (2024 EUR 10.612.447,70) betreffen Verrechnungen von Leistungen des Jahres 2025 innerhalb des Konzerns. Im Jahr 2009 wurde zur Liquiditätsoptimierung mit den Tochtergesellschaften Cashpooling-Vereinbarungen abgeschlossen. Durch die tägliche Saldierung der Bankkonten der Töchter weisen die Verrechnungskonten der ASFINAG zum Bilanzstichtag eine Verbindlichkeit von EUR 35.161.897,71 (2024 EUR 23.439.508,32) aus. Sämtliche Positionen haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Von den **sonstigen Verbindlichkeiten** entfallen EUR 70.873.268,05 (2024 EUR 73.030.551,47) auf noch nicht verrechnete Zinsen und EUR 307.767.895,88 (2024 EUR 307.767.895,88) auf Darlehen bei der durch die Österreichische Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) vertretenen Republik Österreich. Weiters sind in dieser Position Verbindlichkeiten für noch nicht ausgestellte Gutschriften EUR 483.357,43 (2024 EUR 483.851,54), für Altersteilzeit in Höhe von EUR 112.942,00 (2024 EUR 51.999,00) und für Sabbatical in Höhe von EUR 13.440,00 (2024 EUR 4.456,00) enthalten. Die Verbindlichkeiten aus Steuern betragen EUR 15.211.403,24 (2024 EUR 22.222.759,51), die Verbindlichkeiten für Instandhaltungen aus Hausverwaltungstätigkeiten EUR 2.026.972,20 (2024 EUR 1.952.138,01), Verbindlichkeiten für noch nicht geleistete Baukostenzuschüsse in Höhe von EUR 0,00 (2024 EUR 4.761.143,27) und die sonstigen

übrigen Verbindlichkeiten EUR 1.883.581,97 (2024 EUR 2.050.830,64). Im Geschäftsjahr erfolgte eine Gewinnausschüttung vom Bilanzgewinn 2024 in Höhe von EUR 305.000.000,00. Der noch nicht ausgeschüttete Betrag von EUR 10.000.000,00 (2024 EUR 10.000.000,00) wird zum Bilanzstichtag in dieser Position als Verbindlichkeit ausgewiesen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind ferner Verpflichtungen gegenüber der Bonaventura Infrastruktur GmbH (als Konzessionsgesellschaft) aus dem in 2006 mit der ASFINAG (als konzessionsgebende Gesellschaft) abgeschlossenen Konzessionsvertrag in der Höhe von EUR 463.364.612,34 (2024 EUR 487.091.924,64) enthalten. Die ASFINAG hat im Rahmen dieses Konzessionsvertrages die primär ihr auferlegte Verpflichtung zur Planung, Finanzierung und Errichtung der neu zu errichtenden Autobahnabschnitte der S 1 Ost, die S 1 West, der S 2 und Teilen der A 5 sowie zu deren Betrieb und Erhaltung der Streckenabschnitte an eine Projektgesellschaft übertragen. Gemäß Konzessionsvertrag hat die Konzessionsgesellschaft nicht das Recht, die Straßenbenutzung direkt zu bemaßen, sondern erhält die ihr zustehende Vergütung von der konzessionsgebenden Gesellschaft zum Teil in Form eines verkehrsabhängigen Nutzungsentgeltes und zum Teil in Form eines leistungsabhängigen Verfügbarkeitsentgeltes. Der Anspruch auf Vergütung besteht ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Streckenabschnitte.

Die Anschaffungs- und Herstellungskosten für das zusätzliche Fruchtgenussrecht werden für die in Betrieb genommenen Streckenabschnitte mit dem lt. Tilgungsplan errechneten Barwert der erwarteten Zahlungen für die Errichtungskosten der Konzessionsstrecke dargestellt. Gleichzeitig mit der Aktivierung des Fruchtgenussrechtes für die in 2009 bis 2011 freigegebene Strecke hat die ASFINAG eine Verbindlichkeit in gleicher Höhe abzüglich allfälliger Anzahlungen erfasst. Bei der ASFINAG werden die Zahlungen an die Bonaventura Infrastruktur GmbH aus dem Konzessionsvertrag als Errichtungskosten der Konzessionsstrecke, Kosten für den laufenden Betrieb und für die Erhaltung der Konzessionsstrecke sowie als Zinsaufwand dargestellt.

Zum Bilanzstichtag splittet sich die zuletzt genannte Verbindlichkeit in einen langfristigen Teil (Laufzeit länger als ein Jahr) in der Höhe von EUR 438.510.252,70 (2024 EUR 463.364.612,34) und einen kurzfristigen Teil (Laufzeit kürzer als ein Jahr) in der Höhe von EUR 24.854.359,64 (2024 EUR 23.727.312,30).

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Aufwendungen in der Höhe von EUR 15.211.403,24 (2024 EUR 22.222.759,51) enthalten, die erst nach dem Abschlussstichtag zahlungswirksam werden.

Folgende Anleihen und Darlehen sind in den Verbindlichkeiten enthalten:

	31.12.2025	Zinssatz	31.12.2024	Zinssatz
Anleihe Laufzeit 2010-2025	0,00	3,375 %	1.500.000.000,00	3,375 %
Anleihe Laufzeit 2020-2027	750.000.000,00	0,000 %	750.000.000,00	0,000 %
Anleihe Laufzeit 2022-2028	600.000.000,00	2,125 %	600.000.000,00	2,125 %
Anleihe Laufzeit 2019-2029	600.000.000,00	0,100 %	600.000.000,00	0,100 %
Anleihe Laufzeit 2015-2030	500.000.000,00	1,500 %	500.000.000,00	1,500 %
Anleihe Laufzeit 2025-2030	500.000.000,00	2,500 %	0,00	-
Anleihe Laufzeit 2021-2031	500.000.000,00	0,125 %	500.000.000,00	0,125 %
Anleihe Laufzeit 2012-2032	1.000.000.000,00	2,750 %	1.000.000.000,00	2,750 %
Anleihe Laufzeit 2013-2033	750.000.000,00	2,750 %	750.000.000,00	2,750 %
Anleihe Laufzeit 2024-2034	900.000.000,00	2,750 %	900.000.000,00	2,750 %
Anleihe Laufzeit 2020-2035	500.000.000,00	0,100 %	500.000.000,00	0,100 %
Anleihe Laufzeit 2025-2036	1.000.000.000,00	3,125 %	0,00	-
Summe Verbindlichkeiten aus Anleihen	7.600.000.000,00		7.600.000.000,00	

	31.12.2025	Zinssatz	31.12.2024	Zinssatz
Darlehen Laufzeit 2000-2027 ³⁾	200.000.000,00	6,250 %	200.000.000,00	6,250 %
Darlehen Laufzeit 2012-2029 ³⁾	21.000.000,00	2,452 %	21.000.000,00	2,452 %
Darlehen Laufzeit 1999-2029 (GBP 80 Mio.) ³⁾	86.767.895,88	7,250 %	86.767.895,88	7,250 %
Darlehen Laufzeit 2015-2030 ¹⁾	160.000.000,00	1,371 %	160.000.000,00	1,371 %
Darlehen Laufzeit 2015-2031 ²⁾	100.000.000,00	1,434 %	100.000.000,00	1,434 %
Darlehen Laufzeit 2012-2032 ²⁾	390.000.000,00	3,546 %	390.000.000,00	3,546 %
Darlehen Laufzeit 2020-2035 ²⁾	90.000.000,00	0,407 %	90.000.000,00	0,407 %
Summe Verbindlichkeiten aus Darlehen	1.047.767.895,88		1.047.767.895,88	

¹⁾ Ausweis in der Bilanz unter der Position Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten 2 - 5 Jahre

²⁾ Ausweis in der Bilanz unter der Position Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten > 5 Jahre

³⁾ Ausweis in der Bilanz unter der Position sonstige Verbindlichkeiten 2 - 5 Jahre

Derivative Finanzinstrumente

Bei den Derivaten wird wie auch bei den Vermögensgegenständen und Schulden der Grundsatz der Einzelbewertung angewandt. Liegt jedoch eine Bewertungseinheit vor, so werden Grund- und Sicherungsgeschäft zusammengefasst. Während das Grundgeschäft grundsätzlich in der Bilanz zu fortgeführten Anschaffungskosten erfasst wird, wird das Sicherungsderivat nicht gesondert bilanziert. Verbindlichkeiten, für die gleichzeitig mit der Grundtransaktion (Begebung der Anleihen, Aufnahme der Darlehen und Kredite) ein Währungsswap abgeschlossen wurde, werden als Bewertungseinheit mit dem gesicherten Kurs in EUR dargestellt.

Für die Folgebilanzierung wird die AFRAC Stellungnahme „Derivate und Sicherungsinstrumente“ angewendet.

Das in der nachstehenden Tabelle mit dem Marktwert bewertete Derivat stellt eine Bewertungseinheit mit der zugehörigen Grundtransaktion dar und wurde mit der Absicht der Absicherung von Wechselkursschwankungen der Grundtransaktion (aufgenommenes Darlehen in Fremdwährung) abgeschlossen. Das verbleibende Risiko besteht aus Zinsänderungsrisiken im EURO Finanzierungsraum. Der Marktwert wird wie folgt ermittelt: Die Cashflows (Zins- und Tilgungszahlungen) der Swapposition werden mit den laufzeitkonformen Zero-Kupon-Zinssätzen (aus Thomson Reuters) der entsprechenden Währungen (EUR, GBP) abgezinst.

Entsprechend der AFRAC Stellungnahme „Derivate und Sicherungsinstrumente“ werden das Grund- und das Sicherungsgeschäft nach UGB zu einer Bewertungseinheit zusammengefasst. Während das Grundgeschäft grundsätzlich in der Bilanz mit dem vereinbarten Rückzahlungsbetrag erfasst wird, wird das Sicherungsderivat nicht gesondert bilanziert. Ineffektive Teile von Derivaten mit negativem Marktwert werden als Drohverlustrückstellung bilanziert, ein ineffektiver Teil, der aus dem Grundgeschäft resultiert, erhöht den Bilanzansatz des Grundgeschäfts.

Bei Vertragsabschluss einer Bewertungseinheit erfolgt grundsätzlich ein prospektiver Effektivitätstest, mit dem Ergebnis, dass alle Parameter des Grundgeschäfts und des Absicherungsgeschäfts, die das Ausmaß der abgesicherten Wertänderung bestimmen, identisch, aber gegenläufig sind. Darüber hinaus erfolgt zum Bilanzstichtag ein retrospektiver Effektivitätstest mittels Ratio Offset (Dollar Offset)-Methode, bei dem festgestellt wird, ob die Sicherungsbeziehung tatsächlich vollständig und weitgehend effektiv war. Im Geschäftsjahr 2025 haben alle Bewertungseinheiten den Effektivitätstest bestanden.

Bei dem unten angeführten Derivat handelt es sich um einen Cross-Currency-Swap. Der nachfolgende Marktwert zum 31.12.2025 wird mit dem Dirty Price (inkl. Zinsabgrenzungen) angegeben.

Übersicht Derivate mit Bewertung per 31.12.2025

	Verbindlichkeit	Verbindlichkeitsname	Währung	Nominale	Laufzeit	Marktwert per 31.12.2025 (in EUR)
Positive Marktwerte	S GBP/EUR 2	SF/GBP/5	GBP	80.000.000,00	2009 - 2029	104.226.026,42
		SV/EUR/21	EUR	-86.767.895,88	2009 - 2029	-86.532.223,02
	S GBP/EUR 2 Summe					17.693.803,40
Gesamtergebnis						17.693.803,40

Legende: S - Swapvertrag / SF - Swapforderung / SV - Swapverbindlichkeit

D. Passive Rechnungsabgrenzung

Als Rechnungsabgrenzungsposten sind gemäß § 198 Abs. 6 UGB auf der Passivseite Einnahmen vor dem Abschlussstichtag auszuweisen, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag sind.

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

Die **sonstigen passiven Rechnungsabgrenzungsposten** betreffen unter anderem mit EUR 128.226.058,58 (2024 EUR 126.379.366,26) die Vignettenerlöse aus dem Vorverkauf für das Jahr 2026, mit EUR 13.546.924,43 (2024 EUR 12.732.967,31) noch nicht verbrauchte Pre-Pay-Werte, mit EUR 12.549.023,39 (2024 EUR 12.886.922,97) die Jahreskarten und die Mehrfahrtenkarten für die Streckenmaut. Weiters sind in dieser Position Vorauszahlungen Dritter für laufende Instandhaltungskosten mit EUR 105.415.376,62 (2024 EUR 102.443.109,65) enthalten. Darin ist aus einer Abschlagszahlung der Stadt Wien für die bauliche und betriebliche Erhaltungsverpflichtungen für die elektromaschinelle Ausstattung des Kaisermühlentunnels per 31. Dezember 2025 ein offener Saldo in Höhe von EUR 92.696.202,53 (2024 EUR 90.327.068,66) enthalten. Langfristige Vertragsverbindlichkeiten werden linear (betriebliche Erhaltungsverpflichtung) bzw. bei Anfall (bauliche Erhaltungsverpflichtung lt. vorgesehenen Sanierungszyklen) über die Vertragslaufzeit aufgelöst.

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

3.1. Umsatzerlöse

	2025	2024
Streckenmauterlöse	263.159.744,86	235.797.393,12
Vignettenerlöse	652.719.505,00	606.703.235,69
Erlöse aus Weiterverrechnungen / Umsatzerlöse	641.264.109,10	632.689.039,82
LKW-Mauterlöse	1.794.947.161,04	1.662.878.994,03
Erlöse aus Vermietung und Verpachtung	38.073.112,28	35.724.042,78
Erlöse aus dem Streckenkontrolldienst	93.723.000,69	74.633.387,85
Erlöse Strafgeelder	99.802.232,94	114.391.809,63
Erlöse Zuschüsse	12.870.287,97	23.677.707,15
sonstige Erlöse	27.517.786,47	20.082.468,86
Summe Umsatzerlöse	3.624.076.940,35	3.406.578.078,93

Im Berichtsjahr werden unter dem Posten **Streckenmauterlöse** die an der A 9 Pyhrn Autobahn, A 10 Tauern Autobahn, A 11 Karawanken Autobahn, A 13 Brenner Autobahn und der S 16 Arlberg Schnellstraße eingehobenen Streckenmaturen ausgenommen LKW ausgewiesen, während die **Vignettenerlöse** als zeitabhängige Benützungsentgelte das gesamte hochrangige Straßennetz betreffen.

Im Posten **Erlöse aus Weiterverrechnungen** finden sich neben Erlösen aus konzerninternen Verrechnungen, die an den Bund weiterverrechneten Bauleistungen der Grundeinlöse- und Herstellungskosten des laufenden Geschäftsjahres von Neubau- und Erweiterungsvorhaben, reduziert um sonstige Erträge (wie Kostenbeteiligungen, Zuschüsse und Förderungen) unabhängig davon, ob die betreffenden Bauvorhaben bereits fertig gestellt und zum Verkehr freigegeben oder noch in Bau sind.

Im Posten **LKW-Mauterlöse** werden die Erlöse für die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 t ausgewiesen.

Im Bereich Liegenschaftsmanagement werden **Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung** von Grundstücken und der Verrechnung von Sondernutzungen erzielt.

Mit Einführung der LKW-Maut übernahm die ASFINAG auch die Verpflichtung die ordnungsgemäße Entrichtung derselben zu überwachen. Dafür wurden einerseits eigene Arbeitskräfte angestellt und ausgebildet bzw. wurde diese Aufgabe teilweise ausgelagert. Die diesem Bereich zugeordneten **Erlöse aus dem Streckenkontrolldienst** (Enforcement-Erlöse) setzen sich aus Nach- bzw. Ersatzzahlungen für fahrleistungsbezogene LKW- bzw. zeitabhängige PKW-Maut zusammen.

Die Bruttozugänge der **Zuschüsse** des Geschäftsjahres 2025 beliefen sich auf EUR 12.870.287,97 (2024 EUR 23.677.707,15).

3.2. Sonstige betriebliche Erträge

Die **sonstigen übrigen betrieblichen Erträge** enthalten Erträge aus der Zuschreibung von Vermögenswerten in Höhe von EUR 93.398.922,30 (2024 EUR 0,00) für die Zuschreibung von ruhendgestellten Bauprojekten, Erträge aus Kursgewinnen mit EUR 834.604,90 (2024 EUR 536.110,03) und Erträge aus Pönalen mit EUR 2.820.437,19 (2024 EUR 1.264.136,22). Darüber hinaus sind Erlöse aus Förderungen EUR 1.707.376,28 (2024 EUR 859.037,14), Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen in den Erträgen aus Vorperioden von EUR 18.564.047,72 (2024 EUR 0,00) und andere übrige Erträge mit EUR 930.856,61 (2024 EUR 509.249,03) enthalten. Weiters sind in dieser Position auch Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für vorzeitige Vertrags-

beendigungen als auch für Aufwendungen im Zusammenhang mit ruhend gestellten Bauprojekten, die in den Folgenperioden getragen werden, enthalten. 2025 ist die aus diesem Titel gebildete Rückstellung in voller Höhe mit EUR 1.326.933,00 (2024 EUR 2.773.418,28) aufgelöst worden.

Die Bruttozugänge der **Förderungen** des Geschäftsjahres 2025 beliefen sich auf EUR 4.168.231,05 (2024 EUR 4.227.796,20).

3.3. Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

Der **Materialaufwand** betrifft fast ausschließlich Grundeinlösen, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken für den Bau des hochrangigen Straßennetzes anfallen, und die damit verbundenen Aufwendungen.

Die **Aufwendungen für bezogene Leistungen** beinhalten

- Herstellungskosten für die Errichtung und den Bau des hochrangigen Straßennetzes, die an den Bund weiterverrechnet werden und
- bauliche Erhaltungsmaßnahmen, die den ordnungsgemäßen Zustand wiederherstellen bzw. erhalten

und beziehen sich unter anderem auf die Weiterverrechnung von Leistungen der Tochtergesellschaften für den Neubau, die Erhaltung und den Betrieb der Strecke, Investitionen, sowie für Mauteinhebung und Verkehrstelematik im Auftrag der ASFINAG.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen gliedern sich wie folgt:

	2025	2024
Herstellung Neubau	459.325.783,05	478.906.104,92
Bauliche Erhaltung	953.158.570,65	888.368.522,42
Vergütung für Mauteinhebung und Verkehrstelematik und Corporate Services	722.811.621,30	639.266.462,35
Summe für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	2.135.295.975,00	2.006.541.089,69

Im Berichtsjahr 2024 waren in dieser Position Veränderungen aus Aufwendungen für ruhend gestellte Bauprojekte enthalten. 2025 sind aus diesem Titel keine Aufwendungen (2024 EUR 225.322,36), sowie Verwendungen (2024 EUR 443.823,36) angefallen. Diese Rückstellung wurde in voller Höhe aufgelöst (siehe Punkt 3.2. Sonstige betriebliche Erträge).

3.4. Personalaufwand

Der Personalaufwand setzt sich aus den Gehältern der Vorstandsmitglieder und der Angestellten, den Aufwendungen für Abfertigung und Altersversorgung sowie der Zuweisung zur Rückstellung für Jubiläumsgelder, nicht konsumierte Urlaube, Altersteilzeit, Zeitausgleichsguthaben sowie Lohnnebenkosten zusammen.

Die **Aufwendungen für Altersversorgung** beziehen sich auf die Dotierungen und Auflösungen von Rückstellungen und beitragsorientierten Zusagen für ausgeschiedene sowie aktive Vorstandsmitglieder und Angestellte. Im Geschäftsjahr 2025 kam es zu einer Erhöhung der Rückstellungsbeträge und zu einer Auflösung in der Höhe von EUR 333.335,56 (2024 EUR 52.843,63).

Von den **Aufwendungen für Abfertigungen und Leistungen an betriebliche Mitarbeitervorsorgekassen** in Höhe von EUR 379.042,20 (2024 EUR 340.119,46) entfallen EUR 62.460,00 (2024 EUR 151.966,00) auf die Dotierung von Abfertigungsansprüchen von Beschäftigten, die vor dem 01. Jänner 2003 in das Unternehmen eingetreten sind. Im Geschäftsjahr 2025 wurden Aufwendungen von EUR 102.500,00 (2024 EUR 0,00) als Überhang an Zahlun-

gen verbucht, die keine Deckung durch die Rückstellung gefunden haben. Als Beiträge an die betriebliche Vorsorgekasse wurden Zahlungen in der Höhe von EUR 214.082,20 (2024 EUR 188.153,46) geleistet.

3.5. Ab- und Zuschreibungen auf immaterielle Gegenstände des Anlagevermögens, Sachanlagen und Finanzanlagen

Die Folgebewertung der unbebauten Grundstücke hat Zuschreibungen von EUR 27.046,15 (2024 EUR 75.755,46) zur Folge. Es wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 42,70 (2024 EUR 836.030,52) für Wertminderungen der Anzahlungen Fruchtgenussrecht getätigt (siehe Punkt 2.1 Anlagevermögen, I. Immaterielle Vermögensgegenstände). Stellt sich in einem späteren Geschäftsjahr heraus, daß die Gründe dafür nicht mehr bestehen, so ist der Betrag dieser Abschreibung im Umfang der Werterhöhung unter Berücksichtigung der Abschreibungen, die inzwischen vorzunehmen gewesen wären, zuzuschreiben.

Die Beteiligung an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH wurde unter Berücksichtigung des anteiligen Jahresergebnisses um EUR 411.628,28 (2024 EUR 218.051,01) abgewertet. Im Berichtsjahr wurden Zuschreibungen zu Wertpapieren in Höhe von EUR 2.683,31 (2024 EUR 91.389,23) getätigt.

3.6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Bei den **übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen** entfallen wesentliche Beträge auf die durchlaufenden Kosten für die Querfinanzierung des Brennerbasistunnels in Höhe von EUR 52.697.075,87 (2024 EUR 49.267.033,08) und Vertriebs- und Provisionskosten für die Vignette mit EUR 47.689.406,79 (2024 EUR 43.918.876,53). In der Position sind unter anderem Instandhaltungs- und Betriebskosten mit EUR 67.711.016,15 (2024 EUR 61.126.205,01), Bank- und Kreditkartenspesen mit EUR 6.659.819,11 (2024 EUR 5.670.637,96), Post- und Kommunikationskosten mit EUR 2.842.938,17 (2024 EUR 2.921.999,91), Rechts- und Beratungskosten mit EUR 6.118.087,17 (2024 EUR 5.757.375,98), Werbungskosten mit EUR 4.941.731,21 (2024 EUR 6.635.773,22) sowie Mietaufwendungen mit EUR 3.893.872,35 (2024 EUR 3.872.591,86) enthalten.

Darüber hinaus wird in dieser Position der Aufwand aus dem Abgang von Anlagevermögen mit EUR 731.283,18 (2024 EUR 890.622,27) ausgewiesen.

Die weiteren Kosten verteilen sich im Wesentlichen auf Versicherungsaufwendungen, Gebühren, Schulungsaufwand und sonstige übrige Aufwendungen.

3.7. Erträge aus Beteiligungen

Die **Erträge aus Beteiligungen** in der Höhe von EUR 67.739.221,20 (2024 EUR 42.674.515,09) resultieren aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Ergebnisabführungsverträgen mit EUR 66.603.917,38 (2024 EUR 41.366.219,38) und der Ausschüttung des Gewinnes 2024 der ASFINAG Commercial Services GmbH und der ASFINAG European Toll Service GmbH mit EUR 1.135.303,82 (2024 EUR 1.308.295,71).

3.8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge

Die **sonstigen Zinserträge** resultieren aus Vergütungen der Tochtergesellschaften im Zuge des Cashpooling-Vertrages in Höhe von EUR 570.957,23 (2024 EUR 995.579,50). Darüber hinaus entstanden Zinserträge aus kurzfristigen Veranlagungen bei Kredit- und Nichtkreditinstituten in Höhe von EUR 9.017.808,24 (2024 EUR 17.074.985,34) sowie für Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen aus Vorjahren EUR 9.673.949,55 (2024 EUR 0,00). Die Verzinsung von langfristigen Forderungen und Zinserträgen aus Gerichtsverfahren beliefen sich auf EUR 61.199,85 (2024 EUR 51.803,26).

3.9. Aufwendungen aus Finanzanlagen

Im Geschäftsjahr 2025 wurden keine **Aufwendungen aus verbundenen Unternehmen**, welche aus den mit den Tochterunternehmen abgeschlossenen Ergebnisabführungsverträgen und der daraus resultierenden Verlustübernahme stammen, verbucht.

3.10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen

Bei dieser Position entfallen wesentliche Beträge auf Zinsen für Anleihen mit EUR 143.471.575,34 (2024 EUR 128.452.094,11) und für Darlehen mit EUR 37.443.145,24 (2024 EUR 39.762.341,12). Davon abgezogen sind Zinserträge aus Derivaten in Höhe von EUR 6.604.925,24 (2024 EUR 7.024.821,75), welche Teil einer Bewertungseinheit sind. Im Rahmen des PPP-Projektes entstanden Zinsaufwendungen in Höhe von EUR 22.146.522,64 (2024 EUR 23.222.462,85).

Von den **zinsähnlichen Aufwendungen** in Höhe von EUR 11.637.921,44 (2024 EUR 11.694.156,13) entfallen EUR 3.472.862,48 (2024 EUR 4.222.382,79) auf die planmäßige Abschreibung aktivierter Zuzahlungsagios und EUR 8.910.396,84 (2024 EUR 8.817.070,05) auf Haftungsentgeltzahlungen an den Bund.

3.11. Steuern vom Einkommen und Ertrag

Die **Steuern vom Einkommen und Ertrag** beinhalten die Körperschaftsteuer für das Jahr 2025 in Höhe von EUR 264.496.031,27 (2024 EUR 217.833.767,92) Erträge aus der Steuerumlage in Höhe von EUR 256.193,16 (2024 EUR 315.310,89) sowie Aufwendungen aus der Aktivierung latenter Steuern in Höhe von EUR 294.849,68 (2024 Erträge EUR 687.946,91). Im Geschäftsjahr sind Aufwendungen aus Körperschaftssteuern für Vorperioden in Höhe von EUR 12.436,00 (2024 EUR 1.810,00) angefallen.

Der im Rahmen der ökosozialen Steuerreform 2022 neu eingeführte Investitionsfreibetrag in Höhe von 10 % (ab November 2025 anteilig 20 %) bzw. 15 % (ab November 2025 anteilig 22 %) für Anlagen aus dem Bereich der Ökologisierung wird im Jahr 2025 steuerlich geltend gemacht.

Dezember 2023 hat die österreichische Regierung die Säule-2-Regeln mit Wirkung vom 1. Jänner 2024 in nationales Steuerrecht im Rahmen des **Mindestbesteuerungsgesetzes** umgesetzt. Gemäß diesem Gesetz ist die ASFINAG als Muttergesellschaft in Österreich verpflichtet, eine zusätzliche Steuer auf die Gewinne ihrer Tochtergesellschaften zu entrichten, welche mit einem effektiven Steuersatz von weniger als 15 % besteuert werden. Aufgrund der eingeführten temporären Safe-Harbour Regelungen besteht für den Konzern bei Erfüllung eines der Tests für drei Jahre die Möglichkeit zur Festsetzung etwaiger Ergänzungssteuern eines Landes auf EUR 0,00. Da die ASFINAG für das einzige Pillar 2 relevante Land Österreich im laufenden Geschäftsjahr zumindest einen der relevanten Tests erfüllt, waren keine weiteren Berechnungen notwendig und es wurde keine Ergänzungssteuer verbucht. Die in § 198 Abs 10 Z4 UGB geregelte, verpflichtend anzuwendende Ausnahme der Bilanzierung von latenten Steueransprüchen und -verbindlichkeiten, die sich aus der Einführung des Mindestbesteuerungsgesetzes, bzw. vergleichbaren ausländischen Steuergesetzen, ergeben, wurde im vorliegenden Abschluss angewendet. Sofern aus diesem Titel laufende Steuern anfallen, werden diese erfasst. Für die ASFINAG ergeben sich aber keine finanziellen Auswirkungen, da der Mindeststeuersatz von 15 % aufgrund einer inländischen Steuergruppe überschritten wurde.

Umsatzsteuerliche Organschaft

Die bescheidmäßige Anerkennung des Organverhältnisses betreffend Umsatzsteuer erfolgte im Umsatzsteuerbescheid 2004 für die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs Aktiengesellschaft.

Organobergesellschaft

- Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs Aktiengesellschaft

Organgesellschaften

- ASFINAG Service GmbH (SG)
- ASFINAG Alpenstraßen GmbH (ASG)
- ASFINAG Bau Management GmbH (BMG)
- ASFINAG Maut Service GmbH (MSG)
- ASFINAG Commercial Services GmbH (ACS)
- ASFINAG European Toll Service GmbH (ETS)

Gruppenbesteuerung

Seit der Veranlagung 2005 besteht gem. § 9 Abs. 8 KStG 1988 innerhalb des ASFINAG Konzerns eine Gruppe mit folgenden Gesellschaften:

Gruppenträger

- Autobahnen- u. Schnellstraßen-Finanzierungs Aktiengesellschaft (ASFINAG)

Gruppenmitglieder

- ASFINAG Service GmbH (SG)
- ASFINAG Alpenstraßen GmbH (ASG)
- ASFINAG Bau Management GmbH (BMG)
- ASFINAG Maut Service GmbH (MSG)
- ASFINAG Commercial Services GmbH (ACS)
- ASFINAG European Toll Service GmbH (ETS)

Die Steuerumlageverrechnung (Belastung) im Geschäftsjahr beträgt EUR 256.193,16 (2024 EUR 315.310,89). Aufgrund der Beteiligungseinbringung der ETS in die ASFINAG wurde im Geschäftsjahr 2014 ein Steuerumlagevertrag abgeschlossen. Ebenso besteht ein Steuerumlagevertrag mit der ACS.

Die Steuerumlageverträge wurden nach der Periodenabrechnungsmethode abgeschlossen, enthalten aber auch Bestandteile der Belastungsmethode. Kommt es zu einer Beendigung des Steuerumlagevertrages bestehen nur dann Verpflichtungen aus einem Steuerschlussausgleich, wenn die Gesellschaften bei gleichzeitigem Verlust des Gruppenträgers noch Anspruch auf Vergütung eines noch nicht abgegoltenen Verlustvortrags aus den Vorjahren haben.

4. Sonstige Angaben

4.1. Vorschlag zur Verwendung des Ergebnisses gemäß § 238 Abs. 1 Z 9 UGB

Die Vorstandsmitglieder werden dem Aufsichtsrat bzw. der Hauptversammlung vorschlagen, vom Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von EUR 305.000.000,00 an die Alleinaktionärin Republik Österreich auszuschütten und den Restbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Zum Bilanzstichtag besteht eine Ausschüttungssperre gemäß § 235 Abs. 2 UGB in der Höhe der aktivierten latenten Steuern von EUR 8.057.765,77 (2024 EUR 8.352.615,45).

4.2. Außerbilanzielle Geschäfte gemäß § 238 Abs. 1 Z 10 UGB

Zum Bilanzstichtag bestehen keine Haftungsverhältnisse aus Garantien (2024 EUR 0,00).

4.3. Wesentliche Ereignisse nach dem Abschlussstichtag gemäß § 238 Abs. 1 Z 11 UGB

Durch den am 28. Februar 2026 begonnenen Iran-Konflikt steigen u. a. die Treibstoffpreise und in weiterer Folge die Inflation. Die Auswirkungen auf das generelle Mobilitätsverhalten und damit auf die Erlössituation sind aktuell noch nicht einschätzbar.

Darüber hinaus sind bis zum Bilanzerstellungszeitpunkt keine wesentlichen noch zu berücksichtigenden oder anzugebenden Ereignisse eingetreten, die eine Auswirkung auf den vorliegenden Einzelabschluss der ASFINAG haben.

4.4. Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen gemäß § 238 Abs. 1 Z 12 UGB

Sämtliche Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden zu fremdüblichen Bedingungen abgeschlossen.

4.5. Aufwendungen für die Abschlussprüfung gemäß § 238 Abs. 1 Z 18 UGB

Als Aufwendungen für die Wirtschaftsprüfung nach § 238 Abs. 1 Z 18 UGB fielen in der ASFINAG im Geschäftsjahr EUR 242.442,00 (2024 EUR 229.195,00), für andere Bestätigungsleistungen EUR 95.147,00 (2024 EUR 91.067,00) und für sonstige Beratungsleistungen EUR 6.000,00 (2024 EUR 39.925,00) an. Seit 2009 werden konzernweit sämtliche Aufwendungen für die Wirtschaftsprüfung in der ASFINAG verbucht.

4.6. Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Ergebnisabführungsverträge

Seit 31. Dezember 2005 bestehen Ergebnisabführungsverträge mit folgenden Tochterfirmen:

- ASFINAG Service GmbH (SG) (ab 01. Jänner 2013)
- ASFINAG Alpenstraßen GmbH (ASG)
- ASFINAG Bau Management GmbH (BMG)
- ASFINAG Maut Service GmbH (MSG)

Die Tochterfirmen verpflichten sich die Gewinne zur Gänze an die ASFINAG zu übertragen und die ASFINAG verpflichtet sich andererseits, den gesamten Verlust der Tochterfirmen zu übernehmen. Die abzuführenden Gewinne bzw. die zu übernehmenden Verluste ergeben sich nach den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Buchführung.

Cashpooling

Im Juli 2009 wurden Cashpooling-Vereinbarungen, mit Ausnahme der ACS, zwischen den Tochtergesellschaften und der ASFINAG abgeschlossen, bei der die Banksalden der Töchter täglich auf das Cashpooling-Konto der ASFINAG übertragen werden. Ziel der Vereinbarung ist, mit der Bündelung der Banksalden bei der ASFINAG eine bessere Verzinsung zu erreichen.

Leistungsvereinbarungen

Für das Verrechnungsjahr 2025 wurden mit den Tochtergesellschaften spezielle Vereinbarungen für zu erbringende Leistungen getroffen:

- ASFINAG Service GmbH – betriebliche und elektromaschinelle Erhaltung im zugewiesenen Betreuungsbereich
- ASFINAG Alpenstraßen GmbH – betriebliche und elektromaschinelle Erhaltung im zugewiesenen Betreuungsbereich
- ASFINAG Bau Management GmbH – Projektmanagementleistungen
- ASFINAG Maut Service GmbH – Mauteinhebung, LKW-Fahrleistungsmaut, Projekte
- ASFINAG Commercial Services GmbH – Internationale Positionierung
- ASFINAG European Toll Service GmbH – Internationale Bemaunung

4.7. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	2026	2026-2030
Mietverpflichtungen für Büroflächen	1.310.651,71	6.645.537,14
davon Mietverpflichtungen ggü. verbundenen Unternehmen	119.233,68	619.864,20
Leasingaufwand	158.925,83	414.056,12
Miete Datenleitungen	2.196.920,04	10.444.356,31
sonstige Mietverpflichtungen	26.785,22	72.649,95
Mietverpflichtungen gesamt	3.693.282,80	17.576.599,52

Zum Bilanzstichtag bestehen Verpflichtungen aus Beauftragungen im Rahmen des Bauprogrammes von rund Mio. EUR 2.338 (2024 Mio. EUR 1.813).

4.8. Angaben über Organe und Beschäftigte

Als Vorstandsmitglieder der ASFINAG waren im Geschäftsjahr 2025 folgende Personen bestellt:

- Mag. Hartwig Hufnagl
- DI Herbert Kasser

Als Mitglieder des Aufsichtsrates der ASFINAG waren im Geschäftsjahr 2025 folgende Personen bestellt:

Name (aktive Mitglieder)	Funktion	Datum der Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode
KR Mag. ^a Karin Zipperer, MBA	Mitglied	10. Juli 2025	23. Juli 2025
	Vorsitzende	23. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. ^a Cornelia Breuß, MA	Stellvertreterin der Vorsitzenden	26. September 2024	23. Juli 2025
	Mitglied	23. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. Oliver Stribl	Mitglied	10. Juli 2025	23. Juli 2025
	Stellvertreter der Vorsitzenden	23. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. Dr. Peter Walder-Wintersteiner	Mitglied	10. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. ^a Aleksandra Izdebska	Mitglied	10. Juli 2025	o. HV 2027
Martha Schultz	Mitglied	02. März 2018	25. Februar 2026

Name (ausgeschiedene Mitglieder)	Funktion	Datum der Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode
Mag. ^a Christa Geyer CPM, CSE	Vorsitzende	31. August 2020	10. Juli 2025
Mag. ^a Ana Simic	Mitglied	16. Jänner 2024	02. Juli 2025
DI Wolfgang Anzengruber	Mitglied	24. Mai 2022	10. Juli 2025
DI Dr. techn. Harald Frey	Mitglied	31. August 2020	10. Juli 2025

Vom Betriebsrat entsandt:

Name (Vertretung der Beschäftigten)	Funktion	Datum der Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode
DI Karl Christian Petz	Vorsitzender des Betriebsrat ASFINAG	09. April 2021	Entsendung auf unbestimmte Zeit
Martin Pretterhofer	Vorsitzender der Konzernvertretung	28. März 2023	Entsendung auf unbestimmte Zeit
DI ⁱⁿ Gerlinde Mattanovich	Betriebsrätin	28. März 2023	Entsendung auf unbestimmte Zeit

Die **durchschnittliche Zahl der Beschäftigten** betrug bei den Angestellten im Geschäftsjahr 184 (2024 165) und bei den Lehrlingen 4 (2024 2).

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 waren keine Kredite an Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates aushaftend, es bestanden auch keine Haftungen zugunsten dieser Personen.

Der Gesamtbetrag der kurzfristig fälligen Leistungen an Personen in Schlüsselpositionen entfällt auf aktive Mitglieder des Vorstandes und gliedert sich wie folgt:

	2025	2024
fixe Bezüge	650.000,12	630.484,08
variable Bezüge	98.804,18	127.353,20
Sachbezüge	348,72	5.148,72
Vergütungen Vorstand	749.153,02	762.986,00

Die Verpflichtungen und Aufwendungen für frühere Vorstandsmitglieder sind wie folgt:

	2025	2024
Pensionsrückstellung per 31.12.	4.030.456,00	4.771.086,00
Dotierung/Auflösung Pensionsrückstellung	-334.933,56	95.255,57
bezahlte Ruhebezüge	405.696,44	454.493,57

Der Aufsichtsrat bezog im Berichtsjahr EUR 98.827,40 (2024 EUR 98.827,40) für Sitzungsgelder und Jahresvergütungen.

Wien, am 09. April 2026

Der Vorstand

DI Herbert Kasser e.h.

Mag. Hartwig Hufnagl e.h.

Entwicklung des Anlagevermögens

Für das Geschäftsjahr 2025 (in EUR)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten ¹⁾					Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand 01.01.2025	Zugänge inkl. Konzern- transfers ²⁾	Abgänge inkl. Konzern- transfers	Umbuchungen / Umgliederungen	Stand 31.12.2025	Kumulierte Ab- schreibungen 01.01.2025	Zugänge inkl. Konzern- transfers	Zuschreib- ungen	Abgänge inkl. Konzern- transfers ³⁾	Umbuchungen / Umgliederungen	Kumulierte Ab- schreibungen 31.12.2025	Stand 01.01.2025	Stand 31.12.2025
I. Immaterielle Vermö- gensgegenstände													
1. Fruchtgenussrecht	17.121.353.733,41	134.013.917,17	-13.417,74	421.742.112,55	17.677.096.345,39	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.121.353.733,41	17.677.096.345,39
2. Anzahlungen Fruchtgenussrecht	1.246.472.441,85	307.582.260,88	0,00	-421.742.112,55	1.132.312.590,18	93.398.922,30	0,00	-93.398.922,30	0,00	0,00	0,00	1.153.073.519,55	1.132.312.590,18
3. Konzessionen, gewerbliche Schutz- rechte und ähnliche Rechte und Vorteile sowie daraus abgelei- tete Lizenzen	142.681.255,65	12.283.139,50	-8.492.874,95	7.360.014,93	153.831.535,13	75.440.892,65	12.759.593,43	0,00	-8.492.874,95	0,00	79.707.611,13	67.240.363,00	74.123.924,00
4. geleistete Anzahlungen	9.513.964,72	4.836.765,73	-165.081,27	-8.140.762,73	6.044.886,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.513.964,72	6.044.886,45
	18.520.021.395,63	458.716.083,28	-8.671.373,96	-780.747,80	18.969.285.357,15	168.839.814,95	12.759.593,43	-93.398.922,30	-8.492.874,95	0,00	79.707.611,13	18.351.181.580,68	18.889.577.746,02
II. Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremdem Grund													
a) Grundstücke (unbe- baut und bebaut)	45.823.350,92	0,00	-216.037,37	186.160,35	45.793.473,90	10.900.317,80	42,70	-27.046,15	-856,25	0,00	10.872.458,10	34.923.033,12	34.921.015,80
b) Bauten auf eigenem und fremdem Grund	338.613.349,25	20.892.790,30	-2.889.305,47	11.635.886,45	368.252.720,53	170.779.968,25	9.522.360,75	0,00	-2.875.548,47	0,00	177.426.780,53	167.833.381,00	190.825.940,00
2. technische Anlagen und Maschinen	720.731.827,25	25.477.128,59	-19.236.255,57	37.385.274,74	764.357.975,01	425.367.773,25	38.777.015,38	0,00	-19.048.437,62	0,00	445.096.351,01	295.364.054,00	319.261.624,00
3. Betriebs- und Geschäftsausstattung	27.672.152,34	6.882.557,37	-5.178.237,28	1.166,41	29.377.638,84	19.344.813,70	5.668.719,78	0,00	-5.172.341,28	0,00	19.841.192,20	8.327.338,64	9.536.446,64
4. Fahrzeuge	1.181.261,42	8.890,78	-312.651,55	0,00	877.500,65	429.166,42	134.913,78	0,00	-269.655,55	0,00	294.424,65	752.095,00	583.076,00
5. geleistete Anzahl- ungen und Anlagen in Bau	98.111.234,91	111.713.830,55	-849.795,58	-48.427.740,15	160.547.529,73	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	98.111.234,91	160.547.529,73
	1.232.133.176,09	164.975.197,59	-28.682.282,82	780.747,80	1.369.206.838,66	626.822.039,42	54.103.052,39	-27.046,15	-27.366.839,17	0,00	653.531.206,49	605.311.136,67	715.675.632,17
III. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbunde- nen Unternehmen	263.090.766,00	0,00	0,00	0,00	263.090.766,00	238.369.766,00	0,00	0,00	0,00	0,00	238.369.766,00	24.721.000,00	24.721.000,00
2. Beteiligungen	3.009.065,74	718.830,28	0,00	0,00	3.727.896,02	1.668.776,83	411.628,28	0,00	0,00	0,00	2.080.405,11	1.340.288,91	1.647.490,91
3. Wertpapiere des Anlagevermögens	2.925.152,28	0,00	0,00	0,00	2.925.152,28	425.264,09	0,00	-2.683,31	0,00	0,00	422.580,78	2.499.888,19	2.502.571,50
	269.024.984,02	718.830,28	0,00	0,00	269.743.814,30	240.463.806,92	411.628,28	-2.683,31	0,00	0,00	240.872.751,89	28.561.177,10	28.871.062,41
	20.021.179.555,74	624.410.111,15	-37.353.656,78	-0,00	20.608.236.010,11	1.036.125.661,29	67.274.274,10	-93.428.651,76	-35.859.714,12	0,00	974.111.569,51	18.985.053.894,45	19.634.124.440,60

¹⁾ in den Anschaffungs- und Herstellungskosten sind keine aktivierten Zinsen gem. § 203 Abs. 4 UGB enthalten

²⁾ die Zugänge aus Konzerntransfers werden mit den historischen Anschaffungskosten im Konzern dargestellt

³⁾ die bis zum Zeitpunkt des Transfers angefallene Abschreibung der Konzerntransfers ist als Korrekturposten in der Position enthalten

Entwicklung der Beteiligungen

Für das Geschäftsjahr 2025 (in EUR)

Gesellschaft	Sitz	2025					Minderheits- anteil	Stammkapital	Eigenkapital	2025 Jahres- überschuss/ Jahres- fehlbetrag
		Anteil 1.1.		Veränderung	Anteil 31.12.					
		in %			in %					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen										
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	Innsbruck	51,00	2.550.000,00	0,00	51,00	2.550.000,00	2.450.000,00	5.000.000,00	5.500.000,00	9.788.374,02 ¹⁾
ASFINAG Bau Management GmbH	Wien	100,00	2.600.000,00	0,00	100,00	2.600.000,00	0,00	2.600.000,00	2.860.000,00	7.793.389,00 ¹⁾
ASFINAG Maut Service GmbH	Salzburg	100,00	5.500.000,00	0,00	100,00	5.500.000,00	0,00	5.000.000,00	5.500.000,00	14.328.806,70 ¹⁾
ASFINAG Service GmbH	Ansfelden	85,00	12.750.000,00	0,00	85,00	12.750.000,00	2.250.000,00	15.000.000,00	29.231.640,44	34.693.347,66 ¹⁾
ASFINAG Commercial Services GmbH	Wien	100,00	1.286.000,00	0,00	100,00	1.286.000,00	0,00	1.286.000,00	1.468.159,01	182.159,01
ASFINAG European Toll Service GmbH	Wien	100,00	35.000,00	0,00	100,00	35.000,00	0,00	35.000,00	3.480.680,56	755.299,54
		24.721.000,00		0,00	24.721.000,00		4.700.000,00	28.921.000,00	48.040.480,01	67.541.375,93
2. Beteiligungen										
Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	Wien	27,37	1.340.288,91	307.202,00	27,37	1.647.490,91	0,00	70.000,00	6.019.331,07	-1.503.939,61
		1.340.288,91		307.202,00	1.647.490,91		0,00	70.000,00	6.019.331,07	-1.503.939,61

¹⁾ der angegebene Jahresüberschuss/-fehlbetrag bezieht sich auf das Ergebnis vor Ergebnisabführung

LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemein	3
2. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Unternehmensgruppe	3
2.1. Struktur und Organisation	3
2.2. Geschäftsverlauf	3
2.2.1. Bemautung	4
2.2.2. Bauaktivitäten, Asset Management und Projektentwicklung Bauaktivitäten	4
2.2.3. Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG	6
2.2.4. Betriebliche Erhaltung, Anlagen- & Verkehrsbetrieb, Service und Kontrollmanagement, Verkehrs- und Netzmanagement	7
2.2.5. Finanzierung	9
2.2.6. Zweigniederlassungen	9
2.2.7. Wirtschaftliche Lage	10
2.2.7.1. Aktiva	10
2.2.7.2. Passiva	11
2.2.7.3. Umsatz und Ergebnis	11
2.2.7.4. Ertragsstruktur	12
2.2.7.5. Aufwandsstruktur	13
2.2.7.6. Geldflussrechnung	13
2.2.7.7. Rentabilität	14
2.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren	15
2.3.1. Anzahl Mitarbeitende per 31.12. sowie wichtigste Aktivitäten 2025	15
2.3.2. Streckenparameter	17
2.3.3. Umweltbelange	17
3. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe	21
3.1. Voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe	21
3.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten	21
3.2.1. TOP-Risiken	21
3.2.2. Weitere wesentliche Risiken	22
3.2.2.1. Cashflowrisiko	22
3.2.2.2. Liquiditätsrisiko	23
3.2.2.3. Konjunkturrisiko, Ausfallsrisiko, Absatz- und Beschaffungsrisiko	23
3.2.2.4. Branchenspezifische Risiken und Regulierungsrisiken	24
3.2.2.5. IT-Risiken	25
3.2.2.6. Personal- und Fluktuationsrisiko	26
3.2.2.7. Klimabezogene Risiken	26
3.2.2.8. Risiken im Zusammenhang mit Stromausfällen	27
4. Bericht über Forschung, Entwicklung und Innovation	28
5. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess	29
5.1. Kontrollumfeld	29
5.2. Risikobeurteilung	31
5.3. Kontrollmaßnahmen	32
5.4. Information und Kommunikation	32
5.5. Überwachung	33

1. Allgemein

Bei der Darstellung von Zahlen in TSD Euro – Beträgen sowie bei Prozentangaben können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

2. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Unternehmensgruppe

2.1. Struktur und Organisation

Die Republik Österreich hat als 100 % Eigentümerin der ASFINAG die Aufgabe übertragen, das hochrangige Straßennetz zu betreiben und auszubauen. Die ASFINAG nimmt diese Aufgabe mit hohem verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Verantwortungsbewusstsein wahr.

Kernkompetenz der ASFINAG ist die Planung, der Bau, der Betrieb, die Erhaltung und die Bemannung eines leistungsfähigen, bedarfsgerechten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Gemäß der Unternehmens-Vision ist es Ziel der ASFINAG, ein verlässlicher, innovativer und nachhaltiger Mobilitätspartner zu sein, der vorausschauend und Regionen übergreifend die Mobilitätswende mitgestaltet.

Die besonderen Schwerpunkte liegen dabei auf größtmöglicher Verfügbarkeit, optimaler Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation, Verkehrssicherheit, Nutzung bzw. Entwicklung technologischer Neuerungen sowie optimaler Vorbereitung und Mitgestaltung von Zukunftsthemen wie beispielsweise des autonomen Fahrens oder der Multimodalität. Bei all diesen Aktivitäten werden Nachhaltigkeitsthemen, wie beispielsweise CO₂-Reduktion, Lärmschutz, Artenvielfalt oder Ressourcenschonung, aktiv mitgedacht und umgesetzt.

Die Organisationsstruktur der ASFINAG bildet die wesentlichen operativen Aufgaben ab.

Die Töchter ASFINAG Alpenstraßen GmbH und ASFINAG Service GmbH sind für den Betrieb, die ASFINAG Bau Management GmbH für Neubau und bauliche Erhaltung und die ASFINAG Maut Service GmbH für die Bemannung sowie die gesamte IT-Landschaft des Konzerns verantwortlich. Ergänzend dazu bietet die ASFINAG Commercial Services GmbH Beratung in den Kernkompetenzen der ASFINAG an. Abgerundet wird das Portfolio durch die ASFINAG European Toll Service GmbH, die den Bereich der internationalen Mautabrechnung abdeckt.

Zum 31. Dezember 2025 stehen die ASFINAG Bau Management GmbH, die ASFINAG Maut Service GmbH, die ASFINAG Commercial Services GmbH und die ASFINAG European Toll Service GmbH zu 100 % im Besitz der ASFINAG. An der ASFINAG Alpenstraßen GmbH sind die Bundesländer Tirol (35,9%) und Vorarlberg (13,1%) beteiligt. An der ASFINAG Service GmbH sind das Bundesland Niederösterreich (5,0%), die OÖ Verkehrsholding GmbH (2,17%) und die Bundesländer Wien (1,67%), Burgenland (1,67%), Steiermark (1,67%), Kärnten (1,67%) und Salzburg (1,17%) beteiligt.

Darüber hinaus hält die ASFINAG an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH einen Anteil von 27,37%.

2.2. Geschäftsverlauf

Nach einer zwei Jahre andauernden Rezession hat sich die Wirtschaft in Österreich im Jahr 2025 leicht positiv entwickelt. Gemäß aktueller Prognosen wird für das Jahr 2025 von einem schwachen BIP-Wachstum von 0,6% (Statistik Austria, März 2026) ausgegangen.

Dieser verhalten positive Trend zeigt sich auch in der ASFINAG. Die LKW-Fahrleistung, ein wesentlicher Indikator für die gesamtwirtschaftliche Situation in Österreich und auch darüber hinaus, stieg geringfügig gegenüber 2024 (+0,2%), während sie in den zwei vorhergehenden Jahren jeweils gesunken war.

Beim PKW konnte ebenso eine leichte Steigerung im Vergleich zum Jahr 2024 um rund 0,3% verzeichnet werden.

Insgesamt ist die Fahrleistung auf dem ASFINAG-Netz um rund 0,3% gestiegen.

Im Baubereich konnten die Aktivitäten der ASFINAG, trotz nach wie vor anspruchsvoller gesamtwirtschaftlicher und geopolitischer Rahmenbedingungen, erfolgreich weitergeführt werden.

Die ASFINAG ist insgesamt zwar – wie viele andere Unternehmen – mit den Auswirkungen der herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert, hat aber aufgrund eines vorausschauenden Managements, Aktivitäten zu Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen, einer stabilen Einnahmensituation sowie einer laufenden aktiven Steuerung der Bauaktivitäten eine sehr solide finanzielle Basis. Diese erlaubt es, die bestehenden Herausforderungen zu meistern und wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben.

Dementsprechend steht auch die Verschuldung der ASFINAG mit der Ertragskraft im Einklang und eine langfristige Finanzierbarkeit ist gegeben.

2.2.1. Bemaufung

Im Bereich der vollelektronischen Maut für Kfz > 3,5 t tZGm wurden insgesamt rd. 807 Mio. Mauttransaktionen verzeichnet, dies entspricht einem Anstieg von 0,3% gegenüber 2024. Mit rd. 96% entfiel der überwiegende Anteil an Mauttransaktionen auf LKW, der Rest wurde von Bussen und anderen Fahrzeugen > 3,5 t tZGm, wie zum Beispiel Wohnmobilen, getätigt.

Der Marktanteil der Direktabrechnungsschiene mit den Kunden („GO-Direkt“) lag im Jahr 2025 bei 9,2% (2024: 9,5%).

Die Anzahl der an den Sondermautstellen abgefertigten PKW (Kat. 1) lag mit rd. 45 Mio. um 3,7% über jener des Jahres 2024. Der Automatisierungsgrad der Passagen an den Sondermautstellen betrug 75,3%. Im Vergleich dazu belief er sich im Vorjahr auf 73,6%. Die Anzahl der verkauften digitalen Streckenmauttickets lag bei rd. 5,5 Mio. Stück. (2024: 5,0 Mio. Stück), dies entspricht einem Anstieg von 9,2% gegenüber dem Vorjahr.

Der Vignettenabsatz über alle Vignettentypen lag im Wirtschaftsjahr 2025 mit rd. 29,4 Mio. verkauften Stück um rund 0,5% unter jenem des Vorjahres. Betrachtet man das Vignettenjahr 2025, so lag die Anzahl der verkauften Stückzahlen um rd. 0,4% über jener des Vignettenjahres 2024. Der Marktanteil der digitalen Vignette 2025 betrug 61,1%, 2024 lag er noch bei 52,8%.

2.2.2. Bauaktivitäten, Asset Management und Projektentwicklung Bauaktivitäten

Bauaktivitäten

Der Schwerpunkt der ASFINAG-Bautätigkeit lag im Jahr 2025, wie auch in den Vorjahren, auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit, Instandsetzungen sowie Erweiterungen im hochrangigen Netz. Zudem standen im Wirtschaftsjahr Investitionen in die Errichtung bzw. Erweiterung von Rast- und LKW-Stellplätzen, Lärmschutzwänden sowie alternative Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen im Fokus.

Im Zuge der Erweiterung des ASFINAG-Netzes wurden wesentliche Bauvorhaben – und hier vor allem der Ostabschnitt der S07 Fürstenfelder Schnellstraße – abgeschlossen. Des Weiteren wurden die Bautätigkeiten an wesentlichen Projekten – wie dem Neubau der 2. Tunnelröhre des Karawankentunnels (A11 Karawanken Autobahn), die Erweiterung der S10 (Mühlviertler Schnellstraße) Richtung Staatsgrenze sowie der Sicherheitsausbau der Talübergänge Siegraben (S31 Burgenland Schnellstraße) – fortgeführt.

Die Instandsetzungen & Erneuerungen des bestehenden ASFINAG-Netzes wurden im Wirtschaftsjahr konsequent weiterverfolgt bzw. konnten abgeschlossen werden. Hierzu zählen vor allem die Fertigstellung der Erneuerung des Ofenauer/Hiefler Tunnels und der Tunnelkette Werfen (A10 Tauernautobahn) sowie der Start der Sanierung der Luegbrücke auf der A13 (Brenner Autobahn) und die Erneuerung der Tunnelkette Semmering und Ganzstein auf der S06 (Semmering Schnellstraße).

Wesentliche Verkehrsfreigaben im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2025 fanden für die folgenden mehrjährigen Projekte statt:

- A01 (West Autobahn) Erneuerung Schmittenhäusl – Thalgau
- A01 (West Autobahn) Erneuerung Aurachbrücke
- A09 (Pyhrn Autobahn) Erneuerung Tunnelkette Inzersdorf – Schön
- A10 (Tauern Autobahn) Erneuerung Ofenauer, Hiefler Tunnel und Tunnelkette Werfen
- A12 (Inntal Autobahn) wasserrechtliche Sanierung Roppen
- A14 / S16 Sanierung AST Bludenz Montafon
- A23 (Donauufer Autobahn) Sanierung Stützmauern Favoriten & Absbergbrücke
- A23 (A23 Südosttangente) Umbau Anschlussstelle Hirschstetten
- S07 (Fürstenfelder Schnellstraße) Neubau Dobersdorf – Heiligenkreuz
- S16 (Arlberg Schnellstraße) Sanierung Ostrampe

Zudem konnten die folgenden wesentlichen unterjährigen Projekte, die im Jahr 2025 Baubeginn hatten, auch im selben Jahr wieder dem Verkehr übergeben werden:

- A02 (Süd Autobahn) Sanierung Unterwald – Herzogberg
- A07 (Mühlkreis Autobahn) Sanierung Überführung Prinz Eugenstraße
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Anschlussstelle Traboch
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Lärmschutz Zirl/Eigenhofen
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Lärmschutz Volders – Karlskirche
- A12 (Inntal Autobahn) Sanierung Lärmschutz Telfs
- A14 (Rheintal Autobahn) Belagssanierung im Bereich AST Bludenz Nüziders
- A21 (Wiener Außenring Autobahn) Belagssanierung Knoten Vösendorf
- S10 (Mühlviertler Schnellstraße) Umbau Kreisverkehrsanlage Unterweisersdorf
- S31 (Burgenland Schnellstraße) Sanierung Überführungen Eisenstadt – Mattersburg

Im Jahr 2025 erfolgten folgende wesentliche Baubeginne für mehrjährige Projekte:

- A01 (West Autobahn) Neubau und Sanierung Lärmschutz Enns West – Knoten Linz
- A02 (Süd Autobahn) Erneuerung Wöllersdorf – Wr. Neustadt
- A02 (Süd Autobahn) Erneuerung Tunnelkette Pack
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Deutschfeistritz – Gratkorn
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Lainberg – Windischgarsten
- A10 (Tauern Autobahn) Sanierung Ast Eben – Ast Flachau
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Landecker Tunnel
- A12 (Inntal Autobahn) Sanierung E&M Anlagen Tunnel Roppen
- A13 (Brenner Autobahn) Erneuerung Luegbrücke
- A14 (Rheintal Autobahn) Sanierung E&M Anlagen Tunnel Pfänder
- S06 (Semmering Schnellstraße) Erneuerung Tunnelkette Semmering & Ganzstein

Das von der ASFINAG verantwortete Bauvolumen betrug im Jahr 2025 insgesamt EUR 1.561 Mio. (2024: EUR 1.519 Mio.).

Asset Management

Das Asset Management ist für die bauliche Erhaltung des ASFINAG Streckennetzes verantwortlich. Die Grundsätze der Erhaltung basieren auf einer langfristigen strategischen Erhaltungsplanung sowie der kontinuierlichen Überwachung des Zustands aller Anlagen im ASFINAG-Streckennetz. Ziel ist es, das Netz zum richtigen Zeitpunkt im Sinne der Substanzerhaltung zu sanieren. Dadurch wird einerseits eine lange Lebensdauer erreicht, was sowohl

wirtschaftliche als auch ökologische Nachhaltigkeit für die ASFINAG bedeutet. Andererseits sorgt dies für einen durchschnittlich guten Zustand der Bauwerke, der wiederum hohe Sicherheit und Komfort für die Nutzer:innen der Infrastruktur gewährleistet.

Das Erhaltungsmanagement entwickelt regionale Erhaltungsprogramme, welche auf Netzebene den Rahmen der ASFINAG Erhaltungsstrategie, mit den Dimensionen Sicherheit, Verfügbarkeit und Nachhaltigkeit, einhalten sollen. Auf Projektebene werden die ingenieurmäßig ausgewählten Sanierungsmaßnahmen im Detail durch Lebenszyklusanalysen geprüft und bei Bedarf optimiert.

Das Anforderungsmanagement bündelt Anforderungen für das Bauprogramm aus allen Bereichen der ASFINAG und erstellt Projektdefinitionen, welche als Bestellungen an die umsetzenden Einheiten in der ASFINAG Bau Management GmbH übergeben werden. Durch die laufende Umsetzung des ASFINAG Bauprogramms sowie weiterer Maßnahmen betrieblicher und organisatorischer Art wird die Sicherheit und Verfügbarkeit der baulichen Anlagen des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Netzes sichergestellt.

Über die Entwicklung und den aktuellen Zustand des ASFINAG Streckennetzes gibt der ASFINAG Netzzustandsbericht Auskunft. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der langfristigen Erhaltungskonzepte, der Langfristprognose, der Bauwerksdatenbanken und der Erhaltungsstrategie bildet die Grundlage für eine planvolle, nachvollziehbare und wirtschaftliche Arbeitsweise.

Projektentwicklung

Zielsetzung für die Abteilung Projektentwicklung ist die Bündelung aller wesentlichen Planungskompetenzen und damit die Reduktion von Schnittstellen innerhalb der ASFINAG. Es werden Projekte von der ersten Idee bis zum Abschluss der erforderlichen Genehmigungsverfahren bearbeitet. Die Schwerpunkte liegen neben den generellen Projektaufgaben im Stakeholder- und Behördenmanagement vor der baulichen Umsetzung.

Inhaltlich umfasst das Aufgabenfeld ein breites Spektrum von Varianten- und Machbarkeitsstudien bzw. Prioritätenreihungen mittels Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Daran anschließend erfolgt die Erstellung von Umweltverträglichkeitserklärungen (UVE) und die Abwicklung von Umweltverträglichkeitsprüfungs- (UVP) bzw. § 4 BStG-Verfahren bis hin zur Erwirkung von materienrechtlichen Genehmigungen (Naturschutz, Wasser- und Forstrecht etc). Auch das österreichweit bedeutende Thema Lärmschutz ist in der Abteilung Projektentwicklung angesiedelt. Die Zuständigkeit für diesbezügliche Anfragen, aber auch die Entwicklung von konkreten Lärmschutzmaßnahmen obliegt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieser Abteilung.

Schwerpunkte im Jahr 2025 bildeten insbesondere die Mitwirkung an der Konzessionsausschreibung E-Ladeinfrastruktur, die Evaluierung der Neubauprojekte entsprechend Regierungsprogramm & parlamentarischer Entschließung sowie die Entwicklung des Zielnetzes für die prioritärsten Streckenabschnitte mit Kapazitätsengpässen.

2.2.3. Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG

Das BMIMI (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, vormals BMK) unterzog das Bauprogramm der ASFINAG für die Jahre 2022ff einer umfassenden Evaluierung im Hinblick auf die Zielsetzungen des Regierungsprogramms 2020. Die Ergebnisse dieser Evaluierung wurden durch das BMIMI in einem Bericht veröffentlicht. Darauf basierend wurden der ASFINAG Zielvorgaben hinsichtlich Fortführung oder Ruhendstellung von Neubauprojekten gemacht.

Diese Zielvorgaben bezogen sich auf das „Wie“ und „Wann“ in der Umsetzung der geplanten Projekte, nicht aber darauf, ob ein Projekt überhaupt gebaut wird oder nicht. Dies ist durch das BStG (Bundesstraßengesetz) gesetzlich vorgegeben. Eine „Ruhendstellung“ gem. BMIMI-Zielvorgaben konnte daher nur ein vorläufiges oder vorübergehendes Ruhen (kein „ewiges Ruhen“) darstellen. Alle erforderlichen Verfahren zur Erlangung und Erhaltung rechtskräftiger Konsense wurden daher fortgeführt, um jederzeit die Möglichkeit zu haben, das jeweilige Bauprojekt umzusetzen.

In der Planung des Bauprogramms für die Jahre 2022ff wurden die Zielvorgaben entsprechend berücksichtigt.

Projekte, für die die Vorgabe eine „Ruhend-Stellung“ war und für die die entsprechenden Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen waren, wurden Ende 2021 einer Wertminderung unterzogen, da zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung nach Einschätzung des Vorstands der ASFINAG kein Indiz vorlag, wann und in welcher Form eine Umsetzung erfolgen würde.

Konkret betraf die Wertminderung folgende Projekte:

- S01 (Wiener Außenring Schnellstraße): Knoten Schwechat – Großenzersdorf (inkl. Tunnel Lobau)
- S37 (Klagenfurter Schnellstraße): Friesach Nord – St. Veit Nord
- A03 (Südost Autobahn): Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze
- A22 (Donauufer Autobahn): Verlängerung Kaisermühlen – Kaiserebersdorf

Ende Februar 2025 veröffentlichte die neue Bundesregierung ihr Regierungsprogramm. Darin ist festgehalten, dass zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr Autobahnen und Schnellstraßen, die im Bundesstraßengesetz angeführt sind und bereits über eine Genehmigung verfügen, schnellstmöglich realisiert werden sollen.

Darüber hinaus ist für das weitere aktuelle ASFINAG-Bauprogramm vorgesehen, dass eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel, bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.

Basierend auf dem Regierungsprogramm beauftragte der Nationalrat die Bundesregierung mit Entschließung vom März 2025, die „noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.“

Unter Bezugnahme auf diese parlamentarische Entschließung ersuchte das BMIMI in einem Schreiben die ASFINAG darum, „die in der Entschließung angesprochenen Prüfungen vorzunehmen“ und dazu „die im Entschließungsantrag angesprochenen Projekte einer zeitnahen, verwaltungsökonomisch effizienten und zugleich inhaltlich abschließenden Evaluierung nach den in der Entschließung angeführten Kriterien zuzuführen“. Zudem seien die „daraus resultierenden und verwertbaren Erkenntnisse bei der Erstellung und Festlegung des Bauprogramms 2026ff zu berücksichtigen“.

In einem im November 2025 veröffentlichten Prüfbericht des BMIMI zu den ASFINAG Neubauprojekten wurden sowohl die Ergebnisse der ASFINAG Prüfungen als auch eine Abschätzung der Wertschöpfungswirkung, die durch zwei renommierte Wirtschaftsforschungsinstitute erstellt worden war, dargestellt.

Zusammengefasst lautet das Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung der untersuchten Projekte gegeben ist.

Dem Auftrags des BMIMI entsprechend wurden daher alle 4 Projekte, die von der vorübergehenden Ruhendstellung betroffen gewesen waren, wieder ins Bauprogramm aufgenommen und alle bisher erfassten außerordentlichen Wertminderungen im Geschäftsjahr 2025 in voller Höhe erfolgswirksam zugeschrieben.

2.2.4. Betriebliche Erhaltung, Anlagen- & Verkehrsbetrieb, Service und Kontrollmanagement, Verkehrs- und Netzmanagement

Die **Betriebliche Erhaltung (BE)** ist mit 1.318 Mitarbeitenden der personell größte Bereich der ASFINAG. Über Österreich in 5 Regionen gegliedert, verfügen die 42 Autobahnmeistereien über 432 Schwerfahrzeuge und 350 Leichtlastkraftwagen zur Erfüllung Ihrer Aufgaben. Die Kernleistungen setzen sich aus dem Grünraummanagement, dem Winterdienst, der Streckenkontrolle inkl. Ereignismanagement, der Substanzerhaltung und den damit ver-

bundenen Instandhaltungs- u. Wartungsleistungen, sowie der Durchführung von Absicherungen auf der Strecke zusammen. Für alle Leistungen steht die vorausschauende Planung als auch die zuverlässige Durchführung der Kernleistungen für unsere Kundinnen und Kunden im Fokus.

In der ASFINAG Service GmbH (SG) wurde in der Betrieblichen Erhaltung das Programm „Apollo 11“ fortgesetzt, das die Effizienz, Effektivität und Qualität in verschiedenen Bereichen der BE steigern soll. Im Rahmen der Umsetzung wird aktuell eine Dimensionierungsmethodik für das handwerkliche Personal der Autobahnmeistereien entwickelt und diese getestet. Weiters wird an der effizienteren Gestaltung der Dienstpläne gearbeitet und es wurde die Evaluierung der Kooperationsmeistereien abgeschlossen. Parallel dazu konnte im Projekt „Leistungsmanagement Kompakt“ eine neue Kontierungslogik fertig konzipiert werden, die Abläufe und Planung künftig deutlich vereinfacht.

In der Alpenstraßen GmbH (ASG) wurde mit einem hohen Aufwand an Koordination und Flexibilität die komplexe Verkehrsführung an der zu sanierenden Luegbrücke und der erhöhte Abstimmungsbedarf auf Grund der hohen Baustellendichte am Brennerkorridor erfolgreich und ohne größere Vorfälle umgesetzt.

Gesellschaftsübergreifend wurde die leistungsorientierte Tätigkeitsrückmeldung im Digitalen Arbeitsschein bzw. die Tools DSP (Digitales Streckenprotokoll) und EBH (Elektronisches Betriebshandbuch) erfolgreich eingesetzt. Das Ereignismanagement wurde durch den Einsatz der Einsatzleiter-APP (MOPS) weiter intensiviert und für die Zukunft fit gemacht. Im Winter 2024/2025 wurde die detaillierte automatisierte Einsatzdatenerfassung (EDE) aller Fahrten im Winterdienst erstmals vollständig ausgerollt. Diese ermöglicht eine optimierte Dokumentation und Nachvollziehbarkeit von Einsätzen und Streu- und Räumfahrten.

In den Abteilungen SG bzw. ASG Anlagen- & Verkehrsbetrieb (AVB) übernehmen neun Verkehrsmanagementzentralen die betriebliche Verantwortung für die nationale Verkehrsüberwachung, -information und -steuerung. Darüber hinaus sind sie für die technische Betriebsführung und deren Qualitätssicherung zuständig. Die definierten Kernleistungen umfassen operativ die Bereiche Anlagenbetrieb, Verkehrsbetrieb und Energiebetrieb. Das Technische Betriebsmanagement fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen Verkehrsmanagement, technischen Betriebsorganisationen und den IT-Servicemanagement-Einheiten. In dieser Einheit werden die strategischen Ziele Verfügbarkeit, Sicherheit und Information verfolgt. Die 22 Instandhaltungsstandorte konzentrieren sich auf die rasche Entstörung, Wartung und Instandhaltung von 177.260 elektrotechnischen Außenanlageanteilen sowie der passiven Leitungsinfrastruktur des ASFINAG-eigenen Netzwerks CN.as. Die Verantwortung für die Tunnelsicherheit gemäß § 5 STSG liegt bei den fünf Regionalleitern.

Die **Abteilung Service und Kontrollmanagement (SKM)** ist für die betrieblichen Aufgaben des Traffic Managements (TM), des Service- und Kontrolldienstes (SKD) und der technischen Unterwegskontrolle (TUK) verantwortlich. Sie gliedert sich in 4 SKM-Regionen, ein Team Traffic Management und ein Team der technischen Unterwegskontrolle. Bei den vereidigten Mitarbeitenden des Service- und Kontrolldienstes steht die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht in Österreich im Fokus. Im Bereich TM sind die Kernaufgaben die Abwicklung des Ereignismanagements und die Streckenkontrolle, während bei der technischen Unterwegskontrolle die Prüfung des Zustandes von Schwerverkehrsfahrzeugen zur Hebung der Verkehrssicherheit die Hauptaufgabe ist.

Von 17 Standorten aus erbringen die mobilen SKM-Organisationseinheiten der ASFINAG Service GmbH und der ASFINAG Alpenstraßen GmbH ihre Leistungen in enger Kooperation und Abstimmung mit der Exekutive und anderen Blaulichtorganisationen. Im Fokus stehen dabei die effiziente Durchführung bzw. die Mitwirkung bei unterschiedlichen Kontrollen (Einhaltung von Bestimmungen des BStMG und des KFG) der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, das Erbringen von umfangreichen Serviceleistungen für unsere Kundinnen und Kunden und die schnelle Abwicklung von Ereignissen. Seit 2023 dürfen besonders geschulte Mitarbeitende in der Rolle als Organe der Sondertransportkontrolle auch eigenständige Sondertransport-Kontrollen ohne Mitwirkung der Polizei durchführen. Im Jahr 2025 wurden 386 selbstständige Sondertransport-Kontrollen durchgeführt. Darüber hinaus fungiert die Abteilung SKM im Auftrag des BMIMI als nationale Kontaktstelle für technische Unterwegskontrollen.

Die neue **Abteilung Verkehrs- und Netzmanagement (VNM)** entwickelt und definiert Grundlagen und Rahmenbedingungen für die verkehrs- und rechtssichere sowie effiziente und bedarfsorientierte Verkehrsabwicklung auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen und stellt mit der Verkehrsredaktion ASFINAG qualitativ hochwertige Verkehrsmeldungen bereit. Gegliedert in 4 Teams werden durch die Expertinnen und Experten der Abteilung hohe Standards bei der Koordination von Baustellen, bei der Durchführung von Sondertransporten, bei der Koordination von Maßnahmen des Verkehrssicherheitsmanagements gemäß Bundesstraßengesetz (BStG) sowie des Tunnelmanagements gemäß Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) sichergestellt. Die Verkehrsentwicklung sowie die Verkehrsqualität wird laufend gemonitort und bewertet. Die Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme sowie die Definition und Bewertung von Verkehrs- und Netzsteuerungsstrategien zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und Verkehrsqualität sind weitere Schwerpunkte. Die Verkehrsredaktion bündelt österreichweit die Verkehrssituation auf den Autobahnen und Schnellstraßen, stellt die Qualität der Verkehrsinformation sicher und ist Informationsdrehscheibe für interne & externe Partner:innen und Stakeholder sowie nationale Kontaktstelle für internationale Verkehrs- und Netzmanagementmaßnahmen.

2.2.5. Finanzierung

Die Finanzierungsprämisse der ASFINAG ist die Sicherstellung ausreichender Liquidität für die operative Umsetzung des Eigentümerauftrages. Die Finanzierungsstrategie der ASFINAG ist auf die Optimierung der erwarteten Zinskosten und des damit zusammenhängenden Risikos (gemessen durch die Kennzahlen Value at Risk und Cashflow at Risk) ausgerichtet, wobei Planungssicherheit ebenfalls einen wesentlichen Faktor darstellt.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 1.500 Mio. (Nominalwert) getilgt. Dem gegenüber stand eine Finanzierung in Form einer Dual-Tranche-Anleihe mit einem Nominale von insgesamt EUR 1.500 Mio. (EUR 500 Mio., Laufzeit 5 Jahre, Kupon 2,50% und EUR 1.000 Mio., Laufzeit 10 Jahre, Kupon 3,125%).

Das Rating der ASFINAG blieb 2025 unverändert, beim Ausblick gab es kleinere Anpassungen. Moody's hat das Rating Aa1 mit stabilem Ausblick im Juli 2025 bestätigt, im August 2025 wurde der Ausblick auf negativ geändert. Das AA+ Rating von Standard & Poor's blieb unverändert bestehen. Der im August 2024 von stabil auf positiv geänderte Ausblick wurde im Februar 2025 wieder auf stabil zurückgesetzt und im Juni 2025 nochmals bestätigt.

Die nominellen langfristigen Finanzverbindlichkeiten (exkl. Verbindlichkeiten aus PPP von EUR 0,5 Mrd.) blieben per Jahresende 2025 im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei einem Wert von rd. EUR 8,6 Mrd..

Das EMTN (Euro Medium Term Note) – Programm der ASFINAG wird auch in den kommenden Jahren Hauptquelle der langfristigen Mittelaufnahmen sein. Der Finanzierungsbedarf für 2026 beträgt voraussichtlich maximal rund EUR 500 Mio.

2.2.6. Zweigniederlassungen

Die ASFINAG hat keine Zweigniederlassungen.

2.2.7. Wirtschaftliche Lage

2.2.7.1. Aktiva

	31.12.2025		31.12.2024		31.12.2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	18.889.578	93,6	18.351.182	93,8	17.861.572	93,5
Sachanlagen	715.676	3,5	605.311	3,1	526.602	2,8
Finanzanlagen	28.871	0,1	28.561	0,1	28.372	0,1
Anlagevermögen	19.634.125	97,2	18.985.054	97,0	18.416.546	96,4
Vorräte	1.387	-,	1.372	-,	1.377	-,
Forderungen L+L	292.813	1,4	271.086	1,4	272.934	1,4
Sonst. Forderungen und Vermögensgegenstände	166.864	0,8	148.844	0,8	115.931	0,6
Geld und Geldanlagen	13.037	0,1	62.524	0,3	216.412	1,1
Umlaufvermögen	474.101	2,3	483.826	2,5	606.654	3,1
Aktive Rechnungsabgrenzung	86.991	0,4	77.857	0,4	78.341	0,4
Aktive latente Steuern	8.058	0,1	8.353	0,1	9.041	0,1
	20.203.275	100,0	19.555.090	100,0	19.110.582	100,0

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden durch das Fruchtgenussrecht (Neubau) am hochrangigen Straßennetz dominiert, das mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Infrastruktur steigt. Der Wert des Fruchtgenussrechtes wuchs im Jahr 2025 um EUR 556 Mio. (2024: EUR 1.077 Mio.) auf nunmehr EUR 17.677 Mio. .

Ebenso in den immateriellen Vermögenswerten abgebildet sind die Anzahlungen Fruchtgenussrecht. Diese sanken im Jahr 2025 gegenüber 2024 um insgesamt EUR 21 Mio. auf nunmehr EUR 1.132 Mio. (2024: 1.153 Mio.). In dieser Position ist auch die unter Punkt 2.2.3. beschriebene Zuschreibung der wieder ins Bauprogramm aufgenommenen Projekte enthalten.

Die Sachanlagen (EUR 716 Mio.) bestehen schwerpunktmäßig aus Maut- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Corporate Network und IT-Infrastrukturanlagen sowie Grundstücken und Bauten (auf eigenen und fremden Grundstücken).

Die Finanzanlagen betreffen vor allem die Beteiligungsansätze der Tochtergesellschaften (EUR 25 Mio.) sowie die Beteiligung an der Verkehrsankunft Österreich VAO GmbH.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen vor allem Forderungen aus der Fakturierung von Vignettenverkäufen sowie aus der Verrechnung der LKW-Maut.

Die sonstigen Forderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Verrechnung von Leistungen innerhalb des Konzerns, die Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften und die laufende Steuerverrechnung mit den Finanzämtern. Weiters ist in dieser Position im Jahr 2025 eine Forderung aus Rückzahlungsansprüchen aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen in Vorjahren enthalten.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen enthalten die Unterschiedsbeträge zwischen den (niedrigeren) Zuzahlungen und den (höheren) Rückzahlungsverpflichtungen bei Darlehensaufnahmen sowie die Haftungsentgelte an die Republik Österreich für begebene Anleihen.

2.2.7.2. Passiva

	31.12.2025		31.12.2024		31.12.2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Eigenkapital	10.024.895	49,6	9.442.274	48,2	8.964.748	46,9
Fremdkapital kurzfristig	754.506	3,7	2.181.121	11,2	1.606.747	8,4
Fremdkapital langfristig	9.155.755	45,4	7.666.601	39,2	8.296.492	43,4
Fremdkapital	9.910.261	49,1	9.847.722	50,4	9.903.239	51,8
Passive Rechnungsabgrenzung	268.119	1,3	265.094	1,4	242.595	1,3
	20.203.275	100,0	19.555.090	100,0	19.110.582	100,0

Das Eigenkapital (inkl. Gewinnvortrag) ist um das Jahresergebnis 2025 gestiegen, vermindert um die Ausschüttung einer Dividende von EUR 305 Mio.

Bei den bestehenden Finanzverbindlichkeiten hat sich das Fristigkeitenprofil zugunsten der langfristigen Verbindlichkeiten verschoben. Dies aufgrund der Tatsache, dass im Jahr 2025 Tilgungen in Höhe von EUR 1.500 Mio. (Nominalwert) erfolgten, während im Jahr 2026 keine Kapitalmarkt-Tilgungen fällig sind.

Die passiven Rechnungsabgrenzungen enthalten vor allem Erlöse aus dem Verkauf von Mautwerten für das Jahr 2026. In dieser Position ist aber auch eine im Jahr 2022 von der Stadt Wien geleistete Einmalzahlung enthalten, mit der alle Ansprüche der ASFINAG gegenüber der Stadt Wien im Zusammenhang mit der baulichen und betrieblichen Erhaltungsverpflichtung für die elektromaschinelle Ausstattung des Kaisermühlentunnels abgegolten wurden (Stand per 31.12.2025: EUR 93 Mio.).

2.2.7.3. Umsatz und Ergebnis

	2025	2024	2023
	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatz	3.624.077	3.406.578	3.355.229
Abschreibungen	66.863	62.462	58.195
Betriebserfolg	1.285.149	1.094.133	1.302.305
<i>Betriebserfolg in % vom Umsatz</i>	35,5	32,1	38,8
Finanzerfolg	-132.980	-143.400	-143.173
Ergebnis vor Steuern	1.152.169	950.734	1.159.132
<i>Ergebnis vor Steuern in % vom Umsatz</i>	31,8	27,9	34,5
Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss	887.622	732.525	881.462
<i>Ergebnis nach Steuern in % vom Umsatz</i>	24,5	21,5	26,3
Bilanzgewinn/Bilanzverlust	9.556.228	8.973.606	8.496.081

Die Mauterlöse sind insgesamt um EUR 205 Mio. (+8,2%) im Vergleich zu 2024 gestiegen.

Die Erlöse aus der Weiterverrechnung an den Bund aus Bautätigkeit waren um knapp 9 % unter dem Niveau von 2024, wobei das auch auf die korrespondierende Aufwandsposition zutrifft. Der diesbezügliche Umsatzanteil hat somit keine Ergebnisauswirkung.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen, die ergebniswirksam sind (d.h. unter Abzug der Position Erlöse aus Weiterverrechnung Fruchtgenuss an den Bund) sind gegenüber 2024 um rund 10% gestiegen (+ EUR 162 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Jahr 2025 gegenüber 2024 um insgesamt EUR 117 Mio. auf EUR 133 Mio. gestiegen. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass die im Jahr 2021 vorgenommene und in den Folgejahren

fortgeschriebene a.o. Wertberichtigung einiger Bauprojekte wieder zugeschrieben wurde (EUR 93 Mio. – siehe dazu auch Punkt 2.2.3.) und andererseits ein Ertrag für Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen aus Vorjahren gebucht werden konnte.

Insgesamt bewirken die genannten Effekte, dass der Betriebserfolg 2025 gegenüber 2024 um rund EUR 191 Mio. auf EUR 1.285 Mio. gestiegen ist.

Der Finanzerfolg hat sich gegenüber 2024 um rund EUR 10 Mio. verbessert. Hier sind im Wesentlichen zwei gegenläufige Effekte zu verzeichnen. Einerseits stiegen die Zinsaufwendungen aufgrund des allgemein gestiegenen Zinsniveaus um rund EUR 16 Mio., andererseits erhöhten sich die Erträge aus Beteiligungen um rund EUR 25 Mio.

Das Ergebnis vor Steuern für 2025 beträgt EUR 1.152 Mio. und liegt damit um rund EUR 201 Mio. (21 %) über dem Vorjahresniveau.

Nach Abzug der Steuern ergibt sich ein gegenüber dem Vorjahr um rund 21% höherer Jahresüberschuss in Höhe von rund EUR 888 Mio. (2024 EUR 733 Mio.).

2.2.7.4. Ertragsstruktur

	2025		2024		2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Streckenmauterlöse	263.160	6,8	235.797	6,8	237.981	6,9
Vignettenerlöse	652.720	17,0	606.703	17,4	571.472	16,7
Erlöse aus der Weiterverr.	641.264	16,7	632.689	18,2	631.333	18,4
LKW-Mauterlöse	1.794.947	46,7	1.662.879	47,6	1.686.473	49,2
Vermietung/Verpachtung	38.073	1,0	35.724	1,0	35.695	1,0
Erlöse Service- und Kontrolldienst, Enforcement	93.723	2,4	74.634	2,1	57.892	1,7
Erlöse Strafgeelder	99.802	2,6	114.392	3,3	107.165	3,1
sonstige Erlöse	40.388	1,1	43.760	1,3	27.218	0,8
Umsatzerlöse	3.624.077	94,3	3.406.578	97,7	3.355.229	97,8
Erträge aus Abgang von AV	93.748	2,4	4.008	0,1	519	-,
Erträge aus Auflösung Rückstellungen	14.705	0,4	8.850	0,3	11.304	0,3
Übrige sonstige betriebliche Erträge	24.857	0,6	3.167	0,1	7.179	0,3
Sonstige betriebliche Erträge	133.310	3,4	16.025	0,5	19.002	0,6
Erträge aus Finanzinvestitionen	87.128	2,3	60.966	1,8	56.439	1,6
Umsatzerlöse und Erträge	3.844.515	100,0	3.483.569	100,0	3.430.670	100,0

Im Mautbereich konnten in allen Kategorien Steigerungen verzeichnet werden. Die Mauterlöse für KfZ > 3,5 tZGm (technisch zulässige Gesamtmasse) stiegen im Jahr 2025 um rund 7,9% gegenüber 2024, die PKW-Vignettenerlösen um 7,6% und die Streckenmauterlöse um 11,6%.

Die Erlöse aus Weiterverrechnungen beinhalten die Aufwendungen für den Neubau und die Erweiterung der Streckeninfrastruktur (Fruchtgenuss) sowie die Erlöse aus der Weiterverrechnung von Leistungen an die Töchter (Rechnungswesen, IT, etc.). Während die Erlöse aus der Weiterverrechnung an den Bund im Jahr 2025 gesunken sind, stiegen die Erlöse aus internen Verrechnungen. In Summe ist diese Position im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen.

Bei den Erlösen aus Vermietung und Verpachtung konnte ein leichter Anstieg gegenüber 2024 um rund EUR 2,3 Mio. (+6,6%) verzeichnet werden.

Bei den Erlösen aus dem Service- und Kontrolldienst konnte neuerlich eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr erzielt werden (+25,6%). Dies ist insbesondere auf einen weiter steigenden Ersatzmaut-Versand ins europäische Ausland zurückzuführen. Das System EUCARIS (European Car and Driving Licence System), das von immer

mehr Staaten anerkannt wird, ermöglicht den beteiligten Staaten einen Austausch von Daten zu Fahrzeughaltern. Darüber hinaus wurden auch neue Kameras zur automatischen Vignettenkontrolle an verkehrsstarken Standorten errichtet.

Die Erträge aus Strafgeldern waren gegenüber 2024 leicht rückläufig (-12,8%).

Die massive Steigerung bei den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüber 2024 ist auf die unter Punkt 2.2.7.3. beschriebenen Sondereffekte zurückzuführen.

In den Erträgen aus Finanzinvestitionen sind vor allem die Übernahme der Ergebnisse der Tochtergesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen enthalten, die sich im Jahr 2025 deutlich gesteigert haben (+58,7% gegenüber 2024). Weiters sind hier Zinserträge zu nennen, die sich aufgrund eines Sondereffekts aus Vorperioden trotz gesunkener Veranlagungserträge in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegten.

2.2.7.5. Aufwandsstruktur

	2025		2024		2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Materialaufwendungen	2.161.746	80,2	2.041.894	80,6	1.816.445	80,0
Personalaufwendungen	20.431	0,8	18.183	0,7	16.259	0,7
Abschreibungen	66.863	2,5	62.462	2,5	58.195	2,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	223.199	8,3	205.930	8,1	181.027	8,0
Aufwendungen aus Finanzinvestitionen	412	-,	218	-,	766	-,
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	219.696	8,2	204.147	8,1	198.846	8,7
Aufwendungen	2.692.347	100,0	2.532.834	100,0	2.271.538	100,0

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen (im Wesentlichen Bauleistungen und die Vergütung an die ASFINAG Tochtergesellschaften) liegen mit EUR 2.162 Mio. um rd. EUR 120 Mio. (+5,9%) über dem Niveau des Vorjahrs. Grund dafür sind vor allem gestiegene Bauleistungen (bezogene Leistungen: +EUR 60 Mio.) sowie gestiegene Vergütungen an die Tochtergesellschaften (+69 Mio.).

Die Personalaufwendungen haben sich gegenüber 2024 um rund 12,4% (rund EUR 2 Mio.) erhöht. Dies erklärt sich vor allem aus der kollektivvertraglichen Steigerung der Gehälter.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zu 2024 um rund EUR 4 Mio. gestiegen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind unter anderem die Kosten des Vertriebs bzw. die Provisionsaufwendungen für die Vignette sowie Aufwendungen zur Querfinanzierung Brenner Basistunnel und Unterinntal enthalten.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind im Vergleich zu 2024 um EUR 15,5 Mio. (+7,6%) gestiegen. Dies ist insbesondere auf das höhere Zinsniveau für die langfristigen Finanzierungen zurückzuführen.

2.2.7.6. Geldflussrechnung

Fondsveränderungsrechnung	2025	2024	2023
	TEUR	TEUR	TEUR
Cashflow aus operativer Tätigkeit	1.020.399	972.205	1.036.329
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-544.182	-590.785	-472.653
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-554.645	-520.533	-437.463
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	-78.428	-139.114	126.214
Anfangsbestand Geld und Geldanlagen	64.811	203.925	77.711
Endbestand der Fondsmittel	-13.617	64.811	203.925

Der Cashflow aus der operativen Tätigkeit beträgt im Jahr 2025 EUR 1.020 Mio. und ist damit um EUR 48 Mio. höher als im Vorjahr. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf die Nachverrechnung von Ertragssteuern aus dem Jahr 2024.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit liegt 2025 mit rund EUR 544 Mio. um EUR 47 Mio. unter dem Niveau von 2024.

In Summe führt dies für 2025 zu einem positiven Cashflow vor Finanzierung (Free Cashflow) in Höhe von rund EUR 476 Mio., was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von EUR 95 Mio. (+24,9%) entspricht.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (EUR -555 Mio.) setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

- bezahlte Zinsen in Höhe von EUR 221 Mio.,
- Dividendenzahlungen in Höhe von EUR 305 Mio.,
- Tilgungen in Höhe von EUR 1.524 Mio. sowie
- Finanzierungen in Höhe von EUR 1.495 Mio..

Ausgehend vom Anfangsbestand in Höhe von EUR 65 Mio. ergibt sich unter Berücksichtigung des konzerninternen Cash-Poolings sowie des Kassenbestands/Guthabens bei Kreditinstituten ein Endbestand an Fondsmitteln von rund EUR -13,6 Mio..

2.2.7.7. Rentabilität

		2025	2024	2023
Umsatzrentabilität iwS (%)	= $\frac{\text{Ergebnis vor Zinsen und Steuern}}{\text{Umsatzerlöse}}$	37,33	33,37	40,04
Umsatzrentabilität ieS (%)	= $\frac{\text{Ergebnis vor Steuern}}{\text{Umsatzerlöse}}$	31,79	27,91	34,55
Gesamtkapitalrentabilität (%)	= $\frac{\text{Ergebnis vor Zinsen und Steuern}}{\text{Ø Gesamtkapital}}$	6,81	5,88	7,15
Eigenkapitalrentabilität (%)	= $\frac{\text{Ergebnis vor Steuern}}{\text{Ø Eigenkapital}}$	11,84	10,33	13,41

Sowohl die Umsatzrentabilität iwS als auch die Umsatzrentabilität ieS haben sich aufgrund der deutlichen Steigerung des Ergebnisses (vor Zinsen und Steuern sowie vor Steuern) bzw. des nicht ganz so starken Anstiegs bei den Umsatzerlösen verbessert.

Ein analoges Bild zeigt sich bei den Kapitalrentabilitäten. Diese sind ebenso höher ausgefallen, verursacht durch die Steigerung des Ergebnisses (vor Zinsen und Steuern sowie vor Steuern) bzw. durch das höhere durchschnittliche Gesamt- bzw. Eigenkapital.

2.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

2.3.1. Anzahl Mitarbeitende per 31.12. sowie wichtigste Aktivitäten 2025

	Gesamt 2025	Beschäftigte ASFİNAG 2025	Beschäftigte Länder 2025	Gesamt 2024	Gesamt 2023
ASFİNAG Holding	203	203	---	168	157
ASFİNAG Service GmbH	1.608	1.455	153	1.597	1.568
ASFİNAG Alpenstraßen GmbH	297	297	---	283	279
ASFİNAG Bau Management GmbH	562	553	9	521	501
ASFİNAG Maut Service GmbH	787	787	---	706	681
ASFİNAG Commercial Services GmbH	---	---	---	---	---
ASFİNAG European Toll Service GmbH	---	---	---	---	---
ASFİNAG Total	3.457	3.295	162	3.275	3.186

Anmerkung: Darstellung exklusive Leasing – Mitarbeitenden

Bei der ASFİNAG Commercial Services GmbH und der ASFİNAG European Toll Service GmbH handelt es sich um nicht personalführende Gesellschaften.

Die Gesamtzahl der Mitarbeitenden zum Stichtag 31. Dezember 2025 hat sich gegenüber 2024 um 182 erhöht. Von insgesamt 3.457 Mitarbeitenden per 31. Dezember 2025 sind 114 temporäre Mitarbeitende, die befristet zur Abdeckung von Arbeitsspitzen eingesetzt werden.

Per Ende 2025 waren insgesamt 27 Lehrlinge in Ausbildung, 21 Mitarbeitende konnten über das Work&Study-Konzept beschäftigt werden; Trainees gibt es derzeit keine.

Die Fluktuation beträgt 3,8% und ist damit um 0,5% höher als im Vorjahr, aber dennoch sehr niedrig. Die natürliche Fluktuation (Todesfälle, Pensionierungen), Austritte aufgrund von auslaufenden befristeten Dienstverhältnissen (z.B. Praktikanten, Ferial- und Saisonkräfte) sowie Landesmitarbeitende werden in der Betrachtung der Fluktuation nicht berücksichtigt.

Im Rahmen der Studie Best Recruiters zählt die ASFİNAG 2025 in der Branche „Staatsnahe Betriebe/Kammern“ erneut zu Österreichs Top-Unternehmen und erhielt zum dritten Mal das Goldene Siegel.

Nachfolgend ein Auszug aus den wichtigsten Projekten des Jahres 2025:

HR-Strategie

Im Jahr 2025 wurde intensiv an der Weiterentwicklung der HR-Strategie gearbeitet, um die Personalarbeit zukunftsgerichtet aufzustellen und den Anforderungen der kommenden Jahre, wie dem bevorstehenden Generationenwandel, Digitalisierung und regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Der Strategieentwicklungsprozess beinhaltete Interviews und Umfragen mit der Geschäftsführung, dem Vorstand sowie den Führungskräften. Auf diese Weise konnten die zentralen Bedarfe des Unternehmens ermittelt werden und die strategische Ausrichtung darauf abgestimmt werden.

Neben diesen internen Erkenntnissen haben auch gesetzliche Neuerungen, die Entwicklungen am aktuellen Arbeitsmarkt sowie interne und externe Herausforderungen maßgeblich Einfluss auf die Strategie genommen. Ein wesentliches Ergebnis dieses Prozesses war die Erarbeitung eines klaren HR-Selbstverständnisses, das die Arbeitsweise von HR prägt und die Schwerpunkte der zukünftigen Aktivitäten definiert. Darauf aufbauend wurde ein Zeitplan erstellt, der die wichtigsten Projekte für die nächsten Jahre strukturiert und priorisiert.

Um die Maßnahmen und Projekte erfolgreich bewältigen zu können, wurde zudem die Organisation der HR-Abteilung neugestaltet. Nach einer Übergangsphase, in der die Teams und Prozesse vorbereitet werden, wird HR für die gesamte ASFINAG spätestens ab 2027 in der Holding gebündelt. Diese neue Struktur setzt auf Fachbereiche und Spezialisierungen sowie auf ein Business-Partner-Modell. Die neue Organisation ist die Voraussetzung für die konsequente Umsetzung der Personalstrategie.

Employer Branding „Attraktive Arbeitgeberin“

Die Kampagne „Choose your Career“ wurde 2025 erfolgreich fortgeführt: Die 15 animierten Avatare im Gaming-Stil sind inzwischen zentrales Element der Arbeitgeberkommunikation und sorgen auf Messen, im öffentlichen Raum und auf großflächigen Silo-Transparenten für hohe Sichtbarkeit. Die Kampagne prägte zahlreiche Maßnahmen von Messestand-Bespannungen über überarbeitete Jobstory-Videos bis zur gezielten Ansprache von Saison- und Feriamautner:innen. Ein Highlight war der Auftritt beim E-Sports Festival im Juli 2025, mit direktem Zugang zur jungen Zielgruppe. So positioniert sich die ASFINAG weiterhin erfolgreich als attraktive Arbeitgeberin für die nächste Generation.

Im ersten Halbjahr 2025 wurde die Employee Value Proposition und Zielgruppenansprache geschärft. Ziel ist, die richtigen Kandidat:innen mit passenden Botschaften über die passenden Kanäle zu erreichen und zur Bewerbung zu motivieren. Durch die klare Definition zentraler Jobgruppen, ihrer Bedürfnisse und relevanter Kanäle werden Maßnahmen nun gezielter sowie kosten- und zeiteffizienter umgesetzt.

Lehrlingsausbildung

Die Ausbildung der jungen Generation bleibt weiterhin ein zentrales Element der Personalentwicklung. Im Rahmen des Young Gen Konzepts wird insbesondere auf Lehrberufe mit hoher Übernahmewahrscheinlichkeit fokussiert. Neu hinzugekommen ist der Lehrberuf Personaldienstleistungskauffrau/-mann als Ergänzung zum bestehenden Bürokauflehrling.

Das bewährte Konzept der Lehrlingssprecher:in und Stellvertretung wurde fortgeführt und stärkt die aktive Mitgestaltung durch die Lehrlinge. Die Lehrlingstage 2025 standen ganz im Zeichen der Zukunftsthemen der ASFINAG und wurden in Kooperation mit der Konzernsteuerung gestaltet. Die Lehrlinge und Auszubildner:innen erhielten die Möglichkeit zum Austausch und Wissenstransfer.

Diversity

Die Diversity-Strategie wird nun umfassender gedacht und führte zu einer Transformation von „#sheasfinag“ zu „we@asfinag“. Der Schwerpunkt auf Frauenförderung bleibt weiterhin bestehen. Darüber hinaus sollen weitere Diversity-Themen berücksichtigt werden, um eine noch inklusivere Unternehmenskultur zu fördern. Nachfolgend sind beispielhaft einige Aktivitäten erläutert:

- Sparring in Mobility

2025 wurde das unternehmensübergreifende Cross-Mentoring-Programm neu aufgesetzt. Nach dem Ausscheiden der Wiener Stadtwerke stieß Austro Control als Partner neben ASFINAG und ÖBB dazu. Gemeinsam entstand unter dem Titel „Sparring in Mobility“ ein Format, das sich nun auch gezielt an Expertinnen richtet. Die bisherigen Inhalte bleiben erhalten und werden um Elemente wie eine Masterclass ergänzt.

- Diversity Business Impact Programm

Das Diversity Business Impact Programm wurde 2024 mit dem Ziel durchgeführt, Diversity-Botschafter:innen für den Konzern auszubilden. Es hat Mitarbeitenden die Möglichkeit geboten, sich intensiv mit Themen rund um Diversity, Nachhaltigkeit, Strategie und Persönlichkeitsentwicklung auseinanderzusetzen. 2025 wurde das Programm erfolgreich beendet. Den krönenden Abschluss bildete der „we@asfinag“ Top Talk, der von den Teilnehmer:innen eigenständig konzipiert, organisiert und moderiert wurde. Der Top Talk

erreichte über 300 Kolleginnen und Kollegen, sowohl in Präsenz als auch online, und setzte ein starkes Zeichen für Engagement und Vielfalt.

- Schulungsmaßnahme „Wir geben aufeinander acht!“

Mitte April 2025 startete in der ASFINAG Service GmbH eine umfassende Schulungsmaßnahme, die insbesondere darauf ausgerichtet war, alle Mitarbeiter:innen für unterschiedliche Formen von Diskriminierung zu sensibilisieren und ein respektvolles, wertschätzendes Miteinander nachhaltig zu fördern. Unter dem Motto „Wir geben aufeinander acht!“ trugen die Trainings dazu bei, das Bewusstsein für ein sozial sicheres Arbeitsumfeld weiter zu stärken und die gemeinsame Verantwortung für ein positives Betriebsklima hervorzuheben. Seit April 2025 nahmen über 1.300 Mitarbeiter:innen an den Schulungen teil, insgesamt wurden 51 Trainings durchgeführt.

- Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Alle Maßnahmen, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben erhöhen, fördern die Gleichstellung der Geschlechter. Basierend auf diesem Grundgedanken hat sich die ASFINAG 2022 entschieden, das Audit „berufundfamilie“ zu absolvieren und wurde seitens des Ministeriums im Juni auch offiziell als familienfreundliches Unternehmen zertifiziert. Im Jahr 2025 fand eine Re-Auditierung statt. Neben einem Strategieworkshop wurden weitere Maßnahmenworkshops durchgeführt, in denen konkrete Maßnahmen für die Zielvereinbarungen für die kommenden Jahre erarbeitet wurden. Im September wurde das Zertifikat offiziell bestätigt.

- Generationenvideos

Um das Thema Generationenunterschiede stärker ins Bewusstsein zu rücken, wurde eine Videoreihe produziert, die aktuell intern gezeigt wird. In jeder Folge wird ein Tandem aus unterschiedlichen Generationen interviewt. Die Videos zeigen auf humorvolle, ehrliche und authentische Weise, wie generationenübergreifende Zusammenarbeit gelingt, wie voneinander gelernt wird und wie unterschiedliche Perspektiven zur gemeinsamen Weiterentwicklung beitragen.

2.3.2. Streckenparameter

Die Streckenlänge des ASFINAG-Netzes umfasst per 31. Dezember 2025 2.278 km (2024: 2.266 km) mit rd. 12.365 Fahrstreifenkilometern (2024: 12.315). Auf diesem Netz befinden sich 5.916 Brückenobjekte, 171 Tunnelanlagen mit einer Gesamtlänge von 416 Röhrenkilometern sowie Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von ca. 1.438 km.

2.3.3. Umweltbelange

Bundesstraßen sind als Verkehrsträger grundlegende und unabdingbare Voraussetzung für den freien Güter- und Personenverkehr sowie die Befriedigung moderner Mobilitätsbedürfnisse. Neben Zielen wie Verbesserung der Verkehrssicherheit und Entlastung von oft hoch belasteten Ortsdurchfahrten haben die Investitionen der ASFINAG vielfältige Effekte auf die Volkswirtschaft.

Gleichzeitig bedingen Straßenbauvorhaben unvermeidbar Berührungspunkte mit Aspekten des Natur- und Umweltschutzes. So kollidiert das öffentliche Interesse an der Errichtung von Infrastruktur fast definitionsgemäß mit dem öffentlichen Interesse am Naturschutz. Die Herausforderung für die ASFINAG besteht darin, die erforderlichen Leistungen im Infrastrukturbereich so umweltfreundlich und ressourcenschonend wie möglich zu gestalten.

Die ASFINAG ist sich ihrer diesbezüglichen Verantwortung bewusst und nimmt diese wahr. Investitionen in den Umweltschutz (insbesondere Lärmschutz, Gewässerschutz, ökologische Ausgleichsmaßnahmen) nehmen einen großen Anteil an den Gesamtinvestitionen bei der Errichtung von Neubaustrecken ein. Tätigkeitsschwerpunkt am

Bestandsnetz ist neben der Errichtung von zusätzlichen bzw. der Sanierung bestehender Gewässerschutzanlagen vor allem die Errichtung von Lärmschutz und Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien.

Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen am Bestandsnetz ist der Lärmkataster, der im Rahmen der EU-Umgebungslärmkarten 2022 neu erstellt und online veröffentlicht wurde. Dabei wurden neu errichtete Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt, Neubaustrecken ergänzt sowie die Emissionen auf Basis des Verkehrsaufkommens, der Fahrbahnbeläge und der verordneten Geschwindigkeiten neu berechnet. Die Arbeiten für die neue Umgebungslärmkartierung 2027 haben bereits begonnen. Erste Befliegungen des ASFINAG-Netzes zur Erstellung eines Höhenmodells als Grundlage für den Lärmkataster bzw. die Umgebungslärmkartierung wurden bereits durchgeführt.

Im Jahr 2025 hat die ASFINAG zum Schutz der Anrainer:innen rund EUR 72 Mio. in die Sanierung und Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen am Bestandsnetz sowie an Neubaustrecken investiert. Diese Maßnahmen werden zu einer weiteren Reduktion der Lärm-Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Anrainer:innen führen. Unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen an den Neubaustrecken sind mit Ende 2025 am Bundesstraßennetz somit insgesamt rd. 1.438 km Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von rd. 4,85 km² verfügbar.

Seit Ende Oktober 2022 ist die neue Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen des BMIMI gültig. Durch eine Änderung von Faktoren, wie dem Wirtschaftlichkeitsverhältnis (Verhältnis der Kosten von Lärmschutzwänden zu den Kosten für Maßnahmen an schutzwürdigen Wohngebäuden) oder der Einführung neuer Parameter, wird es in den kommenden fünf Jahren (2025-2029) zu einer Erhöhung der Investitionen auf jährlich voraussichtlich rund EUR 100 Mio. und damit zu einem noch besseren Schutz der Anrainer:innen kommen.

Durch Maßnahmen zur Reinigung und Rückhaltung der Straßenwässer in Gewässerschutzanlagen leistet die ASFINAG einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erhaltung der Qualität unserer Böden, der Flüsse und des Grundwassers. Was in Österreich beim Neubau von Autobahnen Standard ist, gilt natürlich auch für bereits bestehende Abschnitte. Bei Generalerneuerungen und an sensiblen Streckenabschnitten werden – dort, wo es sinnvoll umsetzbar ist – die Entwässerungs- und Reinigungssysteme auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Von der ASFINAG wurden in diesem Zusammenhang zahlreiche Bestandsstrecken im Hinblick auf die zeitgemäße Reinigung der Straßenwässer evaluiert. In Folge wurden – bei Bedarf auch in Abstimmung mit den zuständigen Behörden – Sanierungskonzepte erarbeitet und bereits einige Projekte aus diesen Konzepten umgesetzt.

Salze, die mit dem Winterdienst in die Straßenwässer gelangen, können – im Gegensatz zu allen anderen enthaltenen Verunreinigungen (z.B. Bremsstaub, Gummiabrieb, Ölsuren, Schwermetalle) – mittels Filterpassagen nicht eliminiert bzw. im Filter nicht rückgehalten werden. So werden bei sensiblen Vorflutern bei Bedarf Rückhaltebecken errichtet. Die Wässer werden zwischengespeichert und nur sehr dosiert an Oberflächengewässer oder das Grundwasser abgegeben. Im Jahr 2022 wurde eine Forschungskooperation mit der TU Wien und einem Ingenieurbüro gestartet. Mit dem Projekt soll versucht werden, mit verschiedenen Verfahrenstechniken das Salz aus den Straßenoberflächenwässern rückzugewinnen. Im Jahr 2023 wurde mit dem Aufbau der Versuchsanlage begonnen. Die Anlage wurde im Herbst 2024 bei der Gewässerschutzanlage Galgenbach an der S 10 in Betrieb genommen. Obwohl der Winter 2024/25 niederschlagsarm und nur eine geringe Salzstreuung erforderlich war, konnte schon gezeigt werden, dass die Anlage Salz aus dem Straßenabwasser herausholen kann. Im Winter 2025/26 werden durch die TU Wien verschiedene Versuchsläufe durchgeführt, um die Anlage auf ihr Leistungsvermögen zu testen.

Mit Einführung der Ausbringung von NaCl-Sole wurde eine bessere Haftung des Salzes auf der Straßenoberfläche erreicht. Dies führt zu einer wesentlichen Verringerung des Salzverbrauches in der vorbeugenden Streuung. Zusätzlich wurde ab 2020 ein Reifglätteprognose- und Fahrbahn temperaturprognosemodell implementiert, um das Streuen zum richtigen Zeitpunkt zu forcieren. Während der Winter 2022/23 und 2023/24 wurde erfolgreich ein Pilotbetrieb einer digitalen Streuempfehlung durchgeführt, mit Winterbeginn 2024 die Digitalisierung weiter ausgerollt. Mit diesem Tool erhält der jeweilige Winterdienstverantwortliche der Meisterei und der Streuwagenfahrer Informationen, in welchen Zeiträumen zu streuen ist; ebenso, welche Menge an Salz bzw. Sole auf den jeweiligen

Streckenabschnitten ausgebracht werden soll. Seit Herbst 2025 ist das Tool für alle Autobahnmeistereien im Echtbetrieb verfügbar.

Vor dem Hintergrund der Energiewende möchte die ASFINAG das Bundesstraßennetz bis 2030 bilanziell stromautark mit erneuerbarer Energie betreiben. Es ist das Ziel, 100 GWh aus erneuerbaren Energiequellen für den Betrieb der technischen Infrastruktur zu gewinnen. Für diesen Zweck werden österreichweit, auch in Kooperation mit Dritten (Energiepartnerschaften), verschiedene Anlagen zur Erzeugung und Speicherung erneuerbarer Energien entlang des Bundesstraßennetzes geplant und errichtet. Insbesondere die Ausrüstung von kritischen ASFINAG Standorten wie Tunnelanlagen, Autobahnmeistereien und Verkehrsmanagementzentralen steht hier im Fokus der Anstrengungen. Parallel dazu wird die Umstellung der Beleuchtungsanlagen auf stromsparende LED-Technologie im Tunnel- und Freilandbereich zügig vorangetrieben. So wurden 2025 mehr als 13.000 Leuchten umgerüstet.

Im Wiener Raum startete die ASFINAG 2023 die Errichtung der „Energeregion OST“ mit einer schrittweisen Erweiterung bis 2026. Hier handelt es sich um ein regionales Konzept zur Vernetzung einzelner Stromerzeugungs- und -verbrauchsanlagen entlang der S01, A04 und A23, welche als zusammenhängendes intelligentes Energieversorgungssystem agieren. Damit werden die Verbesserung der Blackout Resilienz, die Erhöhung des Eigenversorgungsgrades mit nachhaltiger Energie, die Entlastung der öffentlichen Stromnetze und die Steigerung der Energieeffizienz am Streckennetz der ASFINAG angestrebt.

Im Bereich der Dekarbonisierung des Individualverkehrs werden große Anstrengungen zur Planung und Umsetzung einer flächendeckenden Hochleistungsladeinfrastruktur an ASFINAG Rastplätzen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge unternommen. Konkret wurde eine derartige Ladeinfrastruktur an zwei Rastplätzen in Betrieb genommen. Die Umsetzung an weiteren Rastplätzen erfolgt in Form von Konzessionsausschreibungen. Die Errichtung der erforderlichen Stromversorgungsinfrastruktur für die Rastplätze wurde 2025 begonnen und auch bereits die dafür benötigte Erhöhung der Netzanschlusskapazitäten bei den Stromnetzbetreibern beauftragt.

Eine besondere Stellung nimmt auch der Umgang mit dem Thema Baustoffrecycling ein. Bei Baumaßnahmen im Autobahnen- und Schnellstraßennetz sind 2025 rd. 771.000 to Ausbauasphalt bzw. 981.000 to Betonabbruchmaterial angefallen. Die Wiederverwertung der anfallenden recyclingfähigen Materialien – möglichst innerhalb desselben Bauvorhabens – birgt neben dem wirtschaftlichen Vorteil für die ASFINAG auch einen umweltrelevanten Nutzen, ist jedoch aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen nicht immer möglich. Primär werden damit wertvolle Ressourcen wie Naturgestein und Bitumen gespart und durch die geringeren Transportwege sowohl CO₂ Emissionen vermieden als auch die Verkehrssituation sowie die Luftqualität im Umfeld von Baustellen verbessert. Durch sehr genaue Vorerkundungen und chemische Vorabanalysen können die für die ASFINAG tätigen Baufirmen mit den Abbruchmaterialien als einsatzfähige Recycling-Baustoffe kalkulieren.

Die ASFINAG legt bereits in den Planungsphasen und durch entsprechende Vorgaben in den Bauverträgen hohes Augenmerk auf die laufende Steigerung der Wiederverwertungsquote und leistet damit einen wertvollen Beitrag zum nachhaltigen Bauen. Seit dem Jahr 2012 werden in diesem Zusammenhang entsprechende Kennzahlen wie z.B. eine „Recyclingquote“ erfasst. Diese ergab für das Jahr 2025, dass ca. 33 % der Aushub-, 74 % der Asphalt- und 70 % der Betonabbruchmaterialien einer Verwertung (in Bauvorhaben der ASFINAG oder Dritter) zugeführt wurden.

Neben den bereits beschriebenen generellen Maßnahmen werden laufend weitere Einzelmaßnahmen zur Optimierung von Umweltauswirkungen entwickelt und umgesetzt. Beispielhaft genannt seien Forschungen und Projekte wie die Nutzung von Straßenbegleitgrün zur Wärme- und Stromerzeugung, der Senkung des Stromverbrauches oder der Erhöhung der Biodiversität auf Begleitgrün.

Maßnahmen im Bereich der Biodiversität und Lebensraumvernetzung sind ein langjähriger Schwerpunkt der ASFINAG und finden sich in diversen Forschungs- und Kooperationsprojekten wieder. Neben der Errichtung von Grünquerungen im Rahmen von aktuellen Genehmigungsverfahren werden auch Nachrüstungen mit Grünquerungen am Bestand durchgeführt. Fünf Grünquerungen wurden bereits an tradierten europäischen Wildtierkorridoren nachgerüstet, weitere sind in Planung. Maßgeblich für deren Umsetzung ist die raumplanerische Absicherung der Korridore durch örtliche und überörtliche Planung.

Um dem Bereich Biodiversität zusätzlich Gewicht zu verleihen, wurde das Grünraummanagement im Jahr 2023 als fünfte Kernleistung in der Betrieblichen Erhaltung der ASFINAG Service GmbH etabliert. Steigende gesetzliche Vorgaben sowie die verstärkte strategische Ausrichtung der ASFINAG auf Nachhaltigkeit erhöhen die Anforderungen an die Pflege der Flächen. Ziel ist daher die Umsetzung einer standardisierten Pflege, die ökologische, ökonomische und sicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt. Ein strukturiertes Pflegekonzept ist für alle Grün- und Gehölzflächen der ASFINAG notwendig, um flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen wie auf den Klimawandel oder den gesellschaftlichen und politischen Fokus auf Nachhaltigkeit reagieren zu können. Das Konzept wird seit dem Jahr 2023 erarbeitet und sukzessive ausgerollt.

Seit dem Frühjahr 2019 finden laufend die an stark frequentierten Straßen rechtlich vorgesehenen jährlich wiederkehrenden Baumkontrollen mit Hilfe eines Baumkatasters statt. Aktuell befinden sich in der Verwaltung der ASFINAG ca. 22.000 Stück Einzelbäume sowie rund 5.000 Hektar Gehölzbestände. Rund 26.000 Baumpflege-Maßnahmen zur Erhaltung dieser Bäume und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wurden bereits von den zuständigen Autobahnmeistereien umgesetzt. Die gewonnenen Ergebnisse aus der Baumkontrolle sind die Grundlage für ein effektives und nachhaltiges Grünraummanagement. Anhand der Daten werden Gehölzpflegekonzepte erstellt, die langfristig zum Aufbau, der Entwicklung und der Erhaltung eines gesunden, verkehrssicheren und funktionellen Baumbestandes beitragen.

Ausgleichsflächen dienen als Ersatz für Naturräume, die durch den Autobahnbau beansprucht oder beeinträchtigt werden. Sie dienen dem Erhalt von Flora und Fauna und damit der Biodiversität. Die ASFINAG besitzt und betreut gegenwärtig ca. 22,7 km² Ausgleichsflächen, welche extensiv und in Abstimmung auf die jeweiligen Arten gepflegt werden.

Seit 2020 ist die Kernstrategie „Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz“ als zentrales Element der Konzernsteuerung verankert. Sie bildet den strategischen Rahmen für die systematische Integration ökologischer und klimabezogener Aspekte in Planung, Betrieb und Investitionen. Die Handlungsfelder „Klimawandel“, „Ressourcen & Kreislaufwirtschaft“, „Umweltschutz“ sowie „Biodiversität & Ökosysteme“ stehen dabei im Fokus und sind mit klar definierten, messbaren Zielen sowie konkreten Maßnahmen hinterlegt.

Auf Basis des Klima- und Umweltschutzprogramms verfolgt die ASFINAG ambitionierte Zielsetzungen bis 2030 und darüber hinaus. Das Programm dient als zentrales Umsetzungsinstrument der Nachhaltigkeitsstrategie und schafft Transparenz über Fortschritte, Zielerreichung und Weiterentwicklungsbedarf. Im Berichtsjahr 2025 wurde das Programm inhaltlich weiterentwickelt, an neue regulatorische Anforderungen sowie wissenschaftliche Erkenntnisse angepasst und stärker mit der operativen Steuerung, dem Investitionsmanagement und dem Risikomanagement des Konzerns verknüpft.

Auf Ebene der Gesellschaften begleitet in der ASFINAG Bau Management GmbH der Fachbereich Umwelt- und Verfahrensmanagement durch Wissens- und Qualitätsmanagement sowie Bewusstseinsbildung Neubau- und Bestandsprojekte in allen Projektphasen. Auf Seite der ASFINAG Service GmbH unterstützen die Expertinnen und Experten des Teams Betriebliches Umweltmanagement die Autobahnmeistereien in den Bereichen Grünraummanagement, Gewässerschutz und Wasserversorgung sowie Abfallwirtschaft.

3. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe

3.1. Voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe

Die ASFINAG stellt sich nach wie vor großen Herausforderungen. Das Unternehmen muss den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden, neuen Antriebs- und Energieformen, der Multimodalität sowie den gesamtstaatlichen Vorgaben aus der „Mission 2030“ (österreichische Klima- und Energiestrategie) gerecht werden. Zudem befindet sich die ASFINAG auf dem Weg zur CO₂-Neutralität. Eines der Ziele, die sich die ASFINAG in diesem Zusammenhang gesteckt hat, ist die bilanzielle Strom-Autarkie bis zum Jahr 2030.

Im Jahr 2021 fand eine umfassende Prüfung der größten ASFINAG-Neubauprojekte durch das BMIMI in Zusammenarbeit mit der ASFINAG statt, wobei die ASFINAG Zielvorgaben des BMIMI zu berücksichtigen hatte. Im Jahr 2025 informierte das BMIMI die ASFINAG schließlich darüber, dass die Zielvorgaben zurückgezogen werden, wodurch die ASFINAG wieder auf die Umsetzung der gesetzlichen Aufträge nach dem Bundesstraßengesetz verwiesen ist. Die vorübergehend ruhend gestellten Projekte wurden wieder ins Bauprogramm aufgenommen und in den Planungen 2026ff abgebildet.

Insgesamt sieht das Bauprogramm für 2026 (Investitionen in Neubau und Sanierung) ein Volumen von rund EUR 2.028 Mio. vor, was deutlich über dem Wert des Jahres 2025 liegt. Mittelfristig sind für die Folgejahre jährliche Volumina von mehr als EUR 2,0 Mrd. vorgesehen. Neben einem gestiegenen Neubauprogramm wird über die nächsten Jahre insbesondere ein starkes Ansteigen der Aufwendungen für die bauliche Erhaltung eingeplant.

Bezüglich der Mauteinnahmen wurde in der Planung für 2026 ein Aussetzen der Valorisierung für den Schwerverkehr sowie eine Valorisierung für den PKW nach dem HVPI 2024 iHv. 2,9% berücksichtigt. Die LKW der CO₂-Klasse 5 (Elektro- oder Wasserstoffantrieb) erhält weiterhin einen Bonus in Höhe von 75%. Aufgrund der derzeit geringen Fahrleistungen sind die Mindereinnahmen daraus allerdings marginal.

Die gesamten Mauterlöse werden 2026 laut Plan rund EUR 2.731 Mio. betragen. Die im Plan angenommenen Fahrleistungen bleiben gegenüber 2025 weitestgehend konstant.

Unter Berücksichtigung des geplanten negativen Finanzergebnisses (im Wesentlichen Zinsendienst) von EUR 200 Mio. ergibt sich schlussendlich ein planmäßiger Jahresüberschuss für 2026 von rund EUR 593 Mio.

Der Nettoschuldenstand (bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) Ende 2026 wird laut Plan bei EUR 11.283 Mio. liegen.

3.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

3.2.1. TOP-Risiken

Unternehmensrisiken, die im Hinblick auf die Gesamtrisikolage den größten Steuerungsbedarf aufweisen und eine intensive Bewältigungsstrategie erfordern, um strategische Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen abzuleiten, werden in der ASFINAG als TOP-Risiken bezeichnet. Folgende Top-Risiken wurden unter Berücksichtigung von Schadenspotential und Eintrittswahrscheinlichkeit im Risiko-Komitee vom September 2025 als maßgeblich aber keinesfalls bestandsgefährdend identifiziert:

- Verschlechterung der Bonität

Ein Downgrading der Republik Österreich als Garantiegeber für die ASFINAG oder ein Entfall der Staatsgarantie würde höhere Risikoaufschläge für Verbindlichkeiten der ASFINAG und damit erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen.

- Exogene Einflüsse auf die Mauteinnahmen

Die ASFINAG ist nutzerfinanziert, d.h. sie finanziert sich zum Großteil aus den Mauteinnahmen. Konjunkturelle Schwankungen, aber auch Inflation und Preisdruck können zu einer Veränderung der Fahrleistung und damit zu Erlöseinbußen für die ASFINAG führen. Weiters können verkehrspolitische Steuerungseffekte, eine Nichtanpassung der Mauttarife gemäß HVPI – wie erfolgt in 2025 – oder Zinssatzschwankungen Einfluss auf die Einnahmenseite der ASFINAG haben.

- Verzögerungen bzw. Probleme bei Genehmigungsverfahren und Projektabwicklung

Die ASFINAG wickelt Planungs- und Bauprojekte am hochrangigen Straßennetz ab. Probleme bei den Bewilligungsverfahren sowie im Zuge der Projektabwicklung können zu Mehrkosten in den Projekten und zu Verzögerungen hinsichtlich der Fertigstellungstermine führen.

- Externe Bedrohungen

Zu den externen Bedrohungen zählen Extremereignisse, welche zu unmittelbaren Schäden an der Infrastruktur führen können, aber auch Streckensperren, Einbußen bei den Mauterlösen sowie eingeschränkte Personalressourcen nach sich ziehen.

- Interferenzen von DSRC mit anderen Funktechnologien

Die DSRC Funkschnittstelle des Mautsystems und der ITS – Services (benachbarte Frequenzbänder) wird nicht auf einer exklusiven Frequenz betrieben, sondern teilt sich das Frequenzband mit anderen Funkanwendungen, die in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen haben. Wenn diese Anwendungen im Frequenzbereich und in geografischer Nähe von Mautstandorten betrieben werden, kann es zu Störungen der elektronischen Mautabwicklung kommen und dies im schlimmsten Fall zu einem Mautentgang führen.

3.2.2. Weitere wesentliche Risiken

3.2.2.1. Cashflowrisiko

Nach einer Phase der Leitzinserhöhungen der EZB in den Jahren 2022 und 2023 haben sich die Inflationsraten in Europa 2024 wieder weitgehend normalisiert. Deshalb hat die EZB beginnend mit Juni 2024 die Leitzinsen schrittweise von 4,5 % auf 2,15 % (letzte Leitzinsanpassung vom Juni 2025) gesenkt. In diesem Zusammenhang hat sich auch der kurzfristige 3-Monats-Euribor von ca. 2,7 % zu Jahresbeginn 2025 auf ca. 2,0 % am Jahresende reduziert.

Während die kurzfristigen Zinsen durch die EZB-Politik sanken, blieben die langfristigen Renditen aufgrund von fiskalischen Risiken und Inflationssorgen stabiler, was zu einer steileren Zinskurve führte.

Die langfristigen Zinsen, gemessen an den Renditen für 10-jährige österreichische Bundesanleihen, starteten zu Jahresbeginn 2025 bei ca. 2,8 %, pendelten während des Jahres zwischen ca. 2,9 % und 3,2 % und schlossen per Jahresende mit ca. 3,1 %.

Die Einschätzung der kaufmännischen Risiken, die von externen Kapitalmarktschwankungen ausgehen, werden in Form der Kennzahlen Value at Risk und Cashflow at Risk errechnet und den Gremien regelmäßig berichtet.

Mit Marktwerten bewertete Derivate werden als eigenes Finanzinstrument mit einer Bewertung „through profit & loss“ bilanziert und sind einer zugehörigen Grundtransaktion zuzurechnen. Sie werden mit der Absicht der Absicherung von Wechselkursschwankungen der Grundtransaktionen abgeschlossen. Das verbleibende Risiko besteht lediglich aus Zinsänderungsrisiken im EURO Finanzierungsraum. Im Portfolio der ASFINAG ist per Ende 2025 ein einziger Swap enthalten.

Die Risikokennziffern der aushaftenden ASFINAG Finanzverbindlichkeiten (Darlehen und Anleihen inklusive Swaps, Geldmarktgeschäfte) wurden per 31. Dezember 2025 mit einer Konfidenz von 95 % und einer Haltedauer von einem Jahr wie folgt eingeschätzt:

Der marktwertorientierte Value at Risk wird auf EUR 407,5 Mio. geschätzt. Der nominelle Gesamtstand der Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) inklusive kurzfristiger Veranlagungen und Kontoguthaben beträgt zum 31.12.2025 EUR 8.636,7 Mio..

Der Cashflow at Risk beträgt EUR 1,0 Mio., wobei rd. 1,0% der Verbindlichkeiten variabel verzinst sind.

Die durchschnittliche Restlaufzeit der ASFINAG Verbindlichkeiten per 31.12.2025 beträgt ca. 6,0 Jahre (2024: 5,6 Jahre) und die durchschnittliche Nominalverzinsung liegt bei rund 2,0% p.a. (2024: 2,1% p.a.).

Der Zugang zu den Kapitalmärkten und damit die Aufnahme der erforderlichen Mittel wird für die ASFINAG auch in den nächsten Jahren gewährleistet sein, einerseits aufgrund ihrer exzellenten Reputation und eines aktiven Investoren-Marketings andererseits aufgrund der guten Fundamentaldaten Österreichs und der Staatsgarantie für die Mittelaufnahmen.

3.2.2.2. Liquiditätsrisiko

Die Liquiditätssteuerung der ASFINAG berücksichtigt alle operativen Erfordernisse, den Schuldendienst und etwaige notwendige Kapitalaufnahmen im Zusammenhang mit dem Neubauprogramm. Die Planbilanzen, Plan-gewinn- und -verlustrechnungen und die Cashflowrechnungen werden mit dem BMIMI jeweils im Vorjahr im Voraus abgestimmt und sind im Zusammenhang mit der gesetzlichen Verpflichtung des Bundes zu sehen, für die ausreichende Liquidität der ASFINAG zu sorgen.

Das kurzfristige Liquiditätsrisiko der ASFINAG ist aufgrund der guten Bonitätseinstufung gering. Das langfristige Liquiditätsrisiko steht in direktem Zusammenhang mit der Bonität der Republik Österreich und der Unterstützung durch die Republik Österreich in Form von Garantien als Bürge und Zahler für Anleiheemissionen. Letztlich gewährleistet das erfolgreiche und stabile Geschäftsmodell der ASFINAG die Refinanzierung der Verbindlichkeiten.

3.2.2.3. Konjunkturrisiko, Ausfallsrisiko, Absatz- und Beschaffungsrisiko

Die internationale Konjunktorentwicklung war im Jahr 2025 insgesamt moderat positiv. Die geopolitischen Risiken wie die Unsicherheiten über die weiteren Entwicklungen in den USA, insbesondere die Zollpolitik, der fortlaufende Krieg in der Ukraine, zuletzt der Ende Februar 2026 begonnene Krieg im Iran, etc., sind jedoch nach wie vor sehr präsent und verstärken die Volatilitäten auf den Märkten.

Das BIP Wachstum für die EU und die Eurozone 2024 lag laut Europäischer Kommission bei 1,1% bzw. 0,9%. Für 2025 (Europäische Kommission, Herbstprognose November 2025) wird ein Anstieg auf 1,3% für die Eurozone bzw. 1,4% für die gesamte EU erwartet. Für 2026 wird eine ähnliche Entwicklung wie für 2025 vorhergesagt, die BIP Prognosen der Europäischen Kommission liegen bei 1,2% (Eurozone) bzw. 1,4% (EU gesamt).

In Österreich kam es 2025 nach 2 Jahren der Rezession wieder zu einem leicht positiven Wirtschaftswachstum. Die Prognosen liegen bei +0,6% (Statistik Austria, März 2026).

Nach einer leichten Erholung im Jahr 2024 haben sich die öffentlichen Defizite im Jahr 2025 im europäischen Raum wieder verschlechtert (-3,3%), eine Entwicklung, die sich 2026 mit erwarteten -3,4% fortsetzt (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025). Für Österreich wird eine deutlich schlechtere Entwicklung als jene des EU-Durchschnitts vorhergesagt. Das Defizit 2025 wird gemäß Prognosen bei -4,6% liegen (WIFO, Dezember 2025) und damit deutlich über der Maastricht-Grenze von -3,0%. Eine Budgetkonsolidierung wurde in die Wege geleitet, scheint aber angesichts der schwachen konjunkturellen Entwicklung schwierig. Für 2026 wird ein Wert von -4,2%, für 2027 von -4,0% (WIFO, Dezember 2025) erwartet.

Die Staatsverschuldungen bleiben weiterhin auf hohem Niveau mit steigender Tendenz in den nächsten Jahren. Im Durchschnitt der Eurozone wird ausgehend von 88,1% des BIP im Jahr 2024 für 2025 ein Wert von 88,8% und für 2026 von 89,8% erwartet (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025). Die Einhaltung der Maastricht Kriterien mit 60% liegt für viele EU-Staaten nach wie vor in weiter Ferne.

Nach einer Phase hoher Inflationsraten in den Vorjahren haben sich diese bereits 2024 deutlich zurück entwickelt. Diese Tendenz hat sich auch im Jahr 2025 fortgesetzt und wird voraussichtlich auch danach anhalten. Laut Prognosen wird im Jahr 2027 für die Eurozone ein Wert von 2,0% (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025) erreicht werden. Das erlaubte der EZB, die Leitzinsen ab Mitte des Jahres 2024 schrittweise zu senken. Im Jahr 2025 erfolgte in der ersten Jahreshälfte eine Reduktion in 4 Schritten auf nunmehr 2,15%. Dies führte (unter anderem) zu einer weiteren Reduktion bei den kurzfristigen Zinsen im Jahresverlauf 2025. Für 2026 wird ein stabiles Niveau mit einer kleinen Chance auf einen weiteren Zinsschritt nach unten erwartet. Im langfristigen Bereich endete das Jahr 2025 leicht über dem Niveau vom Jahresanfang, für die Jahre 2026 und 2027 wird eine geringe Steigerung des Zinsniveaus erwartet, was zu einer steileren Zinskurve führen wird.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die wirtschaftlichen Aussichten aufgrund verschiedener Krisenherde und politischer Entwicklungen weltweit nach wie vor mit einem hohen Maß an Unsicherheiten behaftet sind. Das Potential für weitere wirtschaftliche Störungen ist unverändert hoch. Jüngstes Beispiel ist der Beginn des Kriegs im Iran im Februar 2026, wo zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden kann, welche Auswirkungen er auf die globale Wirtschaftssituation haben wird. Für die ASFINAG könnten höhere Treibstoffpreise sowie auch eine höhere Inflation insgesamt Auswirkungen auf das generelle Mobilitätsverhalten und damit auf die Erlössituation haben.

Die Entwicklung der Baukosten im Tiefbau, im Brücken- und Straßenbau, haben sich gegenüber den unruhigen Zeiten seit Ausbruch der Ukraine Krise 2022 weiter beruhigt. Im Jahr 2025 blieben sowohl der Baukostenindex für den Straßenbau, als auch der Baukostenindex für den Brückenbau auf einem relativ konstanten Niveau. Mit den kollektivvertraglichen Abschlüssen kam es ab Mai 2025 zu Baukostenerhöhungen um ca. 0,7 bis 1,1%. Der Index für den Straßenbau stieg im Jahresdurchschnitt 2025 um ca. 0,3% gegenüber dem Vorjahr. Der Brückenbau stieg im Jahresdurchschnitt etwas mehr und lag 2025 um 1,5% höher als im Vorjahr.

Die Novellierung des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) im Jahr 2007 schrieb eine Berücksichtigung der Entwicklung des Verbraucherpreisindex auf der Einnahmenseite der ASFINAG fest. Dadurch wurde ein wesentlicher, struktureller Ausgleich zu den inflationsbedingten Kostensteigerungen der operativen Ausgaben gesetzlich festgelegt und eine Absicherung des Inflationsrisikos grundsätzlich erreicht.

Für Forderungen der ASFINAG werden Wertminderungen ausschließlich auf Basis von Einzelbetrachtungen vorgenommen, eine Wertberichtigung auf pauschaler Basis erfolgt nicht. Die Einnahmen der ASFINAG – bestehend im Wesentlichen aus LKW- und PKW-Maut – sind strukturell nicht ausfallsgefährdet.

3.2.2.4. Branchenspezifische Risiken und Regulierungsrisiken

Insbesondere aufgrund der hohen Bautätigkeit stellen die gesetzlichen Rahmenbedingungen gerade in diesem Bereich einen starken Einflussfaktor auf die Kosten- und Kapitalsituation des Unternehmens dar. Hier sind insbesondere gesetzliche Auflagen hinsichtlich Umweltmaßnahmen zu erwähnen. Der diesbezügliche Standard ist im europäischen Vergleich derzeit bereits als sehr hoch einzustufen.

Ein weiterer wesentlicher Bereich ist die Bemautung. Für die Tarifausgestaltung, insbesondere von KFZ > 3,5 t tztGm, hat die EU-Wegekostenrichtlinie dabei maßgeblichen Einfluss. Änderungen in den Vorgaben für die Berechnung der Mautobergrenzen oder für die Strukturierung der Mautprodukte können Auswirkungen auf die Erlössituation haben.

Seit 2017 werden auf die Infrastrukturtarife des Schwerverkehrs Externe Kosten (nach Euro-Emissionsklassen) und seit 2024 Aufschläge für CO₂-Ausstoß (nach CO₂-Klasse) aufgeschlagen. Beide werden durch die ASFINAG eingehoben und an das BMIMI abgeführt. Sie stellen somit keine Mehrerlöse für die ASFINAG dar.

Die Tarife für KFZ > 3,5 t tZGm mit CO₂-Klasse 5 betragen weiterhin 25% des „Normaltarifs“, das entspricht einem Bonus von 75%. Die Fahrleistungen aus diesem Bereich sind derzeit jedoch noch marginal. Dieser Bonus wird mit Ablauf des Jahres 2030 auslaufen.

3.2.2.5. IT-Risiken

Folgende Themenbereiche standen im Jahr 2025 speziell im Fokus:

Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter:innen

Zur Steigerung der Cyber Security Awareness wurde die Kampagne „Nein zu Cybercrime“ in Form von anlassbezogenen Mail-Informationen an alle ASFINAG Mitarbeiter:innen erweitert. Die Informationen kommen aus sicheren Quellen (z.B. heise-security oder watchlist-internet) zu aktuellen Themen (z.B. ÖGK-Phishing, Finanz-Online-Phishings). Diese Infos werden nachhaltig auch auf der „nein-zu-cybercrime“-Seite zur Verfügung gestellt.

Technische Maßnahmen in der Office IT

- Windows Hello for Business: Mit dem Windows 11 Rollout wurde auch die Implementierung von Windows Hello for Business für Office-IT-Endgeräte mit Windows (ASBNET) eingeführt. Diese stellt eine Zwei-Faktor-Authentifizierung mit biometrischen Daten sicher. Mit Ende 2025 wurden alle mobilen Windows-Office-IT-Geräte in der ASFINAG damit ausgestattet.
- Administration von wichtigen Zentralsystemen: Im September 2025 wurde gemeinsam mit Microsoft ein Projekt zur Evaluierung und Verbesserung der Administration von wichtigen Zentralsystemen (TIER-0) gestartet. Das Projekt verfolgt das Ziel, die Administration von Systemen über eine geschützte Admin-Workstation zu realisieren und den dadurch entstehenden Mehraufwand für die Organisation zu schätzen. Der Abschluss des Projekts wird mit Ende 2026 erwartet.
- Firewall-Infrastruktur NEU: 2025 wurde in einer zweistufigen Ausschreibung ein neuer Firewall-Hersteller und ein neuer Dienstleister beschafft. Der neue Lieferant gilt im Firewall-Enterprise-Segment aktuell als Marktführer und ist technologisch Mitgestalter des Marktes. Im Dezember wurden bereits die zwei großen zentralen Firewall-Instanzen erfolgreich migriert. Der Austausch der restlichen Infrastruktur wird 2026 folgen.
- Zero Trust Network Access: Mit Implementierung der neuen Firewall-Infrastruktur wird auch der Remote-Zugriff auf das ASFINAG-Netzwerk von außen von VPN auf Zero Trust Network Access umgestellt. Dadurch ist es möglich, Zugriffe von außen (z.B. aus dem Homeoffice) noch gezielter auf Geräte- und Benutzerbasis einzuschränken und damit einen noch sichereren Zugriff zu gewähren.

Operatives Team „CSIRT“ (Computer Security Incident Response Team)

2025 wurden vom operativen CSIRT die eingemeldeten Security-Incidents analysiert, abgearbeitet und dokumentiert. Alle P1-Incidents haben sich in diesem Zug als False-Positive herausgestellt.

Die ASFINAG hatte bereits 2023 die Aufnahme des ASFINAG CSIRT in den österreichischen CSIRT-Verbund beantragt. Im Sommer 2025 wurde die Aufnahme vom CERT (Computer Emergency Response Team) bestätigt. Die Mitgliedschaft hat den Vorteil, dass Informationen zu erfolgreichen Angriffen innerhalb des Verbunds ausgetauscht werden. Dadurch kann sich die ASFINAG noch besser auf mögliche Angriffe vorbereiten.

Mit Mai 2025 wurde das IT Security Team um einen Security Analysten erweitert. Die operative Hauptaufgabe dieser Rolle liegt darin, Informationssicherheitsvorfälle zu analysieren, zu dokumentieren und verfolgen.

Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz – NISG

Umsetzung der Anforderungen aus NIS 1

Von April bis Oktober 2025 fand das vorgeschriebene NIS 1.0-Audit statt, welches in Zusammenarbeit mit dem externen Prüfer abgeschlossen werden konnte. Der Prüfbericht vermittelt einen positiven Ersteindruck und wurde fristgerecht an die Behörde übermittelt. Die Rückmeldung der Behörde ist noch ausständig.

Ausblick auf die Anforderungen aus NIS 2 (NIS-2-Richtlinie / NISG 2026)

Das Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz (NISG) 2026 wurde am 23.12.2025 kundgemacht und tritt am 1. September 2026 in Kraft. Für die ASFINAG ergeben sich daraus strengere Anforderungen an die Cybersicherheit, neue Meldepflichten für Sicherheitsvorfälle sowie die verpflichtende Registrierung bei der neu geschaffenen Cybersicherheitsbehörde.

Die Änderungen betreffen insbesondere den Anwendungsbereich des Gesetzes. Während bisher ausschließlich Verkehrssteuerungseinrichtungen erfasst waren, müssen künftig sämtliche IT-Systeme der ASFINAG in den Geltungsbereich einbezogen werden. Zudem sieht das NISG 2026 kein Konzernprivileg vor. Jede betroffene ASFINAG-Gesellschaft fällt somit eigenständig in den Anwendungsbereich und ist für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich.

Obwohl die nationale Umsetzung der NIS-2-Richtlinie in Österreich bis Dezember 2025 noch ausstand, hat die ASFINAG bereits frühzeitig mit der Umsetzung organisatorischer, operativer und technischer Risikomanagementmaßnahmen begonnen und hierfür das Projekt „NIS 2.0“ initiiert. Somit startet die ASFINAG bereits gut vorbereitet um die gemäß NIS2 Gesetz definierten Meilensteine zu erreichen.

Liefersituation und Infrastruktur

Seit Ende 2025 ist die Liefersituation für IT-Infrastruktur spürbar angespannt, insbesondere aufgrund eines globalen Engpasses bei Speicherchips (DRAM) und deutlich gestiegener Preise. Getrieben wird dies vor allem durch die hohe Nachfrage aus KI-Rechenzentren und die Verlagerung von Produktionskapazitäten hin zu margenstärkeren Speicherlösungen. Die daraus resultierenden längeren Lieferzeiten und Preisvolatilitäten werden voraussichtlich bis 2027 nachwirken und betreffen sowohl Client- als auch Server- und Netzwerkkomponenten. Für anstehende Projekte bedeutet das mehr Vorlauf in der Planung, eine stärkere Standardisierung von Konfigurationen sowie die Absicherung über Rahmenverträge und Mengenkontingente. Aktuell entsteht daraus jedoch kein operatives Risiko für den Betrieb der IT-Systeme der ASFINAG.

3.2.2.6. Personal- und Fluktuationsrisiko

Die Gesamtfuktuationsrate der ASFINAG ist sehr gering ausgeprägt. Durch leistungsorientierte Vergütungssysteme, attraktive Sozialleistungen und der Möglichkeit, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln – sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaften als auch gesellschaftsübergreifend – wird das Fluktuationsrisiko minimiert.

Zudem werden strategische Konzepte entwickelt und ausgerollt, um im Rahmen eines vorausschauenden Generationenmanagements die bevorstehenden pensionsbedingten Austritte der nächsten Jahre möglichst risikofrei zu managen. Im Zuge des Projekts „Attraktive Arbeitgeberin“ wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt und zu einem guten Teil bereits umgesetzt, um das Thema eines möglichen Fachkräfte- und Nachwuchsmangels zu adressieren.

3.2.2.7. Klimabezogene Risiken

Von zunehmender Relevanz – vor allem im langfristigen Bereich – sind auch für die ASFINAG Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel:

- So können Schäden an der Infrastruktur durch Extremwetterereignisse im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen, sowie starken Niederschlägen entstehen.
- Weiters können klimatisch bedingte Ereignisse und Veränderungen zu einem zusätzlichen Personalbedarf und höheren Personalkosten führen.
- Einnahmenseitig könnten weitere CO₂-abhängige Anpassungen der Mautmodelle zu einem Rückgang der Maut-Einnahmen oder der Fahrleistung führen.
- Die Umstellung auf neue Antriebstechnologien des ASFINAG-internen Fuhrparks inklusive des Bedarfs an Ladeinfrastruktur kann erhöhte zusätzliche Investitionen erfordern.
- Die Unsicherheit, welche zukünftigen Technologien und Antriebsformen sich am Markt durchsetzen werden, stellt aufgrund möglicher Fehlinvestitionen in falsche Technologien ein Risiko für Stranded Assets im Infrastrukturausbau dar.

Alle diese Risiken werden intensiv analysiert und entsprechende Strategien und Maßnahmen zur Bewältigung abgeleitet. Eine für den Unternehmensbestand wesentliche Auswirkung ist allerdings nicht erkennbar.

3.2.2.8. Risiken im Zusammenhang mit Stromausfällen

Potenzielle Risiken aus überregionalen und länger andauernden Netzausfällen von Energieversorgungsunternehmen werden im ASFINAG-Risikomanagementsystem umfassend berücksichtigt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Auswirkungen auf den operativen Betrieb, insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Verkehrssteuerung und Systemverfügbarkeit und gegensteuernde Maßnahmen.

Zur Sicherstellung der Betriebs- und Netzverfügbarkeit im Ereignisfall wurden umfangreiche organisatorische und technische Maßnahmen implementiert. Diese umfassen unter anderem die Absicherung des Betriebs von Tunnelanlagen, Verkehrsmanagementzentralen und Rechenzentren (insbesondere des zentralen Mautsystems) durch Notstromversorgung, den Ausbau eigener erneuerbarer Energieerzeugung, den Einsatz redundanter Systemstrukturen sowie die Etablierung von Notfallplänen für Blackout-Szenarien unter Einbindung der Einsatzorganisationen.

4. Bericht über Forschung, Entwicklung und Innovation

Die ASFINAG bündelte 2019 die Bereiche Forschung, Entwicklung und Innovation in der Kernstrategie „Innovation“ und legte damit den Grundstein für ein konzernweites, systematisches Innovationsmanagement. 2020 wurde ein gesellschaftsübergreifendes Kernteam aufgebaut, das gemeinsam mit dem TOP-Management die Innovationsstrategie erarbeitete. 2022 folgte ein intensiver Erfahrungsaustausch im Silicon Valley, dessen Impulse in überarbeitete Leitsätze und Handlungsfelder einfließen. Entlang dieser Leitplanken wurde 2023 die fokussierte Weiterentwicklung der Innovationsarbeit vorangetrieben und organisatorisch verankert. 2024 standen dann Stakeholdermanagement, interne Wissensvermittlung und die Öffnung hin zu Partnerschaften besonders im Fokus. Zudem wurde die unternehmensweite Ideenwerkstatt weiter professionalisiert, um Ideen strukturiert zu sammeln, zu bewerten und zügig in Entscheidungen überzuführen. 2025 liefen konzernweit über 150 Forschungs- und Entwicklungsprojekte und das Ziel ist unverändert klar: Nützliche Innovationen rasch auf die Straße zu bringen, das Service für Kundinnen und Kunden zu steigern und die Arbeitsabläufe für Mitarbeiter:innen effizienter sowie sicherer zu machen.

Ein zentrales Highlight und sichtbares Zeichen für Open Innovation war die „Open Innovation Safari“ in Wien Kaisermühlen. Rund 250 Teilnehmende kamen vor Ort zusammen, darunter zahlreiche Startups, Technologieanbieter, Forschungspartner und Vertreter:innen von Infrastrukturbetrieben. In Live-Demonstrationen, Kurz-pitches und an Co-Creation-Stationen wurden Ideen präsentiert, diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt. Der Anspruch war dabei bewusst, über den Fahrbahnrand hinaus zu innovieren. Es ging nicht nur um inkrementelle Verbesserungen, sondern darum, neue Technologien und Geschäftsmodelle in realen Betriebsumgebungen anzutesten, Potenziale für Automatisierung und Nachhaltigkeit auszuloten und den Transfer in den Betrieb frühzeitig mitzudenken. Aus diesem intensiven Austausch entstanden konkrete Projektansätze, firmenübergreifende Synergien und belastbare Kooperationen, die 2026 schrittweise in Pilotierungen übergeführt werden.

Ergänzend nutzte die ASFINAG das IÖB (Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung)-Challenge-Format, um für komplexe Fragestellungen den Markt systematisch zu erkunden. Die laufenden Themenfelder reichen von Energieerzeugung auf minimaler Fläche über automatisierte Fahrzeuge für Betriebsarbeiten bis hin zum Treibhausgas- und Ressourcen-Monitoring auf Baustellen.

Auch forschungsseitig wurde das Fundament weiter gestärkt. Für Verkehrsinfrastrukturforschung arbeitet die ASFINAG eng mit Partnern im DACH-Raum zusammen und baut Kooperationen mit Hochschulen sowie HTLs aus. So werden Erkenntnisse aus Studien direkt in anwendungsnahe Tests überführt, etwa auf Testabschnitten oder in Laborumgebungen, und daraus Leitlinien für den Regelbetrieb abgeleitet.

In der Cross Company Community mit ÖBB, Wiener Stadtwerken und dem Flughafen Wien wurden Best Practices ausgetauscht und Themen wie Künstliche Intelligenz in der Mobilität vertieft diskutiert. Eine im Oktober organisierte Learning Journey in der ABM Inzersdorf brachte rund vierzig Vertreter:innen zusammen und zeigte, wie KI entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von Instandhaltung über Verkehrsflusssteuerung bis Customer Service, praktischen Mehrwert stiften kann. 2026 werden diese Impulse in gemeinsame Pilotprojekte überführt, um messbare Effizienz- und Qualitätsgewinne zu realisieren.

Strategisch richtungsweisend ist die 2024 in gesellschaftsübergreifender Zusammenarbeit erarbeitete Innovation Roadmap, die 2025 finalisiert wurde. Sie dient als belastbare Entscheidungsgrundlage dafür, in welchen Themenfeldern die ASFINAG ihre Innovationsaktivitäten priorisiert. Damit werden Ressourcen gezielt auf Projekte mit hohem Nutzen für Sicherheit, Verfügbarkeit, Nachhaltigkeit und Kunden-/Kundinnenerlebnis gelenkt.

Abschließend wurde der digitale Innovationsauftritt unter www.asfinag.at/innovation umfassend aktualisiert. Abgeschlossene Projekte, laufende Challenges und Themen für Diplomarbeiten werden laufend veröffentlicht, um Transparenz zu schaffen, Wissen zu teilen und neue Partner:innen anzusprechen.

5. **Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess**

Gem. § 82 AktG ist das Management dafür verantwortlich, dass ein Rechnungswesen und ein Internes Kontrollsystem (IKS) geführt werden, die den Anforderungen des Unternehmens entsprechen. Im Berichtszeitraum wurde auf Basis eines etablierten umfassenden Risikomanagementsystems dieser Risikomanagementansatz verfolgt und der systematische Umgang mit Risiken gewährleistet.

Sowohl Risikomanagement als auch das Interne Kontrollsystem umfassen alle Gesellschaften der ASFINAG-Gruppe.

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale der Überwachung und Kontrolle des Internen Kontrollsystems (IKS) und Risikomanagementsystems (RMS) erfolgt in Anlehnung an das COSO-Rahmenwerk¹.

5.1. **Kontrollumfeld**

Im Berichtszeitraum dienten die Abteilung Finanzierung und Rechnungswesen sowie die Abteilung Konzerncontrolling mit den Controlling-Einheiten in den Gesellschaften als betriebswirtschaftliches Kompetenzzentrum in der Unternehmensgruppe und gingen dabei nach den wirtschaftlichen Grundsätzen Wertorientierung und Ergebnissteuerung vor.

Den genannten Abteilungen oblag auch 2025 eine Regelungskompetenz zu allen Fragen des Controllings, Rechnungswesens und Risikomanagements zur Sicherstellung der Anwendung konzern-einheitlicher methodischer Standards. Zur Unterstützung der operativen Umsetzung wurden Konzernrichtlinien, Handbücher, Leitfäden, Arbeitsanweisungen und Checklisten erstellt.

Die ASFINAG-Gruppe wird über das Konzernergebnis und daraus abgeleitete Kennzahlen gesteuert. Sie verfügt über eine detaillierte Kurz-, eine aggregierte Mittel- sowie eine zusammengefasste Langfristplanung. Ablauf, Prämissen, Detaillierung, Verantwortlichkeiten und Instrumente für die Planung werden jährlich mittels Planungshandbuch kommuniziert und mittels Planungskalender verfolgt.

Die Planung des laufenden Jahres (Erwartungsplan) wird quartalsweise aktualisiert und konsolidiert. Die Planbilanz, die Plan-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Plan-Geldflussrechnung wird dem Aufsichtsrat präsentiert. Darüber hinaus werden dem Aufsichtsrat die Investitionen (insbesondere Bauprogramm) und die Auswirkungen auf den Schuldenstand zur Kenntnis gebracht. Die Planung des Folgegeschäftsjahres beginnt im Frühjahr mit der Aussendung der Prämissen und endet im Juli. Im Rahmen der Planung wird gleichzeitig eine Mittelfristplanung erstellt. Diese Planung ist gem. Artikel II § 10 ASFINAG Gesetz iVm § 10 ASFINAG Ermächtigungsgesetz 1997 und gem. Punkt IV Abs. 2 Fruchtgenussvertrag vom 25. Juli 1997 (in der Fassung vom 22. Mai 2014) dem Eigentümerversorger (BMIMI) vorzulegen. Eine Zustimmung zur Planung erfolgt durch das BMIMI im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF). Die Zustimmung des BMIMI zur Planung für 2026 wurde im November 2025 erteilt.

Die Finanzbuchhaltung wird in SAP abgebildet. Die Bewirtschaftung des Anlagevermögens erfolgt in einem weitestgehend automatisierten Ablauf. Die Zugänge im Anlagevermögen erfolgen im Wesentlichen über SAP „Investitionsmaßnahmen“ (PSP-Elemente). Die Anlageninventarisierung und Abgangsmeldungen obliegen dezentral den Fachbereichen bzw. Inventarverantwortlichen, deren Aufgaben in einer entsprechenden Arbeitsanweisung festgelegt sind.

¹ Das Committee of Sponsored Organisations (COSO) hat einen von der SEC (U.S. Securities and Exchange Commission) anerkannten Standard für interne Kontrollen, das COSO-Modell erstellt, das zur Beschreibung des Internen Kontrollsystems (IKS) im Lagebericht von Austrian Financial Reporting and Auditing Committee (AFRAC) empfohlen wird.

Die Verbuchung der Kontobewegungen erfolgt grundsätzlich tagesaktuell. Kreditoren-Zahlungslisten aller in SAP geführten Gesellschaften werden zweimal wöchentlich erstellt, geprüft und einer Überweisung zugeführt. Zur Optimierung des Liquiditätsmanagements sind Cash-Pooling und das Handbuch für den Zahlungsverkehr wirksame Instrumente.

Das Rechnungswesen ist für die Prüfung, Erfassung und Zahlungsvorbereitung aller Eingangsrechnungen zuständig. In der Kreditorenbuchhaltung werden Rechnungen, Zahlungsaufträge diverser Bereiche und Anzahlungsanforderungen erfasst. Auf die Kontrolle der gesetzlichen Erfordernisse, der umsatz- und körperschaftsteuerlichen Tatbestände und der internen Unterschriftenregelung wird in diesem Arbeitsbereich besonderer Wert gelegt. Ein elektronischer Rechnungsworkflow ist für alle ASFINAG-Gesellschaften im Einsatz, der diese Intention noch besser unterstützt.

Die Kundenabrechnung erfolgt über ein eigenes SAP-Mautsystem bzw. im Bereich der Liegenschaften über das Modul SAP-RE-FX (Flexible Real Estate Management) mit einer Schnittstelle zum Core-SAP. Hier werden automatisiert die relevanten Buchungen bewerkstelligt bzw. die Salden in das Core-SAP übernommen. In kleiner Anzahl werden im SAP-SD (Sales & Distribution) auch weitere Geschäftsfälle (z.B. Verrechnung von Versicherungsschäden und Verrechnung von Kostenbeteiligungen) fakturiert. Die Abbildung der finanziellen Schulden ebenso wie die Berechnung der finanziellen Risikokennziffern erfolgt über ein eigenes SAP Treasury Modul. Im Bereich Zahlungsverkehr wird vor allem das SAP Modul Bank Communication Manager (BCM) verwendet.

Die Bilanzierung der Konzerngesellschaften nach UGB und IFRS wird im Rechnungswesen in Abstimmung mit dem Konzerncontrolling ausgeführt.

Die Archivierung der Originalbelege erfolgt in einem Dokumentenmanagementsystem (DMS) mit einer Schnittstelle ins SAP. Weiters ist ein allgemeines Dokumentenmanagementsystem für Verträge und sonstige wichtige Unterlagen eingerichtet.

Im Bereich der Finanzierung ist die Einhaltung einer Treasury-Richtlinie maßgeblich. In der Richtlinie sind Grundsätze und Ziele des Risikomanagements im Finanzierungsbereich erfasst. Es wird die Risikopolitik betreffend Umgang mit Marktrisiken (Zinsen, Preise, Wechselkurse), Liquiditätsrisiko und Kontrahentenrisiko sowie das diesbezügliche Limitwesen und die Erfolgsbewertung geregelt. Darüber hinaus sind Berichts- und Zustimmungspflichten in Richtung des Aufsichtsrates hinsichtlich der Finanzierungstätigkeit auch in den Geschäftsordnungen definiert. Die Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit des operativen Liquiditätsmanagements ist auch durch ein Handbuch zum Zahlungsverkehr gewährleistet.

Die ordnungsgemäße Abwicklung der durch die ASFINAG bezogenen Leistungen ist durch eine Vielzahl von Prozessen und Prozessschritten mit hinterlegten Kontrollen definiert. Dies reicht von klar geregelten Beschaffungsprozessen (insbesondere öffentliches Vergaberecht) über ein laufendes Management mit Hilfe von Controlling-/Projektcontrolling, örtlicher Bauaufsicht, begleitender Kontrolle bei größeren Projekten, institutionalisierten Lenkungsausschüssen, definierten Anti-Claiming-Prozessen usw. bis hin zu Berechtigungen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Rechnungsprüfung, die in einer für alle verbindlichen Unterschriftenregelung münden. Ein hohes Augenmerk liegt hier naturgemäß auf den Bauleistungen, da diese betreffend ihrer Dimension und somit auch hinsichtlich des Risikos am bedeutendsten sind. Dem wird mit klar geregelten Genehmigungskompetenzen des Aufsichtsrates im Baubereich Rechnung getragen.

Insgesamt liegt in der ASFINAG ein ausgeprägtes Regelungssystem vor, um Strukturen, Rollen, Funktionen und Prozesse klar festzulegen. Bestandteile sind im Wesentlichen Richtlinien, Handbücher, Leitfäden und Arbeitsanweisungen. Sämtliche Abteilungen sorgen mit Unterstützung des Qualitätsmanagements dafür, dass die Regelungen durch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess aktuell sind und auf das notwendige Ausmaß beschränkt bleiben.

5.2. Risikobeurteilung

Die wesentliche Aufgabe eines Risikomanagementsystems liegt in der frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken und der Planung bzw. Veranlassung jener Maßnahmen, die negative Entwicklungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens hintanhaltend oder zumindest begrenzen. Zentraler Bestandteil des Risikomanagementsystems ist ein Berichtssystem, mit dem die gesamtwirtschaftliche Entwicklung analysiert und deren voraussichtliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens bestimmt wird.

Das Berichtswesen der ASFINAG gliedert sich in zwei wesentliche Teile, eine Beurteilung der Risikolage auf Gesellschaftsebene sowie einen konzernweiten Gesamtrisikobericht, wobei die Basis eine detaillierte Risikodokumentation aller für das Gesamtunternehmen wesentlichen Risiken im ASFINAG Risikomanagementsystem (ARIMAS) bildet. Halbjährlich findet ein konzernweites Risk Assessment statt, mit dem Ziel einer Aktualisierung und Überprüfung der generellen Risikolage inkl. Überprüfung von Angemessenheit und Wirksamkeit hinsichtlich zugehöriger steuernder Maßnahmen / Vorkehrungen. Die Ergebnisse des Risk Assessments werden zunächst in Berichten auf Gesellschaftsebene kommuniziert. Im Anschluss erfolgt die Konsolidierung der Ergebnisse in einem ausführlichen Gesamtrisikobericht, in welchem insbesondere die identifizierten TOP-Risiken des Gesamtunternehmens sowie wesentliche Veränderungen in der Risikolandschaft im Detail dargestellt sind.

Im Rahmen eines Risiko-Komitees werden die Ergebnisse des Gesamtrisikoberichts ausführlich besprochen. Teilnehmende sind der Vorstand, alle Geschäftsführer:innen sowie die mit Compliance und Risikomanagement beauftragten Mitarbeitenden. Eine zusammenfassende Übersicht darüber wird dem Aufsichtsrat im Rahmen der Prüfungsausschüsse zur Verfügung gestellt.

Weiters finden auf Unternehmens- bzw. Abteilungsebene eine Vielzahl an Risikomanagementaktivitäten statt. Beispielsweise verfügt das Treasury über IT-gestützte Risikomanagement-Tools und eine standardisierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsgremien. Für alle großen Bauprojekte findet eine explizite Risikoanalyse statt. Eine Risikobewertung ist außerdem auch Bestandteil jedes Revisionsberichtes.

Die ASFINAG versteht sich grundsätzlich als ein risikoaverses Unternehmen, wobei ein aktiver Umgang mit den identifizierten Risiken gepflegt wird. So werden auch neu identifizierte Risiken aufgegriffen, in einer detaillierten Analyse die Auswirkungen für die ASFINAG erhoben und Maßnahmen zur Risikominimierung festgelegt.

Risikoinformationen stellen im Unternehmen eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für das Management dar. Die Risikobeurteilung ist auch eine der Grundlagen für das Interne Kontrollsystem, dessen operativer Fokus auf organisatorischen Richtlinien und Regelungen, Kontrollmechanismen und einer definierten Prozessverantwortung liegt.

Im Zusammenhang damit werden daher unterstützt und gesichert:

- die ordnungsgemäße Geschäftsführung,
- die Einhaltung der Geschäftspolitik,
- die Einhaltung gesetzlicher und sonstiger rechtlicher Grundlagen (Compliance),
- die Einhaltung vorgegebener Ziele und
- die Vermögenswerte der Organisation.

Die ASFINAG versteht einen offenen Umgang mit Risiken als wesentlichen Erfolgsfaktor. Die Dokumentation der Risiken sowie der ergriffenen Maßnahmen sind Grundlage für ein weiterführendes Wissensmanagement. Auf eine Verzahnung mit der internen Revision, Compliance und Qualitätsmanagement durch gemeinsam abgestimmte Auditpläne und durch den Austausch risikorelevanter Ergebnisse wird großer Wert gelegt.

5.3. Kontrollmaßnahmen

Unterstützt wird das Risikomanagementsystem durch ein System der internen Kontrolle, das durch die allgemeinen Grundsätze des Vier-Augen-Prinzips, der Funktionstrennung und der Vorgabe von Richtlinien für bestimmte Maßnahmen gekennzeichnet ist.

Der Vorstand nimmt hier eine wesentliche Kontrollfunktion wahr, einerseits als Auftraggeber der internen Revision aber insbesondere auch durch die Initiierung von Maßnahmen, die aus der beschriebenen regelmäßigen Berichtserstattung abgeleitet werden.

Damit das Interne Kontrollsystem (IKS) regelmäßig auf seine Angemessenheit evaluiert werden kann und damit überwachbar wird, dass regelmäßige Kontrollaktivitäten nachweislich erbracht werden, sind die Ist-Prozesse mit den Prozessablaufdiagrammen mittels der Software „Adonis“ auf einer Prozesslandkarte zur Verfügung gestellt. Weiters ist dies durch Freigabe- und Kontrollschritte angereichert.

Im Rahmen des Prozessmanagements werden regelmäßig alle Prozessverantwortlichen zur Überprüfung und Aktualisierung ihrer Prozesse aufgefordert. Die Kontrollschritte sind definiert und die Art der Dokumentation festgelegt. Es finden laufend Reviews zur Sicherstellung der Aktualität und Angemessenheit der Prozesse statt. Bei Bedarf werden die Prozesse oder die darauf basierenden Abläufe angepasst. Weiters werden die Prozesse laufend vom Qualitätsmanagement (QM) auditiert und dementsprechend auf ihre Zweckmäßigkeit bzw. Einhaltung überprüft.

Darüber hinaus sichert die interne Revision eine fortlaufende Überprüfung in Teilbereichen im Rahmen ihrer Prüfungsaufträge – das IKS ist ein wesentliches Prüfobjekt in nahezu jeder Prüfung. Es werden auch explizite IKS-Prüfungen durchgeführt. Dies geschieht – insbesondere im Bereich der rechnungslegungsrelevanten Prozesse – regelmäßig durch Hinzuziehung externer Fachleute, um hier ein höchstmögliches Maß an Qualität zu erreichen. Auf Basis der Ergebnisse werden Maßnahmen vereinbart, deren Umsetzung von der internen Revision entsprechend überwacht und damit letztendlich sichergestellt wird.

Wesentliche Elemente zur Risikosteuerung und Kontrolle in der Rechnungslegung sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Kontrollen bei der Abschlusserstellung, transparente Vorgaben mittels Richtlinien, Handbüchern, Leitfäden, Arbeitsanweisungen und Checklisten zur Bilanzierung und Abschlusserstellung und angemessene Zugriffsregelungen in den abschlussrelevanten IT-Systemen. Das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung sind auch bei den Rechnungslegungsprozessen wichtige Kontrollprinzipien.

5.4. Information und Kommunikation

Seitens des Controllings ergehen Monats- und Quartalsberichte an die Geschäftsführung der Gesellschaften, sowie konsolidiert an den Vorstand. Die Berichte enthalten die Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS auf Basis Year to Date (YtD) im Vergleich zum Plan. Zusätzlich erfolgt ein Vergleich auf Jahressicht zwischen dem genehmigten Plan und dem Vorjahr zur quartalsweise erstellten Erwartungsplanung, ergänzt um Kennzahlen und eine Management Summary.

Das Ergebnis der Erwartungsplanungen wird auf Gesellschaftsebene im Rahmen von eigenen Terminen zwischen der Geschäftsführung der Gesellschaften, dem Vorstand und Controlling besprochen. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bauprogramms werden die Ergebnisse der Erwartungsplanung darüber hinaus noch gesondert zwischen der Geschäftsführung der betroffenen Gesellschaften, Bereichsverantwortlichen, dem Vorstand sowie Controlling und der Holding-Abteilung Konzernsteuerung abgestimmt.

Auf Konzernebene wird die Erwartungsplanung dem Aufsichtsrat jeweils in der nächstfolgenden Sitzung zur Kenntnis gebracht. Im Berichtswesen an den Aufsichtsrat sind neben dem kaufmännischen Standardberichtswesen Statusberichte aller wesentlichen Unternehmensbereiche enthalten. Die finanziell gewichtigen Themen wie Finanzierung und Bauprogramm sind in einer standardisierten Form einem Monitoring durch den Aufsichtsrat

unterzogen. Zusätzlich sind durch die Geschäftsordnungen insbesondere in diesen Bereichen Zustimmungs- und Berichtspflichten definiert.

Das Finanzmanagement berichtet über Liquidität und Finanzverbindlichkeiten, über die Rahmenbedingungen auf den Kapitalmärkten, über Veranlagungsperformance sowie über die finanziellen Risiko-Kennziffern.

5.5. Überwachung

Die interne Revision, organisatorisch als Abteilung direkt dem Vorstand unterstellt, prüft ausgewählte Betriebs- und Geschäftsprozesse sowie das Interne Kontrollsystem. Die Prüfungen erfolgen nach einem vom Vorstand verabschiedeten Revisionsprogramm, ergänzt um Kurz- und Sonderprüfungen. In den Revisionsberichten werden Maßnahmen formuliert, die nach Umsetzungsbeauftragung durch den Vorstand einem Follow-Up unterzogen werden.

Besonderer Fokus der internen Revision ist die Sicherstellung aller betrieblicher Abläufe im Einklang mit den konzernweiten Richtlinien und Regelungen, aber auch mit den Satzungen oder den Gesellschaftsverträgen der einzelnen Gesellschaften sowie mit den geltenden Gesetzen. Darüber hinaus werden die Thematiken der Aufgaben- und der Funktionstrennung sowie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips begutachtet. Die interne Revision überprüft speziell auch beim Einsatz von Informationstechnologien, ob entsprechende Berechtigungssysteme oder zusätzliche Kontrollen in dokumentierter Form vorliegen.

Mit Abschluss des Berichtsjahres waren die wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Prozesse geprüft und es wurden keine Risiken festgestellt, denen nicht in adäquater Art und Weise begegnet wird. Bei festgestelltem Änderungsbedarf wurden die vereinbarten Maßnahmen umgesetzt bzw. ist die Umsetzung definiert und in Planung.

Die Prüfungstätigkeit der internen Revision erfolgt unabhängig nach internationalen Standards für die berufliche Praxis und unter Wahrung der Rechtschaffenheit, Objektivität, Vertraulichkeit und Fachkompetenz.

Wien, am 09. April 2026

Der Vorstand

Dipl. Ing. Herbert Kasser e.h.

Mag. Hartwig Hufnagl e.h.

BESTÄTIGUNGSVERMERK
JAHRESABSCHLUSS 2025

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Bericht zum Jahresabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den beigefügten Jahresabschluss der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Wien, bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Gewinn- und Verlustrechnung für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie dem Anhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2025 sowie der Ertragslage der Gesellschaft für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Abgrenzung von fruchtgenussrechterhöhenden Maßnahmen, aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

Sachverhalt und Problemstellung

Das von der ASFINAG verantwortete Bauvolumen für den Ausbau und Erhalt des Straßennetzes sowie damit zusammenhängender Anlagen betrug im Geschäftsjahr 2025 insgesamt rund 1.561 Mio. EUR (VJ: 1.519 Mio. EUR). Diese Ausgaben müssen entsprechend ihrer Art entweder dem nicht abnutzbaren Fruchtgenussrecht, dem abnutzbaren Sachanlagevermögen oder den sofort aufwandswirksamen Instandhaltungskosten zugeordnet werden.

Im Jahresabschluss sind ein von der Republik Österreich eingeräumtes Fruchtgenussrecht in Höhe von rd. 17.677,1 Mio. EUR (VJ: rund 17.121,4 Mio. EUR) sowie Anzahlungen für das Fruchtgenussrecht in Höhe von rund 1.132,3 Mio. EUR (VJ: rund 1.153,1 Mio. EUR) ausgewiesen. Zum Fruchtgenuss werden jene Maßnahmen (Neubau und Erweiterungen) gerechnet, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche (Vermehrung befahrbarer Fläche inklusive der dazugehörigen Straßenausrüstung und Grundeinlöse) und dadurch zu Mehrverkehr und höheren Mauteinnahmen führen. Ebenso fruchtgenusserhöhend sind bauliche Maßnahmen im Bereich der Straße inklusive technischer Ausrüstung. Das Fruchtgenussrecht unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung. Aktivierungs-

pflichtige Maßnahmen in Anlagen, die sich im Eigentum der ASFINAG befinden, werden hingegen über die planmäßige Nutzungsdauer abgeschrieben und damit über mehrere Jahre verteilt aufwandswirksam. Kosten für laufende Instandhaltungsmaßnahmen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Insbesondere bei größeren Bau- und Sanierungsprojekten besteht das Risiko einer fehlerhaften Abgrenzung von nicht abnutzbaren fruchtgenussrechterhöhenden Maßnahmen, planmäßig abzuschreibenden aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen. Fehlerhafte Abgrenzungen können erhebliche Auswirkungen auf das Jahresergebnis der Berichtsperiode sowie zukünftiger Abschlüsse haben. Wir haben daher diesen Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen und Informationen zu den im Geschäftsjahr fruchtgenussrechterhöhend aktivierten Beträgen sowie zu den Investitionen in das Anlagevermögen sind im Anhang unter den Punkten 2.1. A I (Immaterielle Vermögensgegenstände) und II (Sachanlagen) enthalten.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen erlangt und die Ausgestaltung und Wirksamkeit ausgewählter Kontrollen in Zusammenhang mit der Anlage von Projektstrukturplan-Elementen insbesondere hinsichtlich der Vergabe des Merkmals betreffend die Klassifizierung von Baumaßnahmen (Einteilung der Maßnahmen in Fruchtgenuss-, Investitions-, Sanierungs- und Aufwandsprojekte) und deren Übereinstimmung mit den maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften und internen Bilanzierungsrichtlinien stichprobenweise überprüft. Die Auswahl der Stichprobe erfolgte anhand risikoorientierter Kriterien unter Berücksichtigung von im Geschäftsjahr vorgenommenen Aktivierungen (Fruchtgenuss- und Investitionsprojekte) sowie angefallenen Aufwendungen (Sanierungs- und Aufwandsprojekte). Darauf aufbauend haben wir aussagebezogene Prüfungshandlungen festgelegt, die wir auf die ausgewählte Stichprobe von Baumaßnahmen angewandt haben. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht der Beschreibungen der Baumaßnahmen, den Abgleich mit der internen Bilanzierungsrichtlinie und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Jahresabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr der Gesellschaft von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus.

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Jahresabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Lagebericht

Der Lagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Jahresabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Lageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Lagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a Abs 2 UGB und steht in Einklang mit dem Jahresabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Jahresabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über die Gesellschaft und ihr Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Lagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 20. Mai 2025 als Abschlussprüfer für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr gewählt und am 24. Juli 2025 vom Aufsichtsrat mit der Durchführung der Abschlussprüfung beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem am 31. Dezember 2020 endenden Geschäftsjahr Abschlussprüfer der Gesellschaft.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Jahresabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Art 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Mag. Gerhard Marterbauer.

Wien, 9. April 2026

Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH

Mag. Gerhard Marterbauer e.h.
Wirtschaftsprüfer

ppa. Mag. Michael Horntrich e.h.
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Jahresabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutsch-sprachigen und vollständigen Jahresabschluss samt Lagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

A|S|F|I|N|A|G



KONZERNABSCHLUSS 2025

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

KONZERN GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

(in EUR)

	Notes	2025	2024
Umsatzerlöse	8.	3.287.386.395,57	3.103.139.001,23
sonstige Erträge	9.	148.564.458,52	145.426.382,49
aktivierte Eigenleistungen		7.409.280,70	6.989.080,61
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	10.	-1.549.549.577,83	-1.468.265.972,09
Personalaufwand	11.	-321.773.817,95	-298.590.334,19
sonstige Aufwendungen	12.	-286.417.911,27	-268.504.224,16
Ergebnis vor Zinsen, Ertragssteuer und Abschreibungen (EBITDA)		1.285.618.827,74	1.220.193.933,89
Ab- und Zuschreibungen, Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	13.,16.,19.	-7.886.009,25	-97.307.031,89
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)		1.277.732.818,49	1.122.886.902,00
Finanzergebnis		-187.148.424,19	-170.384.181,82
Zinsaufwand	14.	-211.534.153,36	-194.700.816,45
sonstige Finanzaufwendungen	14.	-6.722.940,46	-5.837.197,15
Zinsertrag	14.	25.527.813,81	24.359.331,29
sonstige Finanzerträge	14.	5.994.260,25	5.986.018,91
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bilanzierter Unternehmen	5.	-413.404,43	-191.518,42
Ergebnis vor Steuern (EBT)		1.090.584.394,30	952.502.720,18
Ertragsteuern	15.	-250.625.457,40	-218.897.684,84
KONZERNERGEBNIS		839.958.936,90	733.605.035,34
Davon entfallen auf:			
Eigentümer der Muttergesellschaft		839.958.936,90	733.605.035,34
nicht beherrschende Anteile		0,00	0,00

KONZERNGESAMTERGEBNISRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

(in EUR)

	Notes	2025	2024
KONZERNERGEBNIS		839.958.936,90	733.605.035,34
Neubewertung von leistungsorientierten Plänen	21.	502.851,16	-358.491,41
darauf entfallende latente Steuern	30.	-115.655,75	82.453,03
sonst. Ergebnis (nach Ertragsteuern), welches in Folgeperioden nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wird		387.195,41	-276.038,38
GESAMTERGEBNIS		840.346.132,31	733.328.996,96
Davon entfallen auf:			
Eigentümer der Muttergesellschaft		840.346.132,31	733.328.996,96
nicht beherrschende Anteile		0,00	0,00

KONZERNBILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2025

(in EUR)

VERMÖGENSWERTE	Notes	2025	2024
Immaterielle Vermögenswerte	16., 17.	19.179.013.012,20	18.620.121.119,59
Sachanlagen	18., 19.	910.991.528,53	787.111.075,10
als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	20.	14.207.198,12	14.377.265,05
nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	5.	1.700.141,63	1.394.715,78
übrige Vermögenswerte	24.	74.297.159,47	74.698.139,15
aktive latente Steuern	15.	85.566.063,59	71.798.709,47
langfristige Vermögenswerte		20.265.775.103,54	19.569.501.024,14
Vorräte	25.	23.488.832,74	23.092.506,89
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23., 31.	273.978.936,94	246.908.440,95
übrige Vermögenswerte	24.	119.251.084,99	125.293.363,93
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.	17.713.649,13	65.688.959,57
kurzfristige Vermögenswerte		434.432.503,80	460.983.271,34
SUMME VERMÖGENSWERTE		20.700.207.607,34	20.030.484.295,48

EIGENKAPITAL UND SCHULDEN	Notes	2025	2024
Grundkapital		392.433.304,51	392.433.304,51
Kapitalrücklagen		69.915.790,07	69.915.790,07
Gewinnrücklagen		6.318.012,97	6.318.012,97
Kumulierte Konzernergebnisse		9.468.395.537,47	8.933.049.405,16
auf Eigentümer der Muttergesellschaft entfallendes Eigenkapital		9.937.062.645,02	9.401.716.512,71
nicht beherrschende Anteile		4.700.000,00	4.700.000,00
Eigenkapital	30.	9.941.762.645,02	9.406.416.512,71
finanzielle Schulden	28.	9.126.367.260,28	7.663.715.200,68
Rückstellungen für Verpflichtungen ggü. Beschäftigten	21.	39.227.946,00	40.376.403,00
Rückstellungen	22.	35.306.265,00	37.975.098,95
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.	29.581.823,07	7.442.830,03
Vertragsverbindlichkeiten	8.	105.418.387,18	102.601.078,87
übrige Schulden	27.	1.044.781,14	798.745,72
langfristige Schulden		9.336.946.462,67	7.852.909.357,25
finanzielle Schulden	28.	109.750.454,72	1.612.934.784,75
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	26.	548.178.778,39	504.799.699,53
Vertragsverbindlichkeiten	8.	158.513.906,36	155.585.458,93
übrige Schulden	27.	104.805.105,81	112.558.555,18
Ertragsteuerschulden	15.	31.080.268,78	0,00
Rückstellungen	22.	469.169.985,59	385.279.927,13
kurzfristige Schulden		1.421.498.499,65	2.771.158.425,52
SUMME EIGENKAPITAL UND SCHULDEN		20.700.207.607,34	20.030.484.295,48

KONZERN-CASHFLOW-STATEMENT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

(in EUR)

	Notes	2025	2024
Ergebnis vor Steuern		1.090.584.394,30	952.502.720,18
Gewinn/Verlust aus Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-2.411.080,02	-5.888.213,71
Ab-/Zuschreibungen, Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	13., 16., 19.	7.886.009,25	97.307.031,89
Zinsaufwand	14.	211.534.153,36	194.700.816,45
Zinsertrag	14.	-25.527.813,81	-24.359.331,29
gezahlte Zinsen aus operativer Tätigkeit		-441.953,24	-210.336,93
erhaltene Zinsen aus operativer Tätigkeit		35.960,18	27.095,42
sonstige unbare Finanzaufwendungen/-erträge	14.	1.123.424,64	24.401,66
sonstige bare Finanzaufwendungen/-erträge	14.	-18.660,00	-18.295,00
Veränderung Nettoumlaufvermögen	23. bis 27.	-35.703.549,42	61.783.647,89
Veränderung Rückstellungen	21., 22.	78.312.501,54	13.206.174,61
Cashflow aus laufender Tätigkeit		1.325.373.386,78	1.289.075.711,17
gezahlte Ertragssteuern		-208.244.967,02	-243.010.496,91
Cashflow aus operativer Tätigkeit		1.117.128.419,76	1.046.065.214,26
Einzahlungen aus dem Verkauf von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		5.138.545,41	8.784.048,66
erhaltene Dividenden aus Finanzinvestitionen		79.818,26	80.000,00
gezahlte Zinsen aus Investitionstätigkeit		-100.398,42	-52.852,33
erhaltene Zinsen aus Investitionstätigkeit		9.113.123,63	17.484.130,24
Auszahlungen für den Erwerb des Fruchtgenussrechts		-399.693.649,55	-512.659.561,31
Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten (ausg. Fruchtgenussrecht) und Sachanlagen		-218.097.032,68	-183.745.043,79
Auszahlungen aus dem Erwerb von Anteilen, Kapitalerhöhungen von assoziierten Unternehmen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien		-718.830,28	-315.626,32
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-604.278.423,63	-670.424.904,85
Einzahlungen aus der Aufnahme von finanziellen Schulden	32.	2.781.044.946,58	895.703.064,29
gezahlte Dividenden	30.	-305.000.000,00	-255.000.000,00
gezahlte Zinsen aus Finanzierungstätigkeit		-224.041.612,59	-200.698.816,74
erhaltene Zinsen aus Finanzierungstätigkeit		6.673.570,36	6.961.531,54
Auszahlung aus der Tilgung von finanziellen Schulden	32.	-2.819.502.210,92	-979.430.099,90
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-560.825.306,57	-532.464.320,81
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente per 01.01.		65.688.959,57	222.512.970,97
Cashflow aus operativer Tätigkeit		1.117.128.419,76	1.046.065.214,26
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-604.278.423,63	-670.424.904,85
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit		-560.825.306,57	-532.464.320,81
Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente per 31.12.		17.713.649,13	65.688.959,57

ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

(in EUR)

	Notes	Grundkapital	Kapitalrücklagen	Gewinn rücklagen	Rücklage der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen	Gewinnvortrag	kumulierte Konzernergebnisse	Anteil Eigentümer der Muttergesellschaft	nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
Stand zum 01.01.2024		392.433.304,51	69.915.790,07	6.318.012,97	-5.220.447,84	8.459.940.856,04	8.454.720.408,20	8.923.387.515,75	4.700.000,00	8.928.087.515,75
Konzernergebnis		0,00	0,00	0,00	0,00	733.605.035,34	733.605.035,34	733.605.035,34	0,00	733.605.035,34
sonstiges Ergebnis		0,00	0,00	0,00	-276.038,38		-276.038,38	-276.038,38	0,00	-276.038,38
Gesamtergebnis		0,00	0,00	0,00	-276.038,38	733.605.035,34	733.328.996,96	733.328.996,96	0,00	733.328.996,96
Dividende	30.	0,00	0,00	0,00	0,00	-255.000.000,00	-255.000.000,00	-255.000.000,00	0,00	-255.000.000,00
Stand zum 31.12.2024		392.433.304,51	69.915.790,07	6.318.012,97	-5.496.486,22	8.938.545.891,38	8.933.049.405,16	9.401.716.512,71	4.700.000,00	9.406.416.512,71
Konzernergebnis		0,00	0,00	0,00	0,00	839.958.936,90	839.958.936,90	839.958.936,90	0,00	839.958.936,90
sonstiges Ergebnis		0,00	0,00	0,00	387.195,41	0,00	387.195,41	387.195,41	0,00	387.195,41
Gesamtergebnis		0,00	0,00	0,00	387.195,41	839.958.936,90	840.346.132,31	840.346.132,31	0,00	840.346.132,31
Dividende	30.	0,00	0,00	0,00	0,00	-305.000.000,00	-305.000.000,00	-305.000.000,00	0,00	-305.000.000,00
Stand zum 31.12.2025		392.433.304,51	69.915.790,07	6.318.012,97	-5.109.290,81	9.473.504.828,28	9.468.395.537,47	9.937.062.645,02	4.700.000,00	9.941.762.645,02

KONZERNANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Inhaltsverzeichnis

A. ALLGEMEINES UND RECHTLICHE GRUNDLAGEN	4
1. Allgemeines	4
2. Grundlagen der Rechnungslegung	5
2.1. Erstmalig anzuwendende Standards und Interpretationen	5
2.2. Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete Standards und Interpretationen	5
3. Rechnungslegungsmethoden sowie Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen	7
3.1. Rechnungslegungsmethoden	7
3.2. Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen	7
B. ANGABEN ZUR STRUKTUR VON ASFINAG	9
4. Konsolidierungskreis	9
5. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	10
6. Nahestehende Unternehmen und Personen	11
6.1. Nahestehende Unternehmen	11
6.2. Nahestehende Personen	13
C. ERGEBNIS DES JAHRES	16
7. Segmentberichterstattung	16
8. Umsatzerlöse	16
8.1. Art der Dienstleistungen und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen	17
8.2. Aufgliederung der Umsatzerlöse	19
8.3. Vertragskosten	19
8.4. Vertragsverbindlichkeiten	19
9. Sonstige Erträge	20
10. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	20
11. Personalaufwand	21
12. Sonstige Aufwendungen	22
13. Abschreibungen und Zuschreibungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	22
14. Finanzergebnis	23
15. Ertragsteuern	23
D. VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN	27
16. immaterielle Vermögenswerte (außer Firmenwert)	27
17. Firmenwert	31
18. Sachanlagen	33
19. Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen und Leasingverbindlichkeiten	36
19.1. ASFINAG als Leasingnehmer	37
19.2. ASFINAG als Leasinggeber	38
20. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	39
21. Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten	40
21.1. Abfertigungen	41
21.2. Pensionen	42
21.3. Jubiläumsgelder	43
22. Rückstellungen	44
E. NETTOUMLAUFVERMÖGEN	47
23. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	47
24. übrige Vermögenswerte	47
25. Vorräte	48
26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	49
27. übrige Schulden	49

F. FINANZ- UND KAPITALSTRUKTUR, FINANZINSTRUMENTE UND RISIKOMANAGEMENT	50
28. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	50
28.1. Einstufungen nach IFRS 7 und beizulegende Zeitwerte	53
28.2. Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis nach IFRS 7	55
28.3. Übersicht Finanzinstrumente	56
29. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	57
30. Eigenkapital	57
30.1. sonstiges Ergebnis	58
30.2. Dividende	58
30.3. Grundkapital und Rücklagen	58
30.4. Nicht beherrschende Anteile	58
31. Risikomanagement	59
31.1. Ausfallrisiko	60
31.2. Liquiditätsrisiken	62
31.3. Marktrisiken	63
G. SONSTIGES	66
32. Konzern-Cashflow-Statement	66
32.1. Cashflow aus operativer Tätigkeit	66
32.2. Cashflow aus Investitionstätigkeit	66
32.3. Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	66
33. Eventualverbindlichkeiten	67
34. Aufwendungen für Leistungen des Konzernabschlussprüfers	68
35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	68

A. ALLGEMEINES UND RECHTLICHE GRUNDLAGEN

1. Allgemeines

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) ist eine Gesellschaft nach österreichischem Recht mit Sitz in der Schnirchgasse 17, A-1030 Wien. Firmenbuchgericht ist das Handelsgericht Wien, wo die Gesellschaft unter der FN 92191 a eingetragen ist. Gegründet wurde die ASFINAG 1982 und steht zu 100 % im Eigentum der Republik Österreich.

1997 erhielt das Unternehmen durch den Fruchtgenussvertrag mit dem Bund erweiterte Aufgaben:

- Die Finanzierung, die Planung, den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen, einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur;
- die Einhebung von zeit- und fahrleistungsabhängigen Mauten für die Nutzung dieser Straßen sowie alle hierfür erforderlichen Tätigkeiten;
- die Bedienung der von der Gesellschaft mit Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen gemäß Artikel II § 5 des ASFINAG-Gesetzes eingegangenen Verbindlichkeiten, soweit sie für Zwecke der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen eingegangen wurden;
- die Durchführung von Kreditoperationen im In- und Ausland zur Erfüllung ihrer Aufgaben;
- die Durchführung von Forschung und Entwicklung, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben dienen, insbesondere im Bereich des Verkehrsmanagements, der Verkehrsinformation, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes;
- die Durchführung von Teilen der Betriebsagenden im System für digitale Kontrollgeräte im Straßenverkehr;
- die Verwertung und Verwaltung von nicht unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen sowie von Grundstücken und Hochbauten, die in das Eigentum der Gesellschaft auf Grund des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen übertragen wurden;
- die Vermietung und Verwertung von nicht unmittelbar für unternehmensinterne Zwecke benötigten Kapazitäten des Corporate Networks wie der Ausbau der Telekommunikations-Infrastruktur zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit;
- die Errichtung von PKW-Abstellplätzen an den Anschlussstellen der Bundesstraßen;
- die Durchführung von technischen Unterwegskontrollen im Sinn des Kraftfahrgesetzes (KFG) auf Bundesstraßen und im Nahbereich von Bundesstraßen gelegenen Straßen oder sonstigen Flächen;
- die Durchführung digitaler Serviceleistungen im Bereich Mobilität.

Die operativen Unternehmensaufgaben werden von den sechs ASFINAG-Konzerngesellschaften wahrgenommen, während die Konzernholding für Corporate Service Funktionen verantwortlich ist.

Der Konzernabschluss wird unter der Verantwortung des Vorstands erstellt und dem Aufsichtsrat und der Hauptversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt. Am 9. April 2026 wurde der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2025 vom Vorstand unterschrieben.

Einige Beträge und Prozentsätze, die im Konzernabschluss dargestellt werden, wurden gerundet. Die Zahlen sind, sofern nicht besonders darauf hingewiesen, in EUR dargestellt.

2. Grundlagen der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss wurde in Übereinstimmung mit sämtlichen von International Accounting Standards Board (IASB), von der Europäischen Union übernommenen und für 2025 verpflichtend anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Ebenso wurden sämtliche für 2025 verpflichtend anzuwendende Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) beachtet. Der Konzernabschluss erfüllt die Voraussetzungen des § 245 UGB über befreiende Konzernabschlüsse nach international anerkannten Rechnungsgrundlegungsätzen. Bei der Bilanzierung und Bewertung der Vermögenswerte und Schulden wird von der Fortführung des Unternehmens ausgegangen.

2.1. Erstmalig anzuwendende Standards und Interpretationen

Für das am 1. Jänner 2025 beginnende Geschäftsjahr wurden von der ASFINAG folgende neue und überarbeitete Standards des IASB sowie Interpretationen des IFRIC angewendet:

Standards/ Interpretationen	Titel	Erstmals gültig für Geschäftsjahre beginnend am oder nach dem	von der EU übernommen
IAS 21	Änderung: Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025	November 2024

Die Änderungen an **IAS 21** verpflichten zur Anwendung eines einheitlichen Ansatzes bei der Beurteilung ob eine Währung in eine andere Währung umtauschbar ist, und – sofern dies nicht der Fall ist – bei der Bestimmung des zu verwendenden Wechselkurses sowie der erforderlichen Anhangsangaben.

Die Anwendung dieses ab 2025 anzuwendenden Standard hat keine Auswirkung auf die Bilanzierung des Konzernabschlusses.

2.2. Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete Standards und Interpretationen

Das IASB arbeitet an zahlreichen Projekten, die sich erst auf Geschäftsjahre ab 2026 auswirken werden. Die nachfolgenden vom IASB veröffentlichten Rechnungslegungsverlautbarungen sind noch nicht verpflichtend anzuwenden und sind von der ASFINAG bislang noch nicht angewendet worden und sind somit für diesen Konzernabschluss nicht relevant:

Standards/ Interpretationen	Titel	Erstmals gültig für Geschäftsjahre be- ginnend am oder nach dem	von der EU übernommen
IFRS 9 / IFRS 7	Änderung zu Verträgen, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen	01.01.2026	Juni 2025
	Änderung: Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	01.01.2026	Mai 2025
IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10, IAS 7	Jährliche Verbesserung der IFRS (Zyklus 2021-2023)	01.01.2026	Juli 2025
IFRS 18	Darstellung und Angaben im Abschluss	01.01.2027	Februar 2026
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	01.01.2027	offen
IAS 21	Änderung: Hochinflationäre Darstellungswährung	01.01.2027	offen

Die Änderungen an **IFRS 9** und **IFRS 7** (Verträge, die sich auf naturabhängigen Strom beziehen) klären die Anwendung der Eigenbedarfsausnahme, führen neue Angabepflichten ein und beinhalten Erleichterungen bei der Bilan-

zierung von Sicherungsgeschäften im Zusammenhang mit Verträgen über naturabhängige Stromversorgung. Des Weiteren wurden betreffend die Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten, die Ausbuchung einer durch elektronischen Zahlungsverkehr erfüllten Verbindlichkeit und Angaben zu Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, Anpassungen vorgenommen.

Die **jährlichen Verbesserungen der IFRS** (Zyklus 2021-2023) enthalten Klarstellungen und Anpassungen zur Erleichterung der erstmaligen Anwendung in IFRS 1, Verbesserungen und Klarstellungen zu den Offenlegungspflichten in IFRS 7, Korrekturen und Klarstellungen zur Verbesserung der Konsistenz in IFRS 9, Anpassungen zur Beseitigung von Unstimmigkeiten und zur Verbesserung der Klarheit in IFRS 10 und Änderungen zur Verbesserung der Darstellung und Klarheit der Cashflow-Berichte in IAS 7.

Der neue Standard **IFRS 19** ermöglicht es bestimmten Tochterunternehmen, reduzierte Angaben offenzulegen, wenn es die IFRS-Rechnungslegungsstandards in seinem Abschluss anwendet. IFRS 19 ist für in Frage kommende Tochterunternehmen optional in der Anwendung.

Die Änderungen an **IAS 21** sehen vor, dass für die Umrechnung einer nicht-hochinflationären funktionalen Währung in eine hochinflationäre Darstellungswährung der zum aktuellen Abschlussstichtag geltende Umrechnungskurs zu verwenden ist. Des Weiteren beinhaltet die Standardänderung zusätzliche Angaben sowie Regelungen für die Währungsumrechnung nach Beendigung der Hochinflation.

Vom Unternehmen werden voraussichtlich aus den übrigen, überarbeiteten bzw. ergänzten Standards keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss erwartet.

Der neue Standard **IFRS 18** wird den bisherigen Standard IAS 1 ersetzen. Folgende wesentlich Neuerungen tragen zu einer transparenteren und vergleichbareren Berichterstattung bei:

- vordefinierte Zwischensummen und Kategorien von Erträgen und Aufwendungen in der Gewinn- und Verlustrechnung
- Erläuterungen zu von der Unternehmensleitung definierten Leistungskennzahlen (Management-defined Performance Measures, kurz MPMs)
- Vorschriften zur Verbesserung der Zusammenfassung und der Aufgliederung von Informationen im Jahresabschluss

Die ASFINAG erarbeitet im Rahmen eines konzerninternen Projekts zwischen unterschiedlichen Abteilungen die Auswirkungen der Einführung des IFRS 18 auf den Konzernabschluss. Die derzeit noch laufenden Analysen haben ergeben, dass keine spezifische Hauptgeschäftstätigkeit vorliegt, d.h. die ASFINAG wird in der Gewinn- und Verlustrechnung keine bestimmten Erträge und Aufwendungen, die nach generellen Vorgaben im Investitions- oder Finanzierungsbereich auszuweisen sind, im operativen Bereich ausweisen. Hinsichtlich der MPMs analysiert die ASFINAG derzeit, welche der bisher verwendeten Leistungskennzahlen künftig die Definition einer MPM im Sinne von IFRS 18 erfüllen. Aktuell wird auch geprüft, ob die Abschaffung der bestehenden Darstellungsalternativen für Cashflows im Zusammenhang mit gezahlten und erhaltenen Zinsen und Dividenden zu Änderungen der Klassifizierung der Cashflows aus operativer Tätigkeit, der Cashflows aus Investitionstätigkeit als auch der Cashflows aus Finanzierungstätigkeit hat. Im Geschäftsjahr 2026 wird sich die ASFINAG darauf konzentrieren, die strukturierten Vorbereitungsmaßnahmen sowie auch die Anpassungen von Systemen und Prozessen sowie Richtlinien zu finalisieren.

3. Rechnungslegungsmethoden sowie Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die ASFINAG beschreibt die Rechnungslegungsmethoden sowie die Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen in den jeweiligen Kapiteln.

3.1. Rechnungslegungsmethoden

Die Rechnungslegungsmethoden sind in den jeweiligen Kapiteln folgendermaßen gekennzeichnet:

Rechnungslegungsmethoden

Mit Ausnahmen der Änderungen durch die erstmalige Anwendung von neuen Standards in Kapitel 2.1 hat die ASFINAG sämtliche in diesem Konzernabschluss enthaltene Rechnungslegungsmethoden in allen dargestellten Perioden stetig angewendet. Im folgenden Abschnitt sind die allgemeinen Rechnungslegungsmethoden beschrieben:

Konsolidierungsgrundsätze

Die Grundlage für den Konzernabschluss bilden die auf Basis konzerneinheitlicher Standards für vergleichbare Geschäftsfälle und die nach IFRS-Bestimmungen erstellen Einzelabschlüsse aller vollkonsolidierten Unternehmen. Diese Rechnungslegungsmethoden wurden auf die dargestellten Perioden einheitlich angewendet. Der Bilanzstichtag sämtlicher einbezogener Unternehmen ist der 31. Dezember.

Alle konzerninternen Salden, Erträge, Aufwendungen, Gewinne und Verluste aus konzerninternen Transaktionen, die im Buchwert von Vermögenswerten enthalten sind, werden in voller Höhe eliminiert. Vermögenswerte und Schulden der Unternehmen mit Anteilen anderer nicht beherrschender Gesellschafter werden zu 100 % in die Konzernbilanz übernommen.

Währungsumrechnung

Der Konzernabschluss wird in Euro erstellt. Fremdwährungstransaktionen sind im Konzern unwesentlich.

Wesentlichkeit

Der Ausweis und die Zusammenfassung einzelner Positionen der Konzernbilanz, Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Geldflussrechnung sowie der Eigenkapitalentwicklung folgen dem Prinzip der Wesentlichkeit.

3.2. Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Erstellung des Konzernabschlusses verlangt vom Management Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen, welche die Anwendung von Rechnungslegungsmethoden und die ausgewiesenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen betreffen. Tatsächliche Ergebnisse können von diesen Einschätzungen abweichen. Schätzungen und zugrundeliegende Annahmen werden laufend überprüft, wobei Überarbeitungen von Schätzungen prospektiv erfasst werden.

Aufgrund ihres Geschäftsmodells hat die Gesellschaft keinerlei Geschäftsbeziehungen zur Ukraine noch zu Russland, noch ist sie geopolitischen Unsicherheiten ausgesetzt

Die ASFINAG geht in den jeweiligen Detailkapiteln auf klimabezogene Risiken ein.

Die Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen sind in den jeweiligen Kapiteln folgendermaßen gekennzeichnet:



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

B. ANGABEN ZUR STRUKTUR VON ASFINAG

4. Konsolidierungskreis

Rechnungslegungsmethoden

Der Konzernabschluss beinhaltet die ASFINAG AG und alle Unternehmen, welche unter ihrer Beherrschung stehen. Der Konzern beherrscht ein Unternehmen, wenn er schwankenden Renditen aus seinem Engagement bei dem Unternehmen ausgesetzt ist bzw. Anrechte auf diese besitzt und die Fähigkeit hat, diese Renditen mittels seiner Verfügungsgewalt über das Unternehmen zu beeinflussen. Die Abschlüsse von Tochterunternehmen sind im Konzernabschluss ab dem Zeitpunkt enthalten, an dem die Beherrschung beginnt und endet mit deren Wegfall. Änderungen des Konzernanteils an einem Tochterunternehmen, die nicht zu einem Verlust der Beherrschung führen, werden als Eigenkapitaltransaktion bilanziert. Verliert der Konzern seine Beherrschung über ein Tochterunternehmen, bucht er die Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens und alle zugehörigen, nicht beherrschenden Anteile und deren Bestandteile am Eigenkapital aus. Jeder entstehende Gewinn oder Verlust wird in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

In dem Vollkonsolidierungskreis werden neben der ASFINAG AG als Mutterunternehmen in 2025 (wie auch im Vorjahr) sechs Tochterunternehmen einbezogen.

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

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft



ASFINAG
Bau Management GmbH



ASFINAG
Maut Service GmbH



ASFINAG
Service GmbH



ASFINAG
Alpenstraßen GmbH

ASFINAG
Commercial Services GmbH

ASFINAG
European Toll Service GmbH

Die Beherrschung der Tochterunternehmen und die Equity-Bilanzierung von assoziierten Unternehmen stellt sich wie folgt dar, wobei der Kapitalanteil dem Anteil der Autobahnen-und-Schnellstraßen-Finanzierungs-AG entspricht.

Gesellschaft	Sitz	Kapitalanteil 2025	Kapitalanteil 2024	Einbezie- hungsart *)
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft	Wien			Holding
ASFINAG Service GmbH	Ansfelden	85 %	85 %	VK
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	Innsbruck	51 %	51 %	VK
ASFINAG Bau Management GmbH	Wien	100 %	100 %	VK
ASFINAG Maut Service GmbH	Salzburg	100 %	100 %	VK
ASFINAG Commercial Services GmbH	Wien	100 %	100 %	VK
ASFINAG European Toll Service GmbH	Wien	100 %	100 %	VK
Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH	Wien	27,37 %	27,37 %	EQ

*) VK....Vollkonsolidierung, EQ....Equity-Bilanzierung

5. Nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen

Rechnungslegungsmethoden

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen der Konzern einen maßgeblichen Einfluss, jedoch keine Beherrschung oder gemeinschaftliche Führung in Bezug auf die Finanz- und Geschäftspolitik hat. Sie werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert und erstmalig mit den Anschaffungskosten angesetzt.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen resultieren aus der Beteiligung an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH (VAO). Unter Berücksichtigung der Einzahlung des Stammkapitals, Barzuschüssen und Sacheinlagen sowie des Periodenergebnisses beträgt das Eigenkapital dieser Gesellschaft zum Bilanzstichtag EUR 6.211.697,52 (2024 EUR 5.095.782,86).

Die Entwicklung des Beteiligungsansatzes stellt sich wie folgt dar:

	2025	2024
Beteiligungsansatz zum 01.01.	1.394.715,78	1.270.607,88
+ Erhöhung Eigenkapital	718.830,28	315.626,32
- Wertminderungen	-413.404,43	-191.518,42
Beteiligungsansatz zum 31.12.	1.700.141,63	1.394.715,78

Die zusammenfassenden Finanzinformationen für assoziierte Unternehmen werden in aggregierter Form dargestellt, da die VAO als unwesentlich betrachtet werden kann. Die folgende Übersicht zeigt die Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen.

ANGABEN ZUR BILANZ	31.12.2025	31.12.2024
Vermögenswerte	7.926.545,53	6.968.589,57
Verbindlichkeiten	1.714.848,01	1.872.806,71

ANGABEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	01-12/2025	01-12/2024
Umsatz	2.962.103,55	3.243.684,57
Periodenergebnis	-1.510.429,06	-1.001.170,51
anteiliges Periodenergebnis	-413.404,43	-274.020,37

Zwischen der VAO und der ASFINAG als Leistungserbringerin besteht ein kontrahiertes Leistungsvolumen, das im Jahr 2025 EUR 116.807,68 (2024 EUR 114.143,97) ausgemacht hat.

6. Nahestehende Unternehmen und Personen

Gemäß IAS 24 müssen Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen, soweit sie nicht bereits als konsolidierte Unternehmen in den Konzernabschluss der ASFINAG einbezogen werden, und Beziehungen zu nahestehenden Personen angegeben werden. Als nahestehende Personen wurden Vorstand, Aufsichtsrat sowie die Geschäftsführung der Tochtergesellschaften als Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen sowie deren Familienangehörige definiert. Die angabepflichtige Vergütung umfasst die Vergütung des Vorstands, Aufsichtsrats und Geschäftsführung.

6.1. Nahestehende Unternehmen

Neben den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen steht der Konzern mit folgenden Unternehmen in Geschäftsbeziehung:

- der Republik Österreich als Eigentümer des Unternehmens
- assoziierte Unternehmen (VAO)
- sonstige nahestehenden Unternehmen

Bei den sonstigen nahestehenden Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, an denen die Republik Österreich direkt oder indirekt eine wesentliche Beteiligung hält. Mit diesen Gesellschaften bestehen Geschäftsbeziehungen innerhalb des Leistungsspektrums der ASFINAG-Gruppe zu fremdüblichen Bedingungen.

Verkäufe an und Käufe von nahestehenden Unternehmen und Personen erfolgen grundsätzlich zu marktüblichen Konditionen. Die zum Bilanzstichtag bestehenden offenen Posten sind nicht besichert und unverzinslich.

Die folgenden Tabellen enthalten die Gesamtbeträge aus Transaktionen zwischen nahestehenden Unternehmen für die betreffenden Geschäftsjahre.

per 31.12.2025	Republik Österreich	assoziierte Unternehmen	sonstige nahestehende Unternehmen
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG			
Umsatzerlöse und sonstige Erträge	441.596.178,05	260.146,20	6.341.236,78
Aufwendungen	441.596.178,05	0,00	28.170.543,75
sonstige Transaktionen	111.779.839,44	116.807,68	0,00
BILANZ			
Forderungen	0,00	33.249,28	18.072.051,36
Verbindlichkeiten	45.613.811,09	406.063,39	333.910.949,62

per 31.12.2024	Republik Österreich	assoziierte Unternehmen	sonstige nahestehende Unternehmen
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG			
Umsatzerlöse und sonstige Erträge	483.611.349,10	114.143,97	4.304.741,61
Aufwendungen	483.611.349,10	0,00	31.105.996,68
sonstige Transaktionen	103.657.725,38	98.287,08	0,00
BILANZ			
Forderungen	0,00	0,00	26.370.775,52
Verbindlichkeiten	47.629.209,77	27.875,50	344.175.213,57

Republik Österreich

Die Umsatzerlöse beziehen sich auf die Weiterverrechnung der Errichtungskostenkosten zu Buchwerten für den Bau des hochrangigen Straßennetzes. Dabei handelt es sich um Bauleistungen, Grundeinlöse- und Herstellungskosten reduziert um sonstige Erträge. Im Gegenzug erwirbt die ASFINAG von der Republik Österreich das Fruchtgenussrecht in gleicher Höhe.

Die Position sonstige Transaktionen enthält zu einem die *Querfinanzierung des Brennerbasistunnels*, eines österreichisch-italienischen Gemeinschaftsprojektes zum Bau eines Eisenbahntunnels für gemischten Personen- und Güterverkehr unter dem Brennerpass. Dafür hebt die ASFINAG für bestimmte Straßenabschnitte einen Mautaufschlag ein. Dieses zusätzlich eingehobene Netto-Benützungsentgelt wird zweckgebunden an den Bund als Beitrag zur Finanzierung des Tunnels weitergeleitet. Darüber sind auch die *Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung* nach Abzug der Kosten, die der ASFINAG durch die Einhebung entstehen, enthalten (siehe auch 8.1).

Darüber hinaus leistete die ASFINAG 2025 Zahlungen für das Haftungsentgelt im Zuge einer Anleihenbegebung in der Höhe von EUR 15.198.590,77 (2024 EUR 10.010.894,52).

Sonstige nahestehende Unternehmen

Mit der Österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) hat die ASFINAG in den Jahren 1998 bis 2003 Finanzierungen abgeschlossen. Die ÖBFA begab österreichische Staatsanleihen und leitete einen Teil der Emissionserlöse in Form von verzinslichen Darlehen an die ASFINAG weiter. Käufe bzw. Verkäufe im eigentlichen Sinn gibt es zwischen den beiden Unternehmen nicht, die Transaktionen beschränken sich auf Zinszahlungen und Tilgungen. Die verzinslichen Darlehen und die Zinsabgrenzungen in der Höhe von EUR 332.095.259,36 (2024 EUR 338.972.565,07) werden als lang- bzw. kurzfristige finanzielle Schulden ausgewiesen.

Die ASFINAG schloss auch ein Swapvertrag über die ÖBFA ab, der sich in den Bilanzpositionen lang- bzw. kurzfristige Finanzderivate als Vermögenswert bzw. als Schuld wiederfindet. Am 31. Dezember 2025 ist dort ein Finanzderivat mit einem positiven Marktwert in der Höhe von EUR 17.693.803,42 (2024 EUR 24.312.870,24) erfasst. Im Geschäftsjahr 2025 leistete die ASFINAG aus diesen Finanzgeschäften Netto-Zinszahlungen in der Höhe von EUR 15.135.676,81 (2024 EUR 16.366.966,28).

Bei kurzfristigen Cash-Überhängen veranlagt die ASFINAG diese bei der ÖBFA bzw. nimmt bei kurzfristigem Cash-Bedarf Ausleihungen auf. 2025 wurden Veranlagungen von EUR 377.000.000,00 (2024 EUR 800.000.000,00) abgeschlossen, dafür fielen im Berichtsjahr Zinserträge von EUR 586.931,91 (2024 EUR 1.191.111,110) an. Für kurzfristige Ausleihungen im aktuellen Geschäftsjahr mit einem Gesamtvolumen von EUR 1.287.900.000,00 (2024 EUR 0,00) wurden Zinszahlungen in der Höhe von EUR 95.933,23 (2024 EUR 0,00) geleistet.

Die im Berichtsjahr durchgeführten Transaktionen mit übrigen Unternehmen¹ im Sinne von IAS 24 betrafen alltägliche Geschäfte des operativen Geschäftsbereichs innerhalb des Leistungsspektrum der ASFINAG-Gruppe zu fremdüblichen Bedingungen und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Die zum Bilanzstichtag offenen Posten dieser Unternehmen werden in den Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

¹ Mit einer direkten oder indirekten Beteiligung der Republik Österreich

6.2. Nahestehende Personen

6.2.1. Vorstand

Der Vorstand der ASFINAG AG bestand zum 31. Dezember 2025 aus den folgenden Mitgliedern:

Name	Datum der Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode
DI Herbert Kasser	1. Juni 2024	31. Mai 2029
Mag. Hartwig HUFNAGL	1. Februar 2019	31. Jänner 2029

Die Personen in Schlüsselpositionen des Konzerns umfassen neben den aktiven Mitgliedern des Vorstands auch die ehemaligen Mitglieder.

Die Gesamtvergütung des aktiven Vorstands besteht aus fixen und variablen Entgeltkomponenten, wobei die variable Komponente mit einem maximalen jährlichen Prozentsatz vom Fixgehalt begrenzt ist. Für jedes Geschäftsjahr werden mit dem Präsidium des Aufsichtsrats zu Beginn des Jahres Ziele vereinbart, welche sowohl das Erreichen finanzieller Kennzahlen (Jahresergebnis, Kosteneffizienzziele etc.) als auch Leistungskriterien nicht finanzieller Art beinhalten. Am Ende jedes Geschäftsjahres werden die vereinbarten Werte mit den tatsächlich erreichten Werten verglichen und es erfolgt eine Auszahlung entsprechend dem Zielerreichungsgrad.

Für Vorstandsmitglieder bestehen in Übereinstimmung mit der Bundesvertragsschablonenverordnung Pensionskassenvereinbarungen, wonach das Unternehmen 10% von den Fixbezügen an eine Pensionskasse einbezahlt.

Die Grundsätze der Vergütung für den Vorstand und für leitende Angestellte entsprechen den Vorgaben des österreichischen Corporate-Governance-Kodex.

Die folgenden Aufwendungen für den Vorstand wurden erfasst:

	01-12/2025	01-12/2024
fixe Bezüge	650.000,12	630.484,08
variable Bezüge	98.804,18	127.353,20
Sachbezüge	348,72	5.148,72
Vergütungen Vorstand	749.153,02	762.986,00
Abfertigungsaufwendungen aus beitragsorientierten Plänen	11.462,03	11.787,88
Pensionsaufwendungen aus beitragsorientierten Plänen	64.999,92	62.999,94

Die Verpflichtungen und Aufwendungen für frühere Vorstandsmitglieder sind wie folgt:

	2025	2024
Pensionsrückstellung 31.12.	4.030.456,00	4.771.086,00
Pensionsaufwendungen aus leistungsorientierten Plänen 01-12	334.933,56	-95.255,57
davon in der Gewinn- und Verlustrechnung	-147.037,00	-201.769,00
davon im sonstigen Ergebnis	481.970,56	106.513,43
bezahlte Ruhebezüge 01-12	405.696,44	454.493,57

Die ASFINAG AG als Versicherungsnehmer hat eine Organhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) abgeschlossen, die Kosten werden von der Gesellschaft getragen. Die D&O-Versicherung sichert bestimmte persönliche Haftungsrisiken der verantwortlich handelnden Personen der ASFINAG-Gruppe ab. Die jährlichen Kosten betrugen 2025 EUR 187.368,00 (2024 EUR 187.368,00).

An Mitglieder des Vorstands der ASFINAG AG wurden keine Vorschüsse oder Kredite gewährt noch bestanden Haftungen zugunsten dieser Personen.

6.2.2. Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der ASFINAG AG bestand per 31. Dezember 2025 aus sechs Kapitalvertretern (2024 sechs) sowie aus drei Vertretern aus dem Betriebsrat (die u.a. Übersicht beinhaltet unterjährige Veränderungen):

Name	Funktion	Datum der Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode
KAPITALVERTRETER per 31. Dezember 2025			
KR Mag. ^a Karin ZIPPERER, MBA	Mitglied	10. Juli 2025	23. Juli 2025
	Vorsitzende	23. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. ^a Cornelia BREUß, MA	Mitglied	4. September 2024	25. September 2024
	Stellvertreterin der Vorsitzenden	26. September 2024	23. Juli 2025
	Mitglied	23. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. Oliver Stribl	Mitglied	10. Juli 2025	23. Juli 2025
	Stellvertreter der Vorsitzenden	23. Juli 2025	o. HV 2027
Martha SCHULTZ	Mitglied	2. März 2018	25. Februar 2026
Mag. Dr. Peter WALDER-WINTERSTEINER	Mitglied	10. Juli 2025	o. HV 2027
Mag. ^a Aleksandra IZDEBSKA	Mitglied	10. Juli 2025	o. HV 2027
KAPITALVERTRETER AUSGESCHIEDEN 2025/2026			
Mag. ^a Christa GEYER, CPM, CSE	Vorsitzende	31. August 2020	10. Juli 2025
Martha SCHULTZ	Mitglied	2. März 2018	25. Februar 2026
DI Dr. techn. Harald FREY	Mitglied	31. August 2020	10. Juli 2025
DI Wolfgang ANZENGRUBER	Mitglied	24. Mai 2022	10. Juli 2025
Mag. ^a Ana SIMIC	Mitglied	16. Jänner 2024	2. Juli 2025
ENTSANDTE MITGLIEDER AKTIV			
Martin PRETTERHOFER	Vorsitzender der Konzernvertretung	28. März 2023	Entsendung auf unbestimmte Zeit
DI ⁱⁿ Gerlinde MATTANOVICH	Betriebsrätin	28. März 2023	
DI Karl-Christian PETZ	Vorsitzender des Betriebsrat ASFINAG	9. April 2021	

Das Vergütungsschema für die Aufsichtsratsmitglieder setzt sich aus einer fixen und einer anwesenheitsbedingten Komponente zusammen. Der fixe Anteil besteht aus einem Gesamtbetrag, wobei der Vorsitzende das Doppelte und sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung eines einfachen Mitglieds erhält. Die zweite Komponente besteht aus einem Sitzungsgeld, das sich aus einem Pauschalbetrag pro Sitzung ergibt, an der ein Mitglied teilnimmt. Darüber hinaus werden eventuell anfallende Reisekosten ersetzt. Die Hauptversammlung (HV) beschließt jährlich die Vergütungen der von ihr gewählten Aufsichtsratsmitglieder für das abgelaufene Wirtschaftsjahr. Beschäftigte der ASFINAG Gruppe haben keinen Anspruch auf Vergütung und Sitzungsgelder.

Die Vergütungen der Mitglieder des Aufsichtsrats betragen für das Geschäftsjahr 2025 vorbehaltlich der Genehmigung durch die Hauptversammlung EUR 98.827,40 (2024 EUR 98.827,40).

An Mitglieder des Aufsichtsrats der ASFINAG AG wurden keine Vorschüsse oder Kredite gewährt, es bestanden auch keine Haftungen zugunsten dieser Personen. Es lagen auch keine zustimmungspflichtigen Verträge zwischen der ASFINAG AG und den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern vor.

6.2.3. Geschäftsführung

Die Geschäftsführung der Tochtergesellschaften AG bestand zum 31. Dezember 2025 aus den folgenden Personen:

Name	Mitglieder Geschäftsführung	Datum der Erstbestellung	Ende der laufenden Funktionsperiode
GESCHÄFTSFÜHRUNG AKTIV			
DI Alexander WALCHER	ASFINAG Bau Management GmbH	1. März 2008	29. Februar 2028
DI Andreas FROMM, MBA	ASFINAG Bau Management GmbH	1. März 2018	29. Februar 2028
Ing. Stefan SIEGELE	ASFINAG Alpenstraßen GmbH	1. Jänner 2017	31. Dezember 2026
Mag. ^a Dr. ⁱⁿ Tamara-Maria CHRIST	ASFINAG Service GmbH	15. Mai 2022	14. Mai 2027
Heimo MAIER-FARKAS, MSc	ASFINAG Service GmbH	1. Dezember 2022	30. November 2027
Ing. Mag. Bernd DATLER	ASFINAG Maut Service GmbH	17. November 2009	29. Februar 2028
Mag. ^a Claudia EDER, MBA	ASFINAG Maut Service GmbH	1. September 2021	31. August 2026
Dr. Anton SIEBER	ASFINAG Commercial Services GmbH	27. August 2009	unbefristet
DI (FH) René MOSER, MBA	ASFINAG Commercial Services GmbH	1. Oktober 2015	unbefristet
Mag. ^a Gabriele CSOKLICH	ASFINAG European Toll Service GmbH	12. März 2010	unbefristet
Stefan ZANGERLE	ASFINAG European Toll Service GmbH	20. November 2025	unbefristet
GESCHÄFTSFÜHRUNG AUSGESCHIEDEN			
Mag. ^a Claudia EDER, MBA	ASFINAG Maut Service GmbH	1. September 2021	31. Dezember 2025
Heimo MAIER-FARKAS, MSc	ASFINAG Service GmbH	1. Dezember 2022	31. Jänner 2026
Dr. Wolfgang TREITLER	ASFINAG European Toll Service GmbH	1. Oktober 2018	29. Juli 2025

Die Gesamtvergütung der Geschäftsführung besteht aus fixen und variablen Entgeltkomponenten, wobei die variable Komponente mit einem maximalen jährlichen Prozentsatz vom Fixgehalt begrenzt ist. Die Mitglieder der Geschäftsführung der ASFINAG Commercial Services GmbH und der ASFINAG European Toll Service GmbH erhalten für diese Tätigkeit als Geschäftsführer – neben ihrer Haupttätigkeit in der ASFINAG AG – keine zusätzliche Vergütung.

Für Mitglieder der Geschäftsführung bestehen Pensionskassenvereinbarungen, wonach das Unternehmen 10 % von den Fixbezügen an eine Pensionskasse einbezahlt. Darüber hinaus haben sie bei Beendigung des Angestelltenverhältnisses Anspruch auf die sinngemäße Anwendung des § 23 AngG, wobei die Vordienstzeiten in der ASFINAG-Gruppe eingerechnet werden.

Die folgenden Aufwendungen für die Mitglieder der Geschäftsführung wurden erfasst:

	01-12/2025	01-12/2024
fixe Bezüge	1.259.999,72	1.189.999,79
variable Bezüge	313.038,00	326.819,93
Sachbezüge	7.886,33	17.436,99
Vergütungen Geschäftsführung	1.580.924,05	1.534.256,71
Abfertigungsaufwendungen	18.037,72	17.037,00
davon aus beitragsorientierten Plänen	20.527,72	15.606,00
davon aus leistungsorientierten Plänen	-2.490,00	1.431,00
Pensionsaufwendungen aus beitragsorientierten Plänen	126.000,00	119.000,00

An Mitglieder der Geschäftsführung wurden keine Vorschüsse oder Kredite gewährt noch bestanden Haftungen zugunsten dieser Personen.

C. ERGEBNIS DES JAHRES

7. Segmentberichterstattung

Aufgrund der derzeitigen Geschäftstätigkeit und Unternehmensstruktur stellt das gesamte Straßennetz und damit der Gesamtkonzern ein einheitliches Segment dar, sodass mangels einer tiefergehenden getrennten Zuordenbarkeit der Mauteinnahmen oder Vermögenswerte sowie mangels einer unterschiedlichen Chancen- und Risikostruktur derzeit keine weiteren Geschäftssegmente oder geografische Segmente unterschieden bzw. bestimmt werden können.

Zum Zwecke der Unternehmenssteuerung werden im Konzern die IFRS-Werte verwendet. Eine Überleitungsrechnung unter Angabe der Bewertungen der Gewinne oder Verluste des Segments ist somit nicht erforderlich.

Die Detailinformationen zu Produkten und Dienstleistungen sind in der Tabelle unter Punkt 8.2 Aufgliederung der Umsatzerlöse dargestellt. Alle wesentlichen Umsätze der ASFINAG AG sowie deren Tochtergesellschaften werden in Österreich erwirtschaftet.

Mit Ausnahme der Republik Österreich gibt es keine Kunden mit welchen mehr als 10 % der Umsatzerlöse erwirtschaftet werden. Darüber hinaus befinden sich alle langfristigen Vermögenswerte im Inland.

8. Umsatzerlöse

Rechnungslegungsmethoden

Die Umsatzerlöse erfassen alle Erträge, die aus der typischen Geschäftstätigkeit der ASFINAG-Gruppe resultieren und werden gem. IFRS 15 aus Verträgen mit Kunden generiert. Dementsprechend erfasst die ASFINAG Umsatzerlöse, wenn die Kontrolle über ein zugesagtes Produkt oder über eine zugesagte Dienstleistung auf einen Kunden übertragen wird. Die Regelungen des IFRS 15 werden im Rahmen des 5-Schritte-Modells umgesetzt: zu Beginn des Modells steht die Identifizierung des Vertrags mit dem Kunden, gefolgt von der Identifizierung der separaten Leistungsverpflichtungen. Demnach sind eigenständig abgrenzbare Dienstleistungen sowie Bündel aus Gütern und Dienstleistungen zu trennen. Im dritten Schritt wird der Transaktionspreis bestimmt. Als Transaktionspreis gilt der Betrag der Gegenleistung, auf den das liefernde Unternehmen im Austausch gegen die gelieferten Güter oder Dienstleistungen Anspruch hat. Anschließend wird der Transaktionspreis auf die identifizierten Leistungsverpflichtungen aufgeteilt. Im letzten Schritt ist die Umsatzrealisierung bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen festzustellen. Die Umsatzrealisierung findet entweder über einen bestimmten Zeitraum oder zu einem bestimmten Zeitpunkt statt.

Die zeitraumbezogene Erlösrealisierung erfolgt, wenn die Kriterien des IFRS 15.35 erfüllt sind. Dazu zählt u.a., dass mit Erfüllung durch das Unternehmen der Kunden den Nutzen aus der erbrachten Leistung erhält und gleichzeitig verbraucht (er zieht kontinuierlich einen Nutzen). Ein weiteres Kriterium ist, wenn der Kunde während der Erzeugung oder Verbesserung eines Vermögenswertes die Verfügungsmacht besitzt.

Sind diese Kriterien gem. IFRS 15.35 nicht erfüllt, dann erfolgt die Umsatzrealisierung zeitpunktbezogen. Bei der ASFINAG erlangt ein Kunde Kontrolle über ein zugesagtes Produkt oder über eine zugesagte Dienstleistung bei Übergang der Verfügungsgewalt.

Kosten, die zur Erfüllung eines Vertrages anfallen, werden als Vermögenswert erfasst. Die aktivierten Vermögenswerte werden in Folge abgeschrieben, wie die zugehörigen Dienstleistungen an den Kunden erbracht werden.

Vertragsverbindlichkeiten beziehen sich auf Zahlungen, die vorzeitig – also vor Erfüllung der vertraglichen Leistungsverpflichtung – erhalten wurden. Diese werden als Umsatzerlöse erfasst, sobald der Konzern die vertragliche Leistungsverpflichtung erbringt. Vertragsverbindlichkeiten enthalten Anzahlungen sowie andere, vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden, die als gesonderter Posten in der Bilanz ausgewiesen werden.

8.1. Art der Dienstleistungen und Zeitpunkt der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen

Die ASFINAG ist ein Infrastrukturbetreiber, dem mit Abschluss des Fruchtgenussvertrages von der Republik Österreich das Recht eingeräumt wurde, die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen zu betreiben und für deren Benutzung Maut einzuheben.

Die Benutzung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ist gem. § 1 BStMG¹ für alle Kraftfahrzeuge mautpflichtig. Die Art der Mauteinhebung richtet sich seit 2024 nach der technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm)² des Fahrzeuges. Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut. Für Fahrzeuge bis zu 3,5 t tzGm besteht Vignettenpflicht (Ausnahme auf den Abschnitten der Streckenmaut gem. § 32 Sonderfinanzierungsgesetze).

LKW-Maut

Die LKW-Maut wird über ein elektronisches Mautsystem eingehoben, d.h. beim Durchfahren des jeweiligen Mautabschnitts wird der entsprechende Tarif automatisch anhand der im Fahrzeug angebrachten GO-Box belastet. Die Anzahl der Achsen, die CO₂-Klassen sowie die EURO-Emissionsklasse des Fahrzeuges, die genutzte Strecke sowie die gefahrenen Kilometer bestimmen die Höhe der Maut. Die Mauterlöse werden gemäß der erbrachten Fahrleistung erfasst und bei Pre-Pay-Aufladungen der GO-Box somit entsprechend abgegrenzt. Die in der Mauttarifverordnung angeführten Tarife sind gesetzlich geregelt und unterliegen jährlichen Anpassungen an den harmonisierten Verbraucherpreisindex (HVPI) gemäß Statistik Austria. Grundsätzlich erhält die ASFINAG nur den Teil der Infrastrukturtarife, welche primär nach Achsklassen gestaffelt sind. Fahrzeuge mit einem Wasserstoff- oder Elektroantrieb (E-H2) erhielten auch 2025 einen Bonus von 75 % (2024 75 %) auf den Infrastrukturtarif. Des Weiteren gilt für bestimmte Streckenmautabschnitte ein erhöhter Tarif, welchen ebenfalls über das elektronische Mautsystem eingehoben wird. Darüber hinaus kommt es zu einer Anlastung externer Kosten für CO₂-Emissionen sowie verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung (in einer Position zusammengefasst), welche an das BMIMI nach Abzug eines 2,12%igen Disagios (2024 2,5%iges Disagio) abgeführt werden. Die Erlösrealisierung erfolgt zeitpunktbezogen, da der Kunde zum Zeitpunkt der Nutzung die Kontrolle über die Dienstleistung erhält.

Vignette

Alle PKW, Motorräder und Wohnmobile bis zu 3,5 t tzGM müssen für die Benützung der Autobahnen- und Schnellstraßen eine Vignette erwerben, die eine Gültigkeit für den Zeitraum eines Jahres, zwei Monaten, zehn Tage oder eines Tages hat. Der Vertrieb der Vignetten erfolgt sowohl für die Klebe- als auch für die Digitale Vignette über Vertriebsorganisationen (z.B. Autofahrerklub, Tobaccoland), Direktvertriebspartner (z.B. Tankstellen) sowie Konzessionären, die für die getätigten Umsätze eine Provision erhalten. Die Digitale Vignette kann zusätzlich über den Webshop der ASFINAG (<https://shop.asfinag.at/>) bzw. über die ASFINAG-App und erworben werden. Die Erlösrealisierung der für bestimmte Zeiträume gültigen Vignetten erfolgt zeitraumbezogen, da der Kunde kontinuierlich einen Nutzen zieht.

¹ Bundesstraßen-Mautgesetz

² 2023 3,5 t höchstzulässigen Gesamtgewicht (hzG)

Streckenabhängige Maut für Fahrzeuge bis 3,5 t tzGm

Auf bestimmten Streckenabschnitten (sechs Strecken¹) entfällt die sonst auf Autobahnen und Schnellstraßen übliche Vignettenpflicht. Vielmehr gelten auf diesen baulich kostenintensiven Alpenüberquerungen für Kraftfahrzeuge gesonderte Streckenmauttarife. Tickets für diese Fahrzeuge können dafür direkt an den Mautstellen bzw. im Vorfeld digital über den Webshop der ASFINAG oder über Vertriebspartner erworben werden. Die Erlösrealisierung dieser für einen bestimmten Zeitraum gültigen Tickets (Mehrfahrtenkarten, Einzelfahrt, Digitale Streckenmaut FLEX) erfolgt zeitraumbezogen, da der Kunde kontinuierlich einen Nutzen zieht.

Enforcement

Mit der Einführung der Maut übernahm die ASFINAG auch die Verpflichtung die richtige Entrichtung derselben zu überwachen. Dafür sind einerseits eigene Mitarbeiter angestellt und ausgebildet, die diese Aufgabe erfüllen. Darüber hinaus bedient sich die ASFINAG auch eines kameragestützten Enforcementsystems. Hierbei wird der Verkehr automatisch kontrolliert und bei Verdacht auf ein Mautvergehen werden Fotos der entsprechenden Fahrzeuge gemacht. Die in diesem Bereich zugeordneten Enforcement-Erlöse setzten sich aus Nach- bzw. Ersatzzahlungen für fahrleistungsbezogene LKW- bzw. zeitabhängige PKW-Maut zusammen und werden zeitpunktbezogen erfasst.

Errichtungsleistungen Straße

Neben dem Recht zur Mauteinhebung hat sich die ASFINAG im Fruchtgenussrechtsvertrag auch verpflichtet das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz zu erweitern. Die ASFINAG erbringt somit Errichtungsleistungen für neue Autobahnen und Schnellstraßen im Austausch gegen eine Erhöhung des immateriellen Vermögenswerts Fruchtgenussrecht, d.h. des Rechts, auf den neu errichteten Autobahn- und Schnellstraßenstrecken Maut einzuheben. Die Errichtungserlöse und -kosten werden dabei nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst. Der Fertigstellungsgrad wird ermittelt, indem die bis zum Bilanzstichtag bereits angefallenen Errichtungsaufwendungen zu den insgesamt erwarteten Errichtungsaufwendungen bis zur Projektfertigstellung ins Verhältnis gesetzt werden. Die Weiterverrechnung erfolgt unabhängig davon, ob die betreffenden Bauvorhaben bereits fertig gestellt und zum Verkehr freigegeben oder noch im Bau sind. Grundsätzlich werden die tatsächlich entstandenen Kosten ohne Gewinnaufschlag an den Bund weiterverrechnet. Die Leistungsverpflichtung wird über einen bestimmten Zeitraum erfüllt, der Bund erlangt die Verfügungsgewalt über den Vermögenswert, während dieser erstellt oder verbessert wird. Die Erlösrealisierung erfolgt somit zeitraumbezogen.

Vermietung und Verpachtung

Im Bereich Liegenschaftsmanagement werden Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung von Grundstücken und der Verrechnung von Sondernutzungen erzielt. Darüber hinaus erhält die ASFINAG eine variable prozentuelle Beteiligung an den Umsätzen der Raststationen und –stellplätze im Bereich Gastronomie, Hotellerie und Betankungen. Die Erlöse werden zeitraumbezogen erfasst.

¹ A09 Phyrnautobahn (Bosruck und Gleinalm), A10 Tauernautobahn, A11 Karawanken Autobahn, A13 Brennerautobahn, S16 Arlberg Schnellstraße

8.2. Aufgliederung der Umsatzerlöse

Die folgende Übersicht zeigt die Außenumsätze von der ASFINAG:

	01-12/2025	01-12/2024
LKW-Mauterlöse	1.794.947.161,04	1.662.878.994,03
Erlöse Enforcement	93.723.000,69	74.633.387,85
zeitpunktbezogene Erlösrealisierung	1.888.670.161,73	1.737.512.381,88
Streckenmauterlöse	263.159.744,86	235.797.393,12
Vignettenerlöse	655.084.108,08	609.133.484,16
Erlöse Errichtungsleistungen Bund	441.596.178,05	483.611.349,10
Erlöse Vermietung und Verpachtung	38.661.274,28	36.919.702,07
sonstige Umsatzerlöse	214.928,57	164.690,90
zeitraumbezogene Erlösrealisierung	1.398.716.233,84	1.365.626.619,35
Umsatzerlöse	3.287.386.395,57	3.103.139.001,23

8.3. Vertragskosten

Für Provisionsaufwendungen der Vertriebspartner aus dem Verkauf der Vignette 2026 wurde nach IFRS 15 ein aktiver Vertragsposten (contract assets) mit EUR 1.783.094,75 (2024 EUR 1.535.390,16) gebildet, der im Posten „sonstige übrige kurzfristige finanzielle Forderungen“ enthalten ist.

8.4. Vertragsverbindlichkeiten

	2025	2024
langfristige Vertragsverbindlichkeit aus Vorauszahlungen für Erhaltungsaufwendungen	105.418.387,18	102.601.078,87
kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten	158.513.906,36	155.585.458,93
aus noch nicht verbraucht Prepay-Werten für LKW-Maut	9.799.470,49	9.564.389,93
aus dem Vorverkauf von Vignetten und Mehrfahrkarten	145.715.660,19	143.118.816,93
aus Vorauszahlungen für Erhaltungsaufwendungen und sonstiges	2.998.775,68	2.902.252,07

Langfristige Vertragsverbindlichkeiten werden linear (betriebliche Erhaltungsverpflichtung) bzw. bei Anfall (bauliche Erhaltungsverpflichtung lt. vorgesehenen Sanierungszyklen) über die Vertragslaufzeit aufgelöst. Gleichzeitig erhöht sich der Saldo um die jährliche Aufzinsung der langfristigen Vertragsverbindlichkeit. Im langfristigen Teil der Vertragsverbindlichkeit ist aus einer Abschlagszahlung der Stadt Wien für bauliche und betriebliche Erhaltungsverpflichtungen für die elektromaschinelle Ausstattung des Kaisermühlentunnels per 31. Dezember 2025 ein offener Saldo in der Höhe von EUR 92.696.202,53 (2024 EUR 90.327.068,66) enthalten.

Die erfassten kurzfristigen Vertragsverbindlichkeiten aus noch nicht verbrauchten Prepay-Werten für LKW-Maut und dem Vorverkauf von Vignetten und Mehrfahrkarten werden im folgenden Geschäftsjahr als Umsatzerlöse realisiert.

9. Sonstige Erträge

	01-12/2025	01-12/2024
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	3.524.977,63	7.206.609,51
Erträge aus Strafgeldern	99.802.232,94	114.391.809,63
Erträge aus Sonderaktivitäten Autobahnmeistereien	3.529.706,10	3.409.778,39
sonstige übrige Erträge	41.823.643,34	20.418.184,96
Sonstige Erträge	148.680.560,01	145.426.382,49

Laut gesetzlicher Regelung stehen 80 % aller Strafen gem. Straßenverkehrsordnung den jeweiligen Ländern, Gemeinden oder der ASFINAG AG zu, wenn diese auf deren Gebiet eingenommen werden. Diese Erträge aus Strafgeldern sind zu 100% zweckgebunden und werden von der ASFINAG wieder in einen verkehrssicheren Ausbau des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes investiert.

Die Erträge aus Sonderaktivitäten der Autobahnmeistereien resultieren vor allem aus Dienstleistungen im Zusammenhang mit Tunnelüberwachungen für die Bundesländer.

Die Erträge aus der Weiterverrechnung von Schadensfällen betragen 2025 EUR 6.408.368,18 (2024 EUR 6.815.297,46). Die ASFINAG hat 2025 Erlöse auf Vorperioden in der Höhe von EUR 19.978.175,82 (2024 EUR 98.493,25) realisiert, welche Zahlungen für Vorjahre im Bereich der Forschungsprämie mit EUR 333.738,94, Betriebskosten mit EUR 239.820,55 und Erhaltungsaufwendungen mit EUR 534.457,82 betreffen. Für Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen aus Vorjahren wurde 2025 eine sonstige Forderung von EUR 18.564.047,72 erfasst.

Zuwendungen im Zusammenhang mit nur einer Aufwandsart wie z.B. gehaltsbezogene Zuschüsse werden direkt als Kürzung dieser Aufwandsart ausgewiesen.

10. Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen

	01-12/2025	01-12/2024
Materialaufwand	50.255.669,46	57.941.228,17
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.421.662.864,29	1.394.258.029,48
Veränderung der Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen (IFRIC 12)	77.631.044,08	16.066.714,44
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	1.549.549.577,83	1.468.265.972,09

Der Materialaufwand betrifft Grundeinlösen, die im Zusammenhang mit dem Erwerb von Grundstücken für den Bau des hochrangigen Straßennetzes anfallen und die damit verbundenen Aufwendungen. Darüber hinaus sind in dieser Position die zugekauften Materialien für den Betrieb und die Erhaltung der Straße (wie z.B. Winterdienst-, Elektro- und Reinigungsmaterial sowie Treibstoffe und Ersatzteile).

Weiters sind in dieser Position auch Veränderungen aus Aufwendungen für ruhend gestellte Bauprojekte, die in den Folgeperioden von der ASFINAG getragen werden, enthalten. 2025 ist die aus diesem Titel gebildete Rückstellung für Drohverluste in der Höhe von EUR 1.011.233,00 in voller Höhe aufgelöst worden (2024 Veränderung EUR -2.704.022,56).

➔ **Mehr Informationen zu den ruhend gestellten Bauprojekten in Kapitel 16 immaterielle Vermögenswerte (außer Firmenwert)**

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen beinhalten:

- Herstellungskosten für die Errichtung und den Bau des hochrangigen Straßennetzes, die an den Bund weiterverrechnet werden
- bauliche Erhaltungsmaßnahmen, die den ordnungsgemäßen Zustand wiederherstellen bzw. erhalten und
- sonstige Erhaltungsmaßnahmen und -aufwendungen für den Betrieb und die betriebliche Erhaltung von Bundesstraßen einschließlich der hierzu notwendigen und zweckdienlichen Infrastruktur.

➔ **Mehr Informationen zur Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen in Kapitel 22 Rückstellungen**

11. Personalaufwand

	01-12/2025	01-12/2024
Gehälter	247.317.848,08	230.194.338,54
Aufwendungen für Abfertigungen	4.147.184,30	3.819.597,89
Aufwendungen für Altersversorgung	2.067.942,42	2.129.041,89
Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben	64.095.323,10	58.749.024,42
sonstiger freiwilliger Personalaufwand	4.145.520,05	3.698.331,45
Personalaufwand	321.773.817,95	298.590.334,19

Im Personalaufwand enthalten sind Gehälter und die damit verbundenen Aufwendungen für gesetzlich vorgeschriebene Sozialabgaben, Schulden aus noch offenem Urlaub und nicht verbrauchten Zeitguthaben sowie Verpflichtungen gegenüber der eigenen Belegschaft als auch der lt. Personalüberlassungsvertrag mit den Bundesländern bereitgestellten Landesmitarbeitenden (Abfertigung/Treuegeld und Jubiläumsgeld). Personalkostenzuschüsse seitens der öffentlichen Hand sowie Ersatzleistungen von Versicherungen in der Höhe von EUR 153.845,38 (2024 EUR 282.799,80) wurden aufwandsmindernd erfasst.

Die Aufwendungen für Abfertigungen und Altersvorsorge setzten sich wie folgt zusammen:

	Abfertigungen	Altersversorgung	Summe
leistungsorientierte Pläne	659.755,00	228.986,00	888.741,00
beitragsorientierte Pläne	3.335.494,95	1.838.956,42	5.174.451,37
sonstige Zahlungen	151.934,35	0,00	151.934,35
Gesamtaufwendungen 01-12/2025	4.147.184,30	2.067.942,42	6.215.126,72

	Abfertigungen	Altersversorgung	Summe
leistungsorientierte Pläne	826.505,00	320.306,00	1.146.811,00
beitragsorientierte Pläne	2.991.737,01	1.808.735,89	4.800.472,90
sonstige Zahlungen	1.355,88	0,00	1.355,88
Gesamtaufwendungen 01-12/2024	3.819.597,89	2.129.041,89	5.948.639,78

Für alle nach dem 31. Dezember 2002 begründeten Dienstverhältnisse in Österreich zahlt der Konzern monatlich 1,53 % des Entgelts in eine betriebliche Vorsorgekasse ein, in der die Beiträge auf einem Konto des Mitarbeitenden veranlagt und diesem bei Beendigung des Dienstverhältnisses ausbezahlt oder als Anspruch weitergegeben werden. Der Konzern ist ausschließlich zur Leistung der Beiträge verpflichtet, welche in jenem Geschäftsjahr im Personalaufwand als beitragsorientierte Aufwendungen erfasst werden, für das sie entrichtet wurden.

Durch kollektivvertragliche Vereinbarungen ist die ASFINAG verpflichtet für jede Person, die in einem unbefristeten Beschäftigungsverhältnis steht, einen jährlichen Beitrag von EUR 500,00 in eine Pensionskasse im Rahmen eines beitragsorientierten Plans zu leisten.

Die durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten der ASFINAG-Gruppe per ultimo betrug:

(in Köpfen)	2025	2024
eigene Beschäftigte (inkl. Auszubildende und Temporäre)	3.278	3.007
überlassene Beschäftigte	180	221
Beschäftigte (durchschnittlich)	3.458	3.228

12. Sonstige Aufwendungen

	01-12/2025	01-12/2024
Steuern (nicht vom Einkommen und Ertrag)	570.889,21	561.237,26
Energie, Heizung, Wasser	2.001.833,60	3.474.002,02
Instandhaltung und Betriebskosten	106.857.799,13	99.077.603,15
Kommunikationskosten	6.621.290,83	5.566.210,63
Bank- und Kreditkartenspesen	6.683.411,47	5.694.610,67
sonstiger Fremdpersonalaufwand	8.414.462,49	8.046.364,43
Verbrauchsmaterial Büro	342.958,08	359.119,69
Marketingaufwand	5.175.795,33	6.872.531,53
Miet- und Leasingaufwand	804.884,36	806.721,76
sonstige Gebühren und Abgaben	1.598.699,49	1.491.301,62
Versicherungsaufwendungen	2.586.187,57	2.365.530,07
Aufsichtsratsaufwendungen	144.512,10	147.471,44
Schulungsaufwendungen	3.351.404,85	3.483.787,20
Reisekosten	1.528.645,05	1.428.760,91
Provisionen und sonstige Vertriebsaufwendungen	48.001.357,42	44.156.993,80
Querfinanzierung Brennerbasistunnel	52.697.075,87	49.267.033,08
Forderungsausfälle und Wertminderungen für Forderungen	258.910,85	142.258,42
sonstige Verwaltungsaufwendungen	37.663.895,96	34.244.290,68
Aufwendungen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	1.113.897,61	1.318.395,80
sonstige Aufwendungen	286.417.911,27	268.504.224,16

13. Abschreibungen und Zuschreibungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen¹

	01-12/2025	01-12/2024
planmäßige Abschreibungen	21.474.808,12	20.940.769,57
außerplanmäßige Wertminderung	0,00	836.030,52
Immaterielle Vermögenswerte außer Firmenwert	21.474.808,12	21.776.800,09
planmäßige Abschreibungen	73.162.483,81	68.730.674,73
außerplanmäßige Abschreibungen	93.031,10	158.283,80
Sachanlagen	73.255.514,91	68.888.958,53
Erträge aus Zuschreibungen und außerordentlichen Wertaufholungen	94.632.252,58	0,00
davon		
Immaterielle Vermögenswerte außer Firmenwert (außerordentliche Wertaufholung)	94.470.510,63	0,00
Sachanlagen (Zuschreibung)	134.695,80	0,06

¹ exkl. Nutzungsrechte und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Die Erträge aus Zuschreibungen und außerplanmäßigen Abschreibungen bei den Sachanlagen wurden für Fahrzeuge vorgenommen.

- ➔ Mehr Informationen zu den Erträgen aus Zuschreibung und außerplanmäßigen Wertminderung in Kapitel 16 immaterielle Vermögenswerte (außer Firmenwert)
- ➔ Mehr Information zu Abschreibungen der Nutzungsrechte in Kapitel 19.1 ASFINAG als Leasingnehmer
- ➔ Mehr Information zu Abschreibungen von als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Kapitel 20 als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

14. Finanzergebnis

Rechnungslegungsmethoden

Zinsen werden auf Basis des Zeitablaufes abgegrenzt. Die Realisierung von Dividenden erfolgt zum Zeitpunkt des Beschlusses der Dividendenausschüttung.

Das Finanzergebnis setzt sich folgendermaßen zusammen:

	01-12/2025	01-12/2024
Zinsaufwendungen	-211.534.153,36	-194.700.816,45
Zinserträge	25.527.813,81	24.359.331,29
sonstiges Finanzergebnis	-728.680,21	148.821,76
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	-413.404,43	-191.518,42
Finanzergebnis	-187.148.424,19	-170.384.181,82

Der Zinsaufwand beinhaltet Aufwendungen für verzinsliche Anleihen, Darlehen, Derivate und Leasingverbindlichkeiten, sowie die Verteilung von Agios, Disagios, Lead Management Fees und Haftungsentgelten, die bei der Aufnahme von finanziellen Schulden anfallen – reduziert um die IAS 23-Zinsen. Im Zinsertrag enthalten sind Erträge aus Derivaten, Zinsgutschriften aus den laufenden Bankguthaben, kurzfristigen Veranlagungen und Rückzahlungsforderungen sowie Dividenden von Finanzvermögen. Die Positionen sonstiges Finanzergebnis enthält zum überwiegenden Teil die Bewertung des verzinslichen Darlehens mit Derivat sowie des Finanzderivats.

15. Ertragsteuern

Rechnungslegungsmethoden

Die Ertragsteuern umfassen tatsächliche und latente Steuern. Tatsächliche und latente Steuern werden im Gewinn oder Verlust erfasst, ausgenommen davon sind latente Steuern im Zusammenhang mit Geschäftsfällen, die eine Erfassung im sonstigen Ergebnis der Periode vorsehen. Tatsächliche Steuern umfassen die erwartete Steuerschuld (oder Steuerforderung) auf das für das Geschäftsjahr zu versteuernde Einkommen (oder den steuerlichen Verlust) auf der Grundlage von jeweils anzuwendenden Steuersätzen sowie alle Anpassungen der Steuerschuld hinsichtlich früherer Jahre. Tatsächliche Steuerforderungen und –verbindlichkeiten werden aufgerechnet, sofern gegenüber einer Steuerbehörde das Recht zum Ausgleich auf Nettobasis besteht. Für den Fall, dass die in den Steuererklärungen angesetzten Beträge eventuell nicht realisiert werden können, werden die erwarteten Auswirkungen von diesen ungewissen Steuerpositionen berücksichtigt.

Latente Steuern werden auf temporäre Differenzen zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte und Schulden im IFRS-Konzernabschluss und den steuerlichen Wertansätzen auf Gesellschaftsebene erfasst (Verbindlichkeitenmethode). Latente Steuern werden nicht erfasst für

- zu versteuernde temporäre Differenzen beim erstmaligen Ansatz des Firmenwerts oder eines Vermögenswerts oder einer Schuld bei einem Geschäftsvorfall, der kein Unternehmenszusammenschluss ist und der zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles weder das Jahresergebnis noch das zu versteuernde Ergebnis beeinflusst und
- temporäre Differenzen in Verbindung mit Anteilen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, sofern der Konzern in der Lage ist, den zeitlichen Verlauf der Auflösung der temporären Differenz zu steuern und es wahrscheinlich ist, dass sie sich in absehbarer Zeit nicht auflösen werden

Latente Steuern werden unter Anwendung der Steuersätze (und Steuervorschriften) bewertet, die am Bilanzstichtag gelten oder im Wesentlichen gesetzlich verabschiedet sind und deren Geltung zum Zeitpunkt der Realisierung der aktiven bzw. passiven latenten Steuern erwartet wird. Bei einer stufenweisen Anpassung der Steuersätze werden die betroffenen Bilanzpositionen auf ihre Fälligkeit überprüft und der jeweils der Fälligkeit zugeordnete Steuersatz herangezogen.

Ein latenter Steueranspruch wird für noch nicht genutzte steuerliche Verluste, noch nicht genutzte Steuergutschriften und abzugsfähige temporäre Differenzen in dem Umfang erfasst, in dem es wahrscheinlich ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse zur Verfügung stehen werden, für die sie genutzt werden können. Latente Steuern werden an jedem Abschlussstichtag überprüft und in dem Umfang reduziert, in dem es nicht mehr wahrscheinlich ist, dass der damit verbundene Steuervorteil realisiert werden wird. Sofern sich Steuerlatenzen auf dasselbe Steuersubjekt und dieselbe Steuerbehörde beziehen und ferner ein einklagbares Recht besteht, tatsächliche Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden aufzurechnen, erfolgt eine Verrechnung von aktiven mit passiven latenten Steuern.

Dezember 2023 hat die österreichische Regierung die Säule-2-Regeln mit Wirkung vom 1. Jänner 2024 in nationales Steuerrecht im Rahmen des Mindestbesteuerungsgesetzes umgesetzt. Gemäß diesem Gesetz ist die ASFINAG AG als Muttergesellschaft in Österreich verpflichtet, eine zusätzliche Steuer auf die Gewinne ihrer Tochtergesellschaften zu entrichten, welche mit einem effektiven Steuersatz von weniger als 15 % besteuert werden. Aufgrund der eingeführten temporären Safe-Harbour Regelungen besteht für den Konzern bei Erfüllung eines der Tests für drei Jahre die Möglichkeit zur Festsetzung etwaiger Ergänzungssteuern eines Landes auf EUR 0,00. Da die ASFINAG für das einzige Pillar 2 relevante Land Österreich im laufenden Geschäftsjahr zumindest einen der relevanten Tests erfüllt, waren keine weiteren Berechnungen notwendig und es wurde keine Ergänzungssteuer verbucht. Die gem. IAS 12 verpflichtend anzuwendende Ausnahme der Bilanzierung von latenten Steueransprüchen und -verbindlichkeiten, die sich aus der Einführung der „International Tax Reform – Pillar Two Model Rules“ ergeben, wurde im vorliegenden Konzernabschluss angewendet. Sofern aus diesem Titel laufende Steuern anfallen, werden diese erfasst. Für die ASFINAG ergeben sich aber keine finanziellen Auswirkungen, da der Mindeststeuersatz von 15 % aufgrund einer inländischen Steuergruppe überschritten wurde.

In der ASFINAG-Gruppe besteht eine Steuergruppe gem. § 9 KStG 1988 mit der ASFINAG AG als Gruppen-träger und allen übrigen vollkonsolidierten Tochterunternehmen als Gruppenmitglieder.

	01-12/2025	01-12/2024
tatsächliche Ertragsteuern	264.496.031,27	217.833.767,92
aperiodische Ertragsteuern	12.436,00	1.810,00
latente Steuern	-13.883.009,87	1.062.106,92
aperiodische latente Steuern	0,00	0,00
ausgewiesene Ertragsteuern	250.625.457,40	218.897.684,84

Die Überleitung vom rechnerischen Ertragsteueraufwand zum effektiven Steueraufwand wird nachfolgend dargestellt. Der rechnerische Steueraufwand ergibt sich durch Multiplikation des Ergebnisses vor Steuern mit dem anzuwendenden Steuersatz von 23%:

	01-12/2025	01-12/2024
Ergebnis vor Steuern vom Einkommen und Ertrag	1.090.584.394,30	952.502.720,18
rechnerischer Steueraufwand	250.834.410,43	219.075.625,63
Erhöhung(+)/Minderung(-) der Ertragsteuerbelastung durch		
aperiodische laufende Ertragsteuern	12.436,00	1.810,00
aperiodische latente Steuern	0,00	0,00
Effekt aus Steuersatzänderung	0,00	0,00
nicht abzugsfähige Betriebsausgaben	194.819,42	172.826,30
steuerfreies Einkommen	-333.038,57	-289.617,66
gesondert besteuerte Einkünfte	-61.645,55	-35.132,07
COVID-Prämie	-21.524,33	-27.827,36
effektiver Steueraufwand	250.625.457,40	218.897.684,84
effektive Steuerquote	22,98%	22,98%

Die Veränderungen der latenten Steuern in der Bilanz stellen sich wie folgt dar:

	2025	2024
aktive latente Steuern	105.686.103,58	101.941.624,80
passive latente Steuern	-33.887.394,11	-29.163.261,45
Stand zum 1. Jänner	71.798.709,47	72.778.363,35
in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste latente Steuern	13.883.009,87	-1.062.106,92
im sonstigen Ergebnis erfasste latente Steuern	-115.655,75	82.453,03
Stand zum 31. Dezember	85.566.063,59	71.798.709,46
davon		
aktive latente Steuern	123.272.034,31	105.686.103,57
passive latente Steuern	-37.705.970,72	-33.887.394,11

Die folgenden aktiven und passiven latenten Steuern zum 31. Dezember sind das Ergebnis temporärer Bewertungsunterschiede zwischen den Buchwerten in der IFRS-Konzernbilanz und den relevanten Steuerbemessungsgrundlagen:

	2025	2024
kurz- und langfristige finanzielle Schulden	13.644.751,72	13.266.858,38
nach der Equity-Methode bilanzierte Unternehmen	163.686,04	116.084,91
übrige langfristige Schulden	513.319,64	113.422,61
Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten	2.889.129,13	3.489.204,19
Rückstellungen	106.061.147,78	88.700.533,48
künftige Ertragsteueransprüche	123.272.034,31	105.686.103,57
Immaterielle Vermögenswerte	21.026.443,27	17.822.858,48
Sachanlagen	16.309.843,84	15.746.270,25
übrige kurzfristige Forderungen	369.683,61	318.265,38
künftige Ertragsteuerschulden	37.705.970,72	33.887.394,11
Saldierung latente Steuern	85.566.063,59	71.798.709,46

Die Buchwertdifferenzen bei den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen ergeben sich zum überwiegenden Teil aus der Anwendung der Halbjahres-Regel für die steuerliche Abschreibung im Gegensatz zur Pro-Rata-Temporis-Abschreibung, der Aktivierung der IAS 23-Zinsen und IFRS 16-Nutzungsrechte und zum geringen Teil aus einer unversteuerten Rücklage für vorzeitige Abschreibung gem. § 7a EStG.

Die Differenzen zwischen den IFRS-Werten und den Steuerwerten im Bereich der lang- und kurzfristigen finanziellen Schulden ergeben sich aus den Bewertungsunterschieden bei einem Darlehen mit Fair-Value Bewertung, dem damit im Zusammenhang stehenden Swap-Geschäft und der IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten.

Bei den Rückstellungen beziehen sich die Differenzen zwischen dem IFRS-Wert und dem Steuerwert zum überwiegenden Teil auf die vertragliche Verpflichtung, die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen in einem bestimmten Zustand zu erhalten. Die ASFINAG hat für diesen Aufwand eine Rückstellung nach IFRIC 12 in Höhe von EUR 458.225.523,15 (2024 EUR 380.594.479,07) gebildet, die im Steuerrecht nicht berücksichtigt wird und eine aktive Steuerlatenz darstellt.

Die übrigen Differenzen sind auf die Abzinsung langfristiger Verbindlichkeiten aus Lieferungen- und Leistungen auf den Nettobarwert zurückzuführen, dem Ansatz der Vertragskosten gem. IFRS 15, der im Steuerrecht unterschiedlichen Bewertung von Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten und der Wertminderungen nach dem zukunftsbezogenen ECL-Modell (gem. IFRS 9).

Auf temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen, die von Konzerngesellschaften gehalten werden, in der Höhe von EUR 23.538.138,44 (2024 EUR 23.866.376,42) wurden keine latenten Steuerschulden angesetzt, da sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit voraussichtlich nicht auflösen werden. Steuerliche Verlustvorträge liegen (wie auch schon im Vorjahr) nicht vor.



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Ausschlaggebend für den Ansatz und Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern sind Einschätzungen über die künftige Realisierung. Diese Realisierung ist abhängig von der Entstehung künftiger steuerpflichtiger Gewinne während der Perioden, in denen sich steuerliche Bewertungsunterschiede umkehren. Hierbei wird die Wahrscheinlichkeit der Umkehrung der passiven latenten Steuern und die künftigen steuerlichen Gewinne berücksichtigt. Weichen die tatsächlichen Ergebnisse von den Schätzungen ab oder sind die Schätzungen in künftigen Perioden anzupassen, könnte dies nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz und Ertragslage haben. Diese Auswirkungen von ungewissen Steuerpositionen beinhalten die beste Schätzung der erwarteten Steuerzahlung. Zukünftig können neue Informationen zur Verfügung stehen, die das Management dazu veranlassen, die Annahmen zu ändern.

D. VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

16. immaterielle Vermögenswerte (außer Firmenwert)

Rechnungslegungsmethoden

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet. Nach der erstmaligen Aktivierung werden die immateriellen Vermögenswerte zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und etwaiger kumulierter Wertminderungen bewertet.

Für Vermögenswerte mit bestimmbarer Nutzungsdauer werden die Abschreibungen linear über Zeitraum von 2 bis zu 20 Jahren in der Gewinn- und Verlustrechnung im Abschreibungsaufwand erfasst. Die Nutzungsdauern und die Abschreibungsmethode werden periodisch überprüft, um sicherzustellen, dass diese dem erwarteten wirtschaftlichen Nutzenverlauf der immateriellen Vermögenswerte entsprechen.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmbarer Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf eine mögliche Wertminderung überprüft. Falls sich Ereignisse oder veränderte Umstände ergeben, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, werden die Wertminderungsprüfungen häufiger durchgeführt. Die Überprüfung wird in Abhängigkeit des Einzelfalls für den einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit durchgeführt. Darüber hinaus erfolgt eine jährliche Überprüfung, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von einer unbestimmten Nutzungsdauer zur begrenzten Nutzungsdauer auf prospektiver Basis vorgenommen.

Der spätere Wegfall der Wertminderung führt zu einer erfolgswirksamen Wertaufholung bis zum geringeren Wert aus fortgeschriebenen ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und erzielbarem Betrag. Nachdem eine Wertaufholung vorgenommen wurde, wird der Abschreibungsaufwand in künftigen Berichtsperioden angepasst, um den berichtigten Buchwert des Vermögenswerts, abzüglich eines etwaigen Restbuchwertes, systematisch auf seine Restnutzungsdauer zu verteilen.

Gewinne oder Verluste aus der Ausbuchung immaterieller Vermögenswerte ergeben sich aus der Differenz zwischen dem Nettoveräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswertes. Sie werden in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der der Posten ausgebucht wird.

Anzahlungen für Fruchtgenussrecht

Die ASFINAG wurde vom Bund mit der Finanzierung, Planung, Errichtung und Erhaltung und Bemannung der Autobahnen- und Schnellstraßennetzes beauftragt. Der laufende Erwerb des Fruchtgenussrechts vom Bund (wobei der Kaufpreis den in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Kosten für Lieferungen/Leistungen des Neubaus und der Erweiterungen entspricht) wird im Anlagevermögen bis zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe unter der Position „Anzahlungen für Fruchtgenussrecht“ erfasst. Diese Anzahlungen gehören – auch wenn sie häufig gemeinsam mit Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen werden – nicht zu den Vermögenswerten im Scope von IAS 38.

Bei internen oder externen Anzeichen einer Wertminderung nimmt die ASFINAG eine Einzelbewertung der betroffenen Projekte vor. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt nach dem einkommensbasierten Ansatz. Bei diesem werden zukünftig prognostizierte Zahlungsströme mit dem Discounted-Cash-flow-Verfahren auf den heutigen Zeitpunkt der Bewertung diskontiert, um anschließend den Barwert dieser Zahlungsströme zu erhalten. Ein späterer Wegfall der Wertminderung führt zu einer erfolgswirksamen

Wertaufholung bis zum geringeren Wert aus fortgeschriebenen ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und erzielbarem Betrag.

Fruchtgenussrecht

Im am 23. Juni / 25. Juli 1997 mit der Republik Österreich abgeschlossenen Fruchtgenussrechtsvertrag wurde der ASFINAG AG das Recht eingeräumt, die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen (einschließlich der Brücken, Tunnels und Gebirgspässen) zu betreiben und für deren Benutzung Maut einzuheben. In räumlicher Hinsicht bezieht sich das Recht der Fruchtgenussung auch auf alle Grundflächen und baulichen Anlagen samt Zubehör und Einrichtungen, die gem. § 3 BStG 1971 Bestandteil dieser Bundesstraßen sind.

Darüber hinaus steht der ASFINAG AG ein fixer Anspruch aus der Verpflichtung des Bundes zu, im Falle einer Vertragsauflösung den Restbuchwert des dem Fruchtgenussrecht entsprechenden Vermögens zum Zeitpunkt der Vertragsbeendigung in Höhe der Anschaffungs- oder Herstellungskosten zu leisten. Im Gegenzug übernahm die ASFINAG AG die Verpflichtung, die Autobahnen und Schnellstraßen zu erhalten und auszubauen. Als Aktivierungsdatum der in der Position „Anzahlungen für Fruchtgenussrecht“ erfassten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten wird das Datum der Verkehrsfreigabe des Neubaus oder Erweiterung herangezogen. Bei Löschung eines im Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes angeführten Straßenzugs wird ein Abgang des Fruchtgenussrechtes erfasst.

Hinsichtlich der Bilanzierung des Fruchtgenussrechtes wird IFRIC 12 angewendet. Entsprechend wird das Fruchtgenussrecht als immaterieller Vermögenswert gemäß IAS 38 bilanziert. Der Bund verzichtet auf eine Kündigung des Vertrages, solange die ASFINAG AG ihren vertraglichen Verpflichtungen zur Erhaltung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes nachkommt. Da auch die ASFINAG AG keine Kündigung des Fruchtgenussvertrages beabsichtigt, handelt es sich um einen immateriellen Vermögenswert mit unbegrenzter Nutzungsdauer, der somit keiner planmäßigen Abschreibung unterliegt, sondern grundsätzlich einem jährlichen Werthaltigkeitstest zu unterziehen ist. Da der Restbuchwert des Fruchtgenussrechtes vom Bund garantiert wird, ist die Erfassung einer Wertminderung nicht erforderlich (gem. Zusatz zum Fruchtgenussrechtsvertrags des Jahres 2007 bezieht sich diese Restbuchwertgarantie auf die Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten nach IFRS).

Zum Fruchtgenuss werden jene Maßnahmen (Neubau und Erweiterungen) gerechnet, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche (Vermehrung befahrbarer Fläche inklusive der dazugehörigen Straßenausrüstung und Grundeinlöse) und dadurch zu Mehrverkehr und höheren Mauteinnahmen führen. Ebenso fruchtgenusserhöhend sind bauliche Maßnahmen im Bereich der Straße inklusive technischer Ausrüstung, die erstmalig getätigt werden und nicht zur Vermehrung der Verkehrsfläche führen, sondern neue Funktionalitäten schaffen. Der Tunnel ist samt seiner Ausrüstung als eine wirtschaftliche Einheit zu sehen, womit erstmalige Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen (begehbare/befahrbare Fläche) im Tunnelbereich samt der Tunnelausrüstung zur Gänze fruchtgenusserhöhend erfasst werden. Als Tunnelausrüstung sind insbesondere elektromaschinelle Anlagen, welche in engem wirtschaftlichem Funktionszweck und Funktionszusammenhang stehen, zu subsumieren. Es kann sich dabei z.B. um Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Vorgaben („Straßentunnelsicherheitsgesetz“) getätigt werden und damit für den Betrieb der Tunnelanlage unerlässlich sind, handeln.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden erfasst, wenn eine hinreichende Sicherheit dafür besteht, dass die Zuwendungen gewährt werden und die ASFINAG die damit verbundenen Bedingungen erfüllt. Diese Zuschüsse werden anschaffungs- oder herstellungskostenmindernd erfasst und als Kürzung der Abschreibung über die erwartete Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts linear erfolgswirksam aufgelöst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines Vermögenswertes zugeordnet werden können, für den ein Zeitraum länger als ein Jahr erforderlich ist, um ihn in seinen beabsich-

tigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des entsprechenden Vermögenswerts aktiviert. Alle sonstigen Fremdkapitalkosten werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie angefallen sind. Fremdkapitalkosten sind Zinsen und sonstige Kosten, die einem Unternehmen im Zusammenhang mit der Aufnahme von Fremdkapital entstehen. Bei der ASFINAG wird der Effektivzinssatz der finanziellen Schulden aus Anleihen, Darlehen und Derivaten verwendet.

Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen

Forschungsaufwendungen werden unmittelbar in der Periode als Aufwand erfasst. Entwicklungsaufwendungen werden aktiviert, wenn die Aktivierungskriterien des IAS 38 erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungsaufwendungen setzt die ASFINAG zu Herstellungskosten an. Die Herstellungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Kosten. Falls die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungskosten nicht gegeben sind, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst.

Die immateriellen Vermögenswerte setzen sich folgendermaßen zusammen:

	Fruchtgenussrecht	Anzahlung Fruchtgenussrecht	Rechte und Lizenzen	Anzahlung auf immaterielles Vermögen	Summe
Anschaffungskosten					
Stand zum 01.01.2025	17.162.745.790,34	1.279.074.844,75	257.132.852,75	14.377.043,27	18.713.330.531,11
Zugänge	136.684.229,78	317.419.404,60	21.771.543,38	10.985.466,15	486.860.643,91
Umbuchungen	427.734.828,65	-427.734.828,65	8.362.238,74	-9.173.549,67	-811.310,93
Abgänge	-13.417,74	0,00	-11.302.641,05	-134.518,14	-11.450.576,93
Stand zum 31.12.2025	17.727.151.431,03	1.168.759.420,70	275.963.993,82	16.054.441,61	19.187.929.287,16
Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2025	0,00	94.470.510,63	151.771.038,28	0,00	246.241.548,91
Abschreibungen	0,00	0,00	21.474.808,12	0,00	21.474.808,12
Wertaufholungen	0,00	-94.470.510,63	0,00	0,00	-94.470.510,63
Abgänge	0,00	0,00	-11.297.434,05	0,00	-11.297.434,05
Stand zum 31.12.2025	0,00	0,00	161.948.412,35	0,00	161.948.412,35
Buchwerte					
Stand zum 31.12.2025	17.727.151.431,03	1.168.759.420,70	114.015.581,47	16.054.441,61	19.025.980.874,81

	Fruchtgenussrecht	Anzahlung Fruchtgenussrecht	Rechte und Lizenzen	Anzahlung auf immaterielles Vermögen	Summe
Anschaffungskosten					
Stand zum 01.01.2024	16.074.065.685,07	1.870.008.443,97	220.759.779,23	19.454.820,98	18.184.288.729,25
Zugänge	169.128.301,29	328.706.804,44	23.170.431,47	9.579.602,94	530.585.140,14
Umbuchungen	919.552.294,76	-919.640.403,66	13.374.291,73	-14.549.228,06	-1.263.045,23
Abgänge	-490,78	0,00	-171.649,68	-108.152,59	-280.293,05
Stand zum 31.12.2024	17.162.745.790,34	1.279.074.844,75	257.132.852,75	14.377.043,27	18.713.330.531,11
Abschreibungen					
Stand zum 01.01.2023	0,00	93.634.480,11	130.959.986,76	0,00	224.594.466,87
Abschreibungen	0,00	0,00	20.940.769,57	0,00	20.940.769,57
Wertminderungen	0,00	836.030,52	0,00	0,00	836.030,52
Abgänge	0,00	0,00	-129.718,05	0,00	-129.718,05
Stand zum 31.12.2024	0,00	94.470.510,63	151.771.038,28	0,00	246.241.548,91
Buchwerte					
Stand zum 31.12.2024	17.162.745.790,34	1.184.604.334,12	105.361.814,47	14.377.043,27	18.467.088.982,20

Eine im Jahr 2021 durch das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI – vormals BMK) durchgeführte Evaluierung des Bauprogramms sowie die daraus resultierenden Zielvorgaben an die ASFINAG führten zur Einschätzung des Vorstands, dass im Zeitraum von 2021 bis 2024 für einige Bauprojekte keinerlei Indiz vorlag, wann und in welcher Form diese fortgeführt werden können. Dies hat in diesen Geschäftsjahren zu einer Wertminderung der betroffenen Bauprojekte geführt. Als Folge wurden die in der Position Anzahlung Fruchtge-

nussrecht bis zum jeweiligen Bilanzstichtag erfassten Anschaffungskosten (wie Planungs- und Baukosten sowie Kosten für Grundeinlöse) dieser Bauprojekte einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen. Die Planungskosten umfassten z.B. Vorstudien, Studien, Behördenverfahren, Gutachten. Die Baukosten betrafen Aufwendungen für die Errichtung der Straße. Diese Aufwendungen sowie die gemäß IAS 23 aktivierten Zinsen wurden in den Geschäftsjahren 2021 bis 2024 in voller Höhe außerordentlich wertgemindert. Bei der Grundeinlöse handelt es sich um die Aufwendungen, die für den Erwerb der für die Errichtung der Straße erforderlichen Grundstücke anfallen. Da zum jeweiligen Bilanzstichtag der Buchwert dieser Grundstücke mindestens deren beizulegender Wert entsprach, war eine Wertminderung aus diesem Titel nicht erforderlich.

November 2025 veröffentlichte das BMIMI in einem Prüfbericht, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung der evaluierten Projekte gegeben ist. Dem Auftrag des BMIMI entsprechend wurden alle bisher wertgeminderten Bauprojekte, die von der vorübergehenden Ruhendstellung betroffen waren, wieder ins Bauprogramm aufgenommen und die bisher erfassten außerordentlichen Wertminderungen im Geschäftsjahr 2025 in voller Höhe (EUR 94.470.510,63) erfolgswirksam als außerordentliche **Wertaufholung** zugeschrieben.

Die außerordentliche Wertaufholung 2025 verteilt sich wie folgt:

Bauprojekt	außerordentliche Wertaufholung
S01 NBTU Kn Schwechat – Groß-Enzersdorf VA02a	EUR 76.856.863,66
S01 NSBS Kn Schwechat VA02b	
S37 NBSB Friesach Nord – Hirt (Friesach)	EUR 12.637.162,79
S37 NBSB+NBTU Hirt – Möbling	
S37 NBSB Möbling – St. Veit Nord	
A03 Kn. Eisenstadt – Staatsgrenze	EUR 2.303.728,41
A22 Verlängerung Kaisermühlen – Kaiserebersdorf	EUR 2.672.755,77
Summe	EUR 94.470.510,63

Die in Zugängen enthalten Fremdkapitalkosten und Zuwendungen der öffentlichen Hand stellen sich wie folgt dar:

	01-12/2025	01-12/2024
Fremdkapitalkosten	12.507.456,33	14.223.756,63
Zinssatz	2,18%	2,04%
Zuwendungen der öffentlichen Hand	285.686,00	0,00

Als Aufwand für **Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten** wurden im Geschäftsjahr 2025 EUR 1.821.665,45 (2024 EUR 3.247.767,18) berücksichtigt. Im aktuellen Geschäftsjahr wurden keine Entwicklungskosten als selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte aktiviert.

Zum Bilanzstichtag bestehen **Bestellobligos** aus Beauftragungen im Rahmen des Bauprogramms von rd. Mio. EUR 621 (2024 Mio. EUR 514).



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die voraussichtlichen Nutzungsdauern der Vermögenswerte unterliegen Ermessensentscheidungen. Falls die aktuelle Schätzung der Nutzungsdauern von der bisherigen signifikant abweicht, werden die Nutzungsdauern entsprechend angepasst.

Die ASFINAG hat sich im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie Ziele und Maßnahmen bei den Handlungsfeldern Klimawandel, Biodiversität & Ökosysteme, Ressourcennutzung & Kreislaufwirtschaft und Umweltschutz gesetzt. Die ASFINAG hat einen Energiebetrieb im Unternehmen eingerichtet. Dieser befasst sich unternehmensweit mit der Erfassung, Monitoring, Evaluierung und Optimierung der Energieverbräuche.

Hierfür wird ein Datenmanagementtool „Energieleitstand“ implementiert. Weitere Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind aktuell in Evaluierung. Weitere Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind aktuell in Evaluierung. Gegenwärtig werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die immateriellen Vermögenswerte erwartet, jedoch könnte es in Einzelfällen zu Anpassungen der Nutzungsdauern bzw. zu Ersatzinvestitionen kommen.

17. Firmenwert

Rechnungslegungsmethoden

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Der Firmenwert ermittelt sich als Residualgröße aus den Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs und dem mit dem beizulegenden Zeitwert bewerteten Reinvermögen unter Berücksichtigung von Eventualverbindlichkeiten. Ein sich aus dem Vergleich von Anschaffungskosten und dem beizulegenden Zeitwert des Reinvermögens des erworbenen Unternehmens ergebender passiver Unterschiedsbetrag wird nach nochmaliger Überprüfung der Wertansätze sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Firmenwerte unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, sondern werden auf Werthaltigkeit geprüft. Dieser Werthaltigkeitstest erfolgt zumindest jährlich oder wenn interne oder externe Indikatoren eine Wertminderung andeuten. Die ASFINAG führt den planmäßigen Werthaltigkeitstest für Firmenwerte jährlich zum 31. Dezember durch. Zur Bestimmung, ob ein Wertminderungsaufwand erforderlich ist, wird der Firmenwert jenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet, die vom erwarteten Synergiepotential des Unternehmenszusammenschlusses künftig profitieren. Im Zuge des Werthaltigkeitstests hat die ASFINAG den Firmenwert dem ASFINAG-Konzern als Ganzes zugeordnet. Aufgrund des einheitlichen Geschäftsfeldes und der engen Zusammenarbeit der einzelnen Konzerngesellschaften zur Erreichung des einheitlichen Konzerngeschäftsmodells stellt der Gesamtkonzern die kleinste selbständige zahlungsmittelgenerierende Einheit dar, die von den Synergieeffekten aus dem Unternehmenszusammenschluss profitiert.

Der erzielbare Betrag wird auf Basis der Berechnung eines Nutzungswertes unter Verwendung von Cashflow-Prognosen ermittelt, die auf von der Unternehmensleitung für einen Zeitraum von sechs¹ Jahren genehmigten Finanzplänen basieren, danach wird der Barwert einer ewigen Rente unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Wachstumsrate gerechnet. Ausgehend von Werten der Planung werden die geplanten Mauterlöse 2026 mit den erwarteten Preisvalorisierungen (die Valorisierung der Tarife ist in § 9 Bundesstraßenmautgesetz für die fahrleistungsabhängige Maut und in § 12 Bundesstraßenmautgesetz für die zeitabhängige Maut vorgesehen) für die Folgejahre fortgeschrieben.

Erwartete Steigerungen von Kilometerfahrleistungen bei der LKW-Maut oder höhere Vignettenabsätze werden ebenfalls analog zur Planungsrechnung berücksichtigt, Steigerungen aufgrund von Erweiterungsinvestitionen in der Planungsrechnung hingegen fließen nicht in die Berechnung ein.

Erweiterungsinvestitionen mit einem Baubeginn nach der Planungsgenehmigung durch den Aufsichtsrat werden beim Impairmenttest nicht berücksichtigt, da diese Projekte bis zu diesem Zeitpunkt noch gestoppt werden können. Ersatzinvestitionen fließen cash-wirksam in die Kalkulation ein.

Preisgleitungen bei der Bauprogrammsplanung sowie langfristige Inflationsraten bei der Mauterlös- und der sonstigen Kostenplanung werden ebenfalls berücksichtigt.

¹ gem. Anlage./2 zum Vertrag über die Änderung zum Fruchtgenussvertrages

Bei der ewigen Rente wird für die Ermittlung der Wachstumsrate bei den Mauterlösen sowie bei den sonstigen Kosten ebenfalls eine Steigerung auf der Basis einer langfristigen Inflationsrate herangezogen, gleiches gilt für Erhaltungsmaßnahmen. Für die Berechnung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen wird auf die Ergebnisse des langfristigen Erhaltungsprogramms zurückgegriffen. Vor dem Hintergrund, dass bei diesen Jahresraten langfristig ein Einschleifzustand erreicht wird, wird im Zusammenhang mit der ewigen Rente ebenfalls die langfristige Inflation als Steigerung herangezogen.

Der im Rahmen der DCF-Kalkulation angewendete Diskontierungszinssatz entspricht jenem Zinssatz, der die gegenwärtigen Markteinschätzungen des Zinseffekts und die speziellen Risiken von Unternehmen, die unter vergleichbaren Rahmenbedingungen agieren, widerspiegelt. Die ermittelten Cashflows werden unter Berücksichtigung dieses Diskontierungszinssatzes nachschüssig abgezinst.

Der ausgewiesene Firmenwert resultiert zur Gänze aus dem Erwerb der EUROPPASS LKW-Mautsystem GmbH im Jahr 2005 und entwickelt sich wie folgt:

	2025	2024
Anschaffungskosten		
Stand zum 1. Jänner	153.032.137,39	153.032.137,39
Zugänge	0,00	0,00
Abgänge	0,00	0,00
Stand zum 31. Dezember	153.032.137,39	153.032.137,39
Wertminderungen		
Stand zum 1. Jänner	0,00	0,00
Wertminderungen	0,00	0,00
Stand zum 31. Dezember	0,00	0,00
Buchwerte		
Stand zum 31. Dezember	153.032.137,39	153.032.137,39

Die Inputfaktoren für die DCF-Kalkulation sind wie folgt:

	2025	2024
Diskontierungszinssatz	5,21 %	5,30 %
Preisgleitung im Bauprogramm		
Sechs-Jahresplanung		
1. Planungsjahr	2,5 %	2,5 %
2. Planungsjahr	2,0 %	2,5 %
3. Planungsjahr	2,0 %	2,0 %
4. Planungsjahr	2,0 %	2,0 %
ab 5. Planungsjahr	1,5 %	2,0 %
ewige Rente	1,5 %	1,5 %
Wachstumsrate ewige Rente	1,5 %	1,5 %

Die Planungsprämissen der Vergangenheit waren weitgehend konstant, ebenso wurden die geplanten jährlichen Aufwendungen für Erhaltungsprojekte beibehalten.



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Überprüfung der Werthaltigkeit des Firmenwerts erfordert Schätzungen über künftige Umsatzentwicklungen, Baumaßnahmen und daraus resultierend Zahlungsmittelüberschüsse sowie Annahmen zur Festlegung der verwendeten Diskontierungssätze und ist daher mit Unsicherheiten behaftet.

Die Planung wurde auch hinsichtlich klimabezogener Risiken untersucht. Eine CO₂-abhängige Anpassung der Mautmodelle kann zu einem potenziellen Rückgang der Nachfrage am ASFINAG-Netz und somit zu einem Umsatzrückgang führen. Dementsprechend wurde ein moderater Planansatz gewählt. Darüber hinaus geht die ASFINAG davon aus, dass selbst bei einer Änderung der regulatorischen Vorgaben keine wesentlichen Umsatzeinbußen in der Planungsperiode zu verzeichnen sein werden.

Bei der Planung wurde bereits die Fragestellung der Auswirkungen der Inflation auf die Preisgleitung im Bauprogramm mit diversen Fachabteilungen intensiv diskutiert. Als Ergebnis dieser Abstimmungen wurden Gleitungssätze sowie die Voraus-Valorisierungen der Folgejahre in der Bauprogrammsplanung angehoben.

Im Kontext des Krieges in der Ukraine wurden die Parameter des Werthaltigkeitstest sorgfältig geprüft. Externe Parameter wie Markttrenditen und interne Parameter wie Umsatzentwicklung haben sich durch den Krieg nicht oder nur unwesentlich geändert.

Folgende Veränderungen wesentlicher Annahmen in Prozentpunkten würden bei Gleichbleiben aller anderen Parameter dazu führen, dass der Buchwert des Firmenwerts dem Nutzungswert entspricht und kein Abwertungsbedarf gegeben ist:

	2025	2024
Diskontierungszinssatz	+0,09 %	+0,64 %
EBIT	-1,75 %	-11,19 %
Wachstumsrate ewige Rente	-0,10 %	-0,77 %

18. Sachanlagen



Rechnungslegungsmethoden

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und etwaiger kumulierter Wertminderungen ausgewiesen. Die Anschaffungskosten von Sachanlagen umfassen den Kaufpreis einschließlich der Importzölle sowie nicht refundierbarer Steuern und all jene direkt zurechenbaren Kosten, die entstehen, um den Vermögenswert an den zur Nutzung vorgesehenen Ort zu bringen und in einen arbeitsbereiten Zustand zu versetzen.

Unter den in Bau befindlichen Anlagen werden noch nicht betriebsbereite Sachanlagen erfasst und mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten bewertet.

Vermögenswerte werden ab dem Zeitpunkt ihrer Betriebsbereitschaft abgeschrieben. Die Abschreibungen erfolgen linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der jeweiligen Anlagen bzw. deren Komponenten. Bei der Bestimmung der voraussichtlichen Nutzungsdauer von Sachanlagen wird die erwartete wirtschaftliche bzw. technische Nutzungsdauer berücksichtigt. Die Restwerte, Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und gegebenenfalls angepasst. Die nachstehend angeführte Übersicht zeigt die erwarteten Nutzungsdauern.

	2025	2024
Gebäude	4 – 50 Jahre	4 – 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	4 – 25 Jahre	4 – 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 15 Jahre	3 – 15 Jahre
Fahrzeuge und Mobilien zur Betriebsführung	3 – 15 Jahre	3 – 15 Jahre

Instandhaltungen und Reparaturen werden, sofern die Wesensart des betreffenden Vermögenswertes dadurch nicht verändert wird und kein zusätzlicher künftiger Nutzen entsteht, im Jahr des Anfalls als laufender Aufwand gebucht. Ersatz- sowie wertsteigernde Investitionen werden aktiviert.

Werden Sachanlagen zum Verkauf bestimmt, wird bei Beschlussfassung und Vorliegen der Voraussetzungen gem. IFRS 5 der Vermögenswert soweit erforderlich auf den Veräußerungswert abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten abgewertet und in der Folge bis zum Verkaufszeitpunkt nicht weiter planmäßig abgeschrieben. Es erfolgt eine laufende Überprüfung der Werthaltigkeit. Der Ausweis erfolgt gesondert unter der Position „zur Veräußerung gehalten“.

Wird ein Vermögenswert verkauft oder ausgeschieden, so werden Anschaffungskosten und die kumulierten Abschreibungen ausgebucht und ein allfälliger Gewinn oder Verlust aus der Veräußerung erfolgswirksam in den sonstigen Erträgen oder Aufwendungen erfasst.

Sachanlagen werden auf Wertminderungen geprüft, sobald Ereignisse oder Veränderungen der Umstände anzeigen, dass der Buchwert des Vermögenswerts möglicherweise höher als der erzielbare Betrag ist. Sobald der Buchwert eines Vermögenswerts den erzielbaren Betrag übersteigt, wird eine Wertminderung vorgenommen. Der erzielbare Betrag wird für die einzelnen Vermögenswerte eingeschätzt.

Der spätere Wegfall der Wertminderung führt zu einer erfolgswirksamen Wertaufholung bis zum geringeren Wert aus fortgeschriebenen ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und erzielbarem Betrag. Nachdem eine Wertaufholung vorgenommen wurde, wird der Abschreibungsaufwand in künftigen Berichtsperioden angepasst, um den berichtigten Buchwert des Vermögenswerts, abzüglich eines etwaigen Restbuchwertes, systematisch auf seine Restnutzungsdauer zu verteilen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden erfasst, wenn eine hinreichende Sicherheit dafür besteht, dass die Zuwendungen gewährt werden und die ASFINAG die damit verbundenen Bedingungen erfüllt. Diese Zuschüsse werden anschaffungs- oder herstellungskostenmindernd erfasst und als Kürzung der Abschreibung über die erwartete Nutzungsdauer des betreffenden Vermögenswerts linear erfolgswirksam aufgelöst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines Vermögenswertes zugeordnet werden können, für den ein Zeitraum länger als ein Jahr erforderlich ist, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des entsprechenden Vermögenswerts aktiviert. Alle sonstigen Fremdkapitalkosten werden in der Periode als Aufwand erfasst, in der sie angefallen sind. Fremdkapitalkosten sind Zinsen und sonstige Kosten, die einem Unternehmen im Zusammenhang mit der Aufnahme von Fremdkapital entstehen. Bei der ASFINAG wird der Effektivzinssatz der finanziellen Schulden aus Anleihen, Darlehen und Derivaten verwendet.

Die Sachanlagen setzten sich folgendermaßen zusammen:

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Fahrzeuge und Mobilien zur Betriebsführung	geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungskosten						
Stand zum 01.01.2025	410.893.911,49	811.265.209,84	45.909.880,87	206.033.951,84	100.393.464,00	1.574.496.418,04
Zugänge	21.885.534,80	34.563.030,21	9.454.586,51	27.163.517,11	113.254.072,16	206.320.740,79
Umbuchungen	11.994.226,85	38.368.370,84	463.765,05	0,00	-50.015.051,81	811.310,93
Abgänge	-3.532.799,24	-22.180.819,99	-6.811.261,98	-16.487.065,53	-192.704,91	-49.204.651,65
Stand zum 31.12.2025	441.240.873,90	862.015.790,90	49.016.970,45	216.710.403,42	163.439.779,44	1.732.423.818,11
Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2025	179.965.730,26	466.373.106,81	31.299.869,50	109.746.636,37	0,00	787.385.342,94
Abschreibungen	13.007.962,26	43.639.416,61	7.617.843,56	16.778.188,58	0,00	81.043.411,01
Zuschreibungen	0,00	0,00	0,00	-134.695,80	0,00	-134.695,80
Abgänge	-2.995.727,92	-21.906.301,97	-6.757.889,98	-15.201.848,70	0,00	-46.861.768,57
Umbuchungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand zum 31.12.2025	189.977.964,60	488.106.221,45	32.159.823,08	111.188.280,45	0,00	821.432.289,58
Buchwerte						
Stand zum 31.12.2025	251.262.909,30	373.909.569,45	16.857.147,37	105.522.122,97	163.439.779,44	910.991.528,53

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Betriebs- und Geschäftsausstattung	Fahrzeuge und Mobilien zur Betriebsführung	geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	Summe
Anschaffungskosten						
Stand zum 01.01.2024	360.286.708,97	756.439.984,92	43.211.590,59	195.212.508,32	84.644.452,58	1.439.795.245,38
Zugänge	30.555.388,25	37.069.820,85	5.727.037,12	28.581.971,33	71.077.233,85	173.011.451,40
Umbuchungen	27.857.010,13	28.078.003,24	253.254,06	0,00	-55.013.331,10	1.174.936,33
Abgänge	-7.805.195,86	-10.322.599,17	-3.282.000,90	-17.760.527,81	-314.891,33	-39.485.215,07
Stand zum 31.12.2024	410.893.911,49	811.265.209,84	45.909.880,87	206.033.951,84	100.393.464,00	1.574.496.418,04
Abschreibungen						
Stand zum 01.01.2024	176.190.994,76	433.644.591,66	27.987.758,22	111.112.015,16	0,00	748.935.359,80
Abschreibungen	11.048.365,37	42.538.953,04	6.555.610,18	15.463.058,67	0,00	75.605.987,26
Abgänge	-7.258.625,22	-9.825.442,54	-3.243.498,90	-16.828.437,46	0,00	-37.156.004,12
Umbuchungen	-15.004,65	15.004,65	0,00	0,00	0,00	0,00
Stand zum 31.12.2024	179.965.730,26	466.373.106,81	31.299.869,50	109.746.636,37	0,00	787.385.342,94
Buchwert						
Stand zum 31.12.2024	230.928.181,23	344.892.103,03	14.610.011,37	96.287.315,47	100.393.464,00	787.111.075,10

Die in Zugängen enthalten Fremdkapitalkosten und Zuwendungen der öffentlichen Hand stellen sich wie folgt dar:

	01-12/2025	01-12/2024
Fremdkapitalkosten	1.816.135,72	1.755.385,24
Zinssatz	2,18%	2,04%
Zuwendungen der öffentlichen Hand	2.460.854,77	3.372.359,06

➔ **Mehr Informationen zu Nutzungsrechten** in Kapitel 19.1 ASFINAG als Leasingnehmer

Zum Bilanzstichtag bestehen **Bestellobligos** aus Beauftragungen im Rahmen des Bauprogramms von rd. Mio. EUR 204 (2024 Mio. EUR 106).

Wie im Vorjahr wurden auch im aktuellen Berichtsjahr keine Sachanlagen verpfändet.



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die voraussichtliche Nutzungsdauer der Vermögenswerte unterliegen Ermessensentscheidungen. Falls die aktuelle Schätzung der Nutzungsdauern von der bisherigen signifikant abweicht, werden die Nutzungsdauern entsprechend angepasst.

Die ASFINAG hat sich im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie Ziele und Maßnahmen in den Handlungsfeldern Klimawandel, Biodiversität & Ökosysteme, Ressourcennutzung & Kreislaufwirtschaft und Umweltschutz gesetzt. Ein Ziel ist es, bis 2030 bilanziell stromautark agieren zu können. Dies soll durch die Produktion von 100 GWh erneuerbarer Energie auf dem ASFINAG-Eigengrund und Flächen Dritter mittels Photovoltaik-Anlagen und Kleinwasserkraftwerke sowie durch die Reduzierung des Stromverbrauches – etwa durch den Austausch auf stromsparende LED-Systeme in den Tunnels und auf Freistrecken – erreicht werden. Darüber hinaus ermöglicht die ASFINAG ihren Kundinnen und Kunden durch den Ausbau von E-Ladestationen auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz eine treibhausgasreduzierte Nutzung. Weitere Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind aktuell in Evaluierung. Gegenwärtig werden keine wesentlichen Auswirkungen auf das Sachanlagevermögen erwartet, jedoch könnte es in Einzelfällen zu Anpassungen der Nutzungsdauern bzw. zu Ersatzinvestitionen kommen.

19. Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen und Leasingverbindlichkeiten



Rechnungslegungsmethoden

Als Leasingverhältnis gilt eine Vereinbarung, bei welcher der Leasinggeber dem Leasingnehmer gegen eine Zahlung oder eine Reihe von Zahlungen das Recht auf Nutzung eines Vermögenswertes für einen vereinbarten Zeitraum überträgt. IFRS 16 legt ein umfassendes Modell für die Identifizierung von Leasingvereinbarungen und deren Behandlung im Abschluss von Leasingnehmern und Leasinggebern fest. Bei Leasingnehmern wird zwischen Service und Leasing unterschieden. Die ASFINAG erfasst nur die Leasingzahlungen bilanziell, die Servicezahlungen werden direkt im Aufwand erfasst. Bei Leasinggebern wird zwischen Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnissen unterschieden.

Der Leasingnehmer erfasst die Leasingverhältnisse und die damit verbundenen Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten bilanziell. Ausnahmen für die Erfassung von Leasingverhältnissen können angewendet werden. Die ASFINAG bedient sich einiger praktischer Behelfe. Leasingverhältnisse über Vermögenswerte, die von geringem Wert¹ sind, oder Verhältnisse, die eine kurze Laufzeit² besitzen, werden nicht bilanziell erfasst. Innerhalb eines Vertrags können mehrere Leasingkomponenten und Nicht-Leasingkomponenten vorhanden sein. Die ASFINAG hat beschlossen, diese Komponenten zu trennen und auf Grundlage der relativen Einzelveräußerungspreise zu bilanzieren.

Leasingnehmer

Bei Vertragsbeginn wird geprüft, ob es sich bei einem Vertrag um ein Leasingverhältnis handelt. Ein Leasingvertrag ist ein Vertrag oder ein Teil eines Vertrags, der für eine Gegenleistung das Recht verleiht, über die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts für einen definierten Zeitraum zu bestimmen. Die Laufzeit des Leasingverhältnisses ist der unkündbare Zeitraum, für den ein Leasingnehmer das Recht hat, einen zugrundeliegenden Vermögenswert zu nutzen. Gegebenenfalls erweitert sich der Zeitraum, wenn der Leasingnehmer mit hinreichender Sicherheit von einer Verlängerungsoption Gebrauch machen wird.

¹ Leasingverträge mit einer Grenze von EUR 5.000,00 für den geleasteten Gegenstand

² Laufzeit kleiner einem Jahr

Beim erstmaligen Ansatz erfasst die ASFINAG eine Leasingverbindlichkeit für die Verpflichtung, künftig Leasingzahlungen zu leisten, und aktiviert ein Recht zur Nutzung des zugrunde liegenden Vermögenswerts:

- Die Leasingverbindlichkeit wird zum Barwert der Leasingzahlungen bewertet, die zu Beginn des Leasingverhältnisses noch nicht gezahlt wurden, abgezinst mit dem im Leasingverhältnis zugrunde liegenden Zinssatz oder – falls dies nicht ohne weiteres möglich ist – mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Die Fremdkapitalzinssätze wurden auf Basis eines Referenzzinssatzes mit Berücksichtigung eines Finanzierungs-Spreads und Gewichtung der Laufzeit ermittelt.
- Leasingzahlungen umfassen fixe Zahlungen, variable Zahlungen wurden nicht berücksichtigt. Weiterhin enthalten sind Beträge, die bei Vertragsabschluss zu zahlen waren.
- Das Nutzungsrecht an einem Vermögenswert wird zu Anschaffungskosten bewertet, der dem anfänglichen Betrag der Leasingverbindlichkeit entspricht. Förderungen werden direkt von den Leasingzahlungen in Abzug gebracht und reduzieren die Anschaffungskosten.

Bei der Folgebewertung wird das Nutzungsrecht ab dem Bereitstellungsdatum bis zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben. Es gelten die allgemeinen Abschreibungsregeln nach IAS 16 und die Wertminderungsregeln nach IAS 36. Die Nutzungsdauern für Vermögenswerte nach IFRS 16 entsprechen der voraussichtlichen Leasinglaufzeit von 1 bis 116 Jahren.

Die Leasingverbindlichkeit wird nach der Effektivzinssatzmethode bewertet. Eine Neubewertung erfolgt, wenn sich die künftigen Leasingzahlungen bedingt durch eine Anpassung der verwendeten Indizes, des Zinssatzes oder der Laufzeit des Mietverhältnisses ändern. Wenn die Leasingverbindlichkeit auf diese Weise neu bewertet wird, erfolgt eine entsprechende Anpassung des Buchwerts des Nutzungsrechts.

Leasinggeber

Die ASFINAG ist ausschließlich Operating-Leasingverhältnisse als Leasinggeber eingegangen. Beim Operating-Leasing sind die wesentlichen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Nutzung des Vermögenswerts beim Leasinggeber verblieben. Die Mieterträge werden linear über die Laufzeit des jeweiligen Leasingverhältnisses erfasst.

19.1. ASFINAG als Leasingnehmer

Der Konzern ist verschiedene Leasingvereinbarungen für Immobilien, Maschinen, Kraftfahrzeuge und andere Vermögenswerte als Leasingnehmer eingegangen. Diese sind in der Konzernbilanz im Posten Sachanlagen ausgewiesen und umfassen folgende Gruppen von Nutzungsrechten:

	2025	2024
Grundstücke und Gebäude	35.365.096,62	38.722.143,16
Technische Anlagen und Maschinen	15.134.298,45	13.636.329,03
Fahrzeuge und Mobilien zur Betriebsführung	7.824.278,59	5.656.083,56
Summe Nutzungsrechte	58.323.673,66	58.014.555,75

Die Zugänge zu Nutzungsrechten betrugen im Geschäftsjahr 2025 EUR 8.766.161,19 (2024 EUR 10.741.787,84). Die ASFINAG hat 2025 keine Zuwendungen der öffentlichen Hand erhalten (2024 EUR 144.000,00).

Insgesamt sind folgende Beträge aus Leasingverhältnissen aufwandswirksam erfasst:

	01-12/2025	01-12/2024
Miet- und Leasingaufwand	759.021,94	806.721,76
davon Mietzahlungen für Leasingverhältnisse von geringem Wert	47.816,20	40.780,25
davon Mietzahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	652.864,81	642.188,75
davon übrige Miet- und Leasingaufwände	58.340,93	123.752,76
Zinsaufwendungen Leasingverhältnisse	1.588.952,01	1.483.661,55
Abschreibungen für Nutzungsrechte	7.787.896,10	6.717.028,73
davon Grundstücke und Gebäude	3.557.756,00	3.554.855,04
davon technische Anlagen und Maschinen	1.897.525,21	1.662.735,03
davon Fahrzeuge und Mobilien zur Betriebsführung	2.332.614,89	1.499.438,66

Der durchschnittlich gewichtete Zinssatz für die Verzinsung der Leasingverbindlichkeiten betrug während des Geschäftsjahres 2025 2,58 % (2024 2,54 %).

Informationen zu wesentlichen Leasingverträgen

Grundstücke und Gebäude

Die ASFINAG mietet Grundstücke und Gebäude für Büroflächen, Leitungen und Beschilderung. Diese Mietverträge haben im Geschäftsjahr 2025 in der Regel eine durchschnittliche Laufzeit von 33,10 Jahren (2024 32,96 Jahre). Der Mietvertrag für den neuen Standort Wien enthält eine Verlängerungsoption, die vom Konzern bis zu einem Jahr vor Ablauf der unkündbaren Vertragslaufzeit ausgeübt werden kann. Die ASFINAG beurteilt zu Beginn des Leasingverhältnisses, ob die Ausübung der Verlängerungsoption hinreichend sicher ist. Der Konzern hat aktuell diesen Leasingvertrag mit der unkündbaren Vertragslaufzeit bilanziell abgebildet.

Sonstige Leasingverhältnisse

Bei den Fahrzeugen least die ASFINAG hauptsächlich Personenkraftwagen für Beschäftigte mit einer durchschnittlichen Mietdauer von 3,98 Jahren im Geschäftsjahr 2025 (2024 4,01 Jahre). Bei den technischen Anlagen handelt es sich um geleaste Datenleitungen. Die üblichen durchschnittlichen Vertragslaufzeiten dieser Nutzungsrechtskategorie betragen 2025 18,51 Jahre (2024 18,65 Jahre).

19.2. ASFINAG als Leasinggeber

Die Verträge, in denen die ASFINAG als Leasinggeber auftritt, betreffen im Wesentlichen die Vermietung und Verpachtung von Grundstücken und Raststationen sowie Sondernutzungen. Der Erlös verteilt sich wie folgt:

	01-12/2025	01-12/2024
fixer Anteil	24.775.705,48	22.066.440,80
variabler Anteil	13.885.568,80	14.853.261,27
Summe Leasingzahlungen	38.661.274,28	36.919.702,07

Die nachfolgende Übersicht enthält die künftigen Mindestleasingzahlungen aus den bis zu den jeweiligen Stichtagen unkündbaren Verträgen:

	2025	2024
bis zu einem Jahr	17.535.999,65	19.416.930,82
1 bis 2 Jahre	8.591.609,79	13.498.519,07
2 bis 3 Jahre	8.580.661,91	8.287.768,58
3 bis 4 Jahre	8.524.660,56	8.308.986,49
4 bis 5 Jahre	8.524.660,56	8.308.986,49
länger als 5 Jahre	58.483.487,08	56.680.143,57
Summe undiskontierter Leasingzahlungen	110.241.079,55	114.501.335,02



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Bei der Anwendung der entsprechenden Rechnungslegungsmethoden zur Klassifizierung von Leasingverhältnissen kommt es zu Ermessensentscheidungen des Managements.

Die Bestimmung der Laufzeit von Leasingverhältnissen ist ein wesentliches Kriterium bei der Anwendung von IFRS 16. Die Nutzungsdauern von Nutzungsrechten sind meist vertraglich festgelegt. Falls diese nicht vertraglich definiert sind, unterliegen die voraussichtlichen Nutzungsdauern der Nutzungsrechte Ermessensentscheidungen und werden periodisch überprüft. Falls die aktuelle Schätzung der Nutzungsdauern von den bisherigen abweichen, werden diese entsprechend angepasst.

Die ASFINAG hat sich im Rahmen ihrer Nachhaltigkeitsstrategie Ziele und Maßnahmen in den Handlungsfeldern Klimawandel, Biodiversität & Ökosysteme, Ressourcennutzung & Kreislaufwirtschaft und Umweltschutz gesetzt. Seit 2021 stellt die ASFINAG den PKW-Fuhrpark kontinuierlich auf E-PKW um. Mit Ende des Jahres 2025 wurde die Umstellung vollständig abgeschlossen. Im LKW-Bereich werden laufend entsprechende Fahrzeuge mit alternativen Antrieben getestet. Gegenwärtig werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die vorhandenen Leasingverträge erwartet, jedoch könnte es in Einzelfällen zu Anpassungen der Nutzungsdauern bzw. zu Ersatzinvestitionen kommen.

20. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien



Rechnungslegungsmethoden

Immobilien, die von Konzernunternehmen nicht betrieblich genutzt werden und ausschließlich zur Erzielung von Mieteinnahmen und Gewinnen aus Wertsteigerungen dienen, stellen als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien dar. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden bei der erstmaligen Erfassung zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten einschließlich Nebenkosten bewertet. In den Folgeperioden werden als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Die bei der ASFINAG als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien bestehen zur Gänze aus Grundstücken, die eine unbestimmte Nutzungsdauer aufweisen und somit nicht planmäßig abgeschrieben werden. Falls sich Ereignisse oder veränderte Umstände ergeben, die auf eine mögliche Wertminderung hindeuten, werden Wertminderungsprüfungen durchgeführt.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ausgebucht, wenn sie abgehen oder wenn sie dauerhaft nicht mehr genutzt werden und kein künftiger wirtschaftlicher Nutzen aus ihrem Abgang mehr erwartet wird. Gewinne oder Verluste aus der Stilllegung oder dem Abgang einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie werden erfolgswirksam im Jahr der Stilllegung oder Veräußerung erfasst.

IFRS 13 verlangt die Einteilung der zum beizulegenden Zeitwert bewertete Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in drei Fair-Value-Hierarchiestufen, entsprechend den für die Bemessung der beizulegenden Zeitwerte verwendeten Inputfaktoren. Aufgrund diverser in die Immobilienbewertung einfließender Parameter, die nicht mittelbar oder unmittelbar am Markt beobachtet werden können, werden alle als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet. Darüber hinaus werden die ermittelten Gutachtenwerte zu jedem Bilanzstichtag intern auf ihre Plausibilität überprüft.

	2025	2024
Buchwert Stand zum 01.01.	14.377.265,05	14.870.695,92
Zugänge	0,00	0,43
Abgänge	-197.926,63	-657.295,66
Abschreibung Abgänge	856,25	0,00
Umbuchungen	0,00	88.108,90
außerplanmäßige Wertminderungen	-42,70	0,00
Wertaufholungen	27.046,15	75.755,46
Buchwert Stand zum 31.12.	14.207.198,12	14.377.265,05
Anschaffungskosten	25.079.656,22	25.277.582,85
kumulierte Wertminderungen	-10.872.458,10	-10.900.317,80
Anzahl Grundstücke	821,00	851,00
Zeitwert zum 31.12.	32.229.735,73	32.512.727,03

Zur Prüfung einer eventuellen Wertminderung wird regelmäßig sowohl durch konzerninterne als auch durch externe Sachverständige auf Einzelbasis der Zeitwert der Grundstücke ermittelt. Dabei werden die bewertungsrelevanten Parameter recherchiert und umfassende Erhebungen von angemessenen und nachhaltig erzielbaren Grundstückspreisen durchgeführt. Für diese Ermittlungen werden u.a. folgende Kriterien berücksichtigt:

- durch die ASFINAG abgeschlossene Verkäufe in räumlicher und zeitlicher Nähe
- abgeschlossene Verkäufe Dritter in räumlicher und zeitlicher Nähe
- Grundpreiserhebungen bei den Gemeinden, Landwirtschaftskammern, Bezirkslandwirtschaftskammern, Immobilienmaklern, etc. wobei die Größe, Form und Nutzbarkeit bei gegebener Widmung sowie Anbindung, Neigung, Rechte und Lasten Einfluss auf die Zeitwertermittlung haben

Die Liegenschaften werden rein zum Zwecke der Wertsteigerung gehalten. Im Zusammenhang mit den Grundstücken fallen lediglich unwesentliche Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung an, da derzeit mit dem weitaus überwiegenden Teil der Grundstücke keine Einnahmen erzielt werden. Im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung dieser Grundstücke stehende Aufwendungen sind vernachlässigbar.



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Immobilien, werden alternative Bewertungsmethoden herangezogen, die mit Schätzungsunsicherheiten behaftet sind. Die in der Bewertung angesetzten Parameter beruhen auf der Auswahl der geeigneten Parameter und erfordert Annahmen über deren Vergleichbarkeit.

21. Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten



Rechnungslegungsmethoden

Die Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten werden jedes Jahr durch qualifizierte und unabhängige Versicherungsmathematiker nach dem Verfahren der Einmalprämien nach IAS 19 („projected unit credit method“) ermittelt. Bei dieser Methode wird zu Periodenbeginn die erreichbare Versorgungsleistung unter Berücksichtigung unterschiedlicher Parameter (z. B. Gehaltsentwicklung, Fluktuationsrate, Abzinsungssatz entsprechend der Laufzeitbänder) in einzelne, jährliche Anwartschaftsscheiben aufgeteilt. Die erreichten Scheiben werden auf den Bilanzstichtag abgezinst.

Sämtliche Aufwendungen im Zusammenhang mit diesen Verpflichtungen werden im Personalaufwand erfasst. Neubewertungseffekte im Zusammenhang mit Pensionen und Abfertigungen werden im sonstigen

Ergebnis der Periode, jene der Jubiläumsgeldrückstellungen in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Neubewertungskomponente umfasst zum einen die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus der Abweichung der – im laufenden Geschäftsjahr – tatsächlich eingetretenen versicherungsmathematischen Parameter im Vergleich zu den in der Vergangenheit angenommenen Ausprägungen der versicherungsmathematischen Annahmen als auch Neueinschätzung von versicherungsmathematischen Annahmen für die Berechnung der leistungsorientierten Verpflichtung zum Periodenende. Die Erfassung des nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwands in Folge einer Planänderung oder eine –kürzung erfolgt in voller Höhe aufwandswirksam zu jenem Zeitpunkt, zu dem die Planänderung eintritt.

Den leistungsorientierten Verpflichtungen aus Pensionszusagen steht kein für diesen Zweck gebundenes Planvermögen gegenüber.

Die Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten ergeben sich aus Zusagen gegenüber dem eigenen Personal als auch den Beschäftigten aus Personalüberlassungsverträgen mit den Ländern und setzen sich folgendermaßen zusammen:

	2025	2024
Abfertigungen	16.043.028,00	16.707.261,00
Pensionen	6.482.681,00	7.421.102,00
Jubiläumsgelder	16.702.237,00	16.248.040,00
Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten	39.227.946,00	40.376.403,00

21.1. Abfertigungen

Abfertigungen sind einmalige Abfindungen, die aufgrund arbeitsrechtlicher Vorschriften bei der Kündigung der Beschäftigten sowie regelmäßig bei Pensionsantritt an die Belegschaft bezahlt werden müssen. Die Höhe richtet sich nach der Anzahl der Dienstjahre und der Höhe der Bezüge, der Anspruch beträgt zwischen zwei und zwölf Monatsgehältern. Die Rückstellungen für Abfertigungen wurden in jenem Ausmaß gebildet, das sich nach versicherungsmathematischen Grundsätzen ergibt.

Zum 31. Dezember sind die versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der Abfertigungsverpflichtungen wie folgt:

	2025	2024
Abzinsungsfaktor	3,51 %	3,21 %
Gehaltserhöhungen		
überlassene Beschäftigte	3,50 %	3,50 %
eigene Beschäftigte	3,50 %	3,50 %
Fluktuation (pauschaler Abschlag)		
überlassene Beschäftigte	3,00 %	3,00 %
eigene Beschäftigte	0,0 %	0,0 %
Pensionsalter	63 Jahre	62 Jahre
Rechnungsgrundlagen	AVÖ 2018-P (Ang.)	AVÖ 2018-P (Ang.)
durchschnittliche Laufzeit	7,6 Jahre	5,8 Jahre

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der leistungsorientierten Zusagen:

	2025	2024
Barwert der leistungsorientierten Zusagen zum 1. Jänner	16.707.261,00	16.713.446,00
Dienstzeitaufwendungen (laufend und Vorperioden)	188.894,00	238.122,00
Zinsaufwand	470.861,00	588.383,00
Gewinne (+)/Verluste (-) aus Neubewertungen	-6.069,00	731.641,00
Änderungen in demografischen Annahmen	42.177,00	0,00
Änderungen in finanziellen Annahmen	-283.860,00	-302.738,00
erfahrungsbedingte Anpassungen	235.614,00	1.034.379,00
gezahlte Leistungen	-1.317.919,00	-1.520.224,00
Übertragungszahlungen	0,00	-44.107,00
Barwert der leistungsorientierten Zusagen zum 31. Dezember	16.043.028,00	16.707.261,00



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Bewertung der Arbeitnehmerverpflichtungen beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor und Gehaltssteigerungen angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in Folge auf die damit zusammenhängenden Aufwendungen des Konzerns haben.

Der Sensitivitätsanalyse der bestehenden Abfertigungsrückstellungen liegen maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Eine Änderung des Abzinsungsfaktors um +/- 0,5 % sowie eine Änderung der Gehaltssteigerung um +/- 0,5 % hätte bei Gleichbleiben aller übrigen Parameter folgende Auswirkungen auf den Barwert der Abfertigungsverpflichtung.

		2025	2024
Abzinsungsfaktor	+0,5 %	-452.854,00	-462.396,00
	-0,5 %	478.785,00	471.278,00
Gehaltserhöhungen	+0,5 %	476.779,00	475.972,00
	-0,5 %	-452.854,00	-455.214,00

21.2. Pensionen

Aufgrund von einzelvertraglichen Regelungen besteht für ein Konzernunternehmen die Verpflichtung Beschäftigten nach dem Eintreten in den Ruhestand Pensionszuzahlungen zu leisten.

Zum 31. Dezember sind die versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wie folgt:

	2025	2024
Abzinsungsfaktor	3,94 %	3,21 %
Pensionssteigerung (Liquiditätsphase)	2,25 %	3,50 %
Sterbetafel	AVÖ 2018-P (Ang.)	AVÖ 2018-P (Ang.)
durchschnittliche Laufzeit	7,6 Jahre	8,9 Jahre
Anzahl der Anwartschaften	8	7

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der leistungsorientierten Zusagen:

	2025	2024
Barwert der leistungsorientierten Zusagen zum 1. Jänner	7.421.102,00	8.142.463,00
Zinsaufwand	228.986,00	320.306,00
Gewinne (+)/Verluste (-) aus Neubewertungen	-496.782,00	-373.150,00
Änderungen finanzieller Annahmen	-1.070.458,00	-145.734,00
erfahrungsbedingte Anpassungen	573.676,00	-227.416,00
gezahlte Leistungen	-670.625,00	-668.517,00
Barwert der leistungsorientierten Zusagen zum 31. Dezember	6.482.681,00	7.421.102,00



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Bewertung der Arbeitnehmerverpflichtungen beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor und Pensionssteigerungen angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in Folge auf die damit zusammenhängenden Aufwendungen des Konzerns haben.

Der Sensitivitätsanalyse der bestehenden Pensionsrückstellungen liegen maßgebliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Eine Änderung des Abzinsungsfaktors um +/- 0,5 %, eine Änderung der Pensionssteigerungen um +/- 0,25 sowie eine Änderung der Lebenserwartung um +/- 10 % hätte bei Gleichbleiben aller übrigen Parameter folgende Auswirkungen auf den Barwert der Pensionsverpflichtung:

		2025	2024
Abzinsungsfaktor	+0,5 %	-226.894,00	-304.265,00
	-0,5 %	246.342,00	333.950,00
Pensionssteigerung	+0,25 %	123.171,00	163.264,00
	-0,25 %	-116.688,00	-155.843,00
Lebenserwartung	+10,0 %	-272.273,00	-326.528,00
	-10,0 %	304.686,00	371.055,00

21.3. Jubiläumsgelder

Aufgrund kollektivvertraglicher Vereinbarungen in Österreich ist der Konzern verpflichtet, an Beschäftigte Jubiläumsgelder nach Maßgabe der Erreichung bestimmter Dienstjahre zu leisten, wie in der nachfolgenden Tabelle angeführt:

kollektivvertraglicher Anspruch	Höhe des Anspruchs
15 Dienstjahre	1 Brutto-Monatsbezug
25 Dienstjahre	2 Brutto-Monatsbezüge
35 Dienstjahre	3 Brutto-Monatsbezüge
Ausscheiden zwischen 25. und 35. Dienstjahr	3 Brutto-Monatsbezüge aliquot

Zum 31. Dezember sind die versicherungsmathematischen Annahmen zur Berechnung der Jubiläumsgeldverpflichtungen wie folgt:

	2025	2024
Zinssatz	4,22%	3,33%
Gehaltserhöhungen		
überlassene Mitarbeiter	3,50%	3,50%
eigene Mitarbeiter	3,50%	3,50%
Fluktuation (pauschaler Abschlag)		
überlassene Mitarbeiter	3,00%	3,00%
eigene Mitarbeiter	bis 24 Jahre 12,50% 25 bis 29 Jahre 4,00% 30 bis 39 Jahre 2,50% 40 bis 49 Jahre 2,00% 50 bis 59 Jahre 0,50% ab 60 Jahre 15,00%	bis 24 Jahre 12,50% 25 bis 29 Jahre 4,00% 30 bis 39 Jahre 2,50% 40 bis 49 Jahre 2,00% 50 bis 59 Jahre 0,50% ab 60 Jahre 15,00%
Pensionsalter	63 Jahre	62 Jahre
Rechnungsgrundlagen	AVÖ 2018-P (Ang.)	AVÖ 2018-P (Ang.)

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der leistungsorientierten Zusagen:

	2025	2024
Barwert der leistungsorientierten Zusagen zum 1. Jänner	16.248.040,00	14.895.950,00
laufende Dienstzeitaufwendungen	1.470.070,00	1.386.647,00
Zinsaufwand	521.370,00	593.658,00
Gewinne (+) / Verluste (-) aus Neubewertungen	-634.880,00	343.693,00
gezahlte Leistungen	-902.363,00	-971.908,00
Barwert der leistungsorientierten Zusagen zum 31. Dezember	16.702.237,00	16.248.040,00



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Bewertung der Arbeitnehmerverpflichtungen beruht auf einer Methode, bei der Parameter wie der erwartete Abzinsungsfaktor und Gehaltssteigerungen angewendet werden. Wenn sich die relevanten Parameter wesentlich anders entwickeln als erwartet, kann dies wesentliche Auswirkungen auf die Rückstellung und in Folge auf die damit zusammenhängenden Aufwendungen des Konzerns haben.

22. Rückstellungen



Rechnungslegungsmethoden

Eine Rückstellung wird gebildet, wenn dem Unternehmen aus einem vergangenen Ereignis eine gewärtigte Verpflichtung (rechtlich oder faktisch) entstanden ist, der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zur Erfüllung dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist und eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag. Die Rückstellungen werden zu jedem Bilanzstichtag überprüft und der jeweiligen Neueinschätzung angepasst. Sofern der Konzern für eine passivierte Rückstellung zumindest teilweise eine Rückerstattung erwartet (wie z. B. bei einem Versicherungsvertrag), wird – für den Fall, dass der Zufluss der Erstattung so gut wie sicher ist – die Erstattung als gesonderter Vermögenswert erfasst. Der Aufwand zur Bildung der Rückstellung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung abzüglich der Erstattung ausgewiesen. Ist der aus der Diskontierung resultierende Zinseffekt wesentlich, werden Rückstellungen zu einem Zinssatz vor Steuern abgezinst, der, sofern im Einzelfall erforderlich, die für die Schuld spezifischen Risiken widerspiegelt. Im Falle einer Abzinsung wird die durch Zeitablauf bedingte Erhöhung der Rückstellungen als Finanzaufwendung erfasst.

Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen

Gemäß Abschnitt III (6) des Fruchtgenussrechtsvertrages ist die Verpflichtung des Bundes, die im Bundesstraßengesetz 1971 bezeichneten Strecken zu planen, zu bauen und zu erhalten, mit Wirkung vom 1. Jänner 1997 auf die ASFINAG übergegangen. Nach einer Vertragsanpassung kann der Vertrag nun seitens der ASFINAG zum Ende jedes Quartals unter Einhaltung einer 3-monatigen Kündigungsfrist beendet werden. Es besteht dabei eine gegenwärtige, von der zukünftigen Geschäftstätigkeit unabhängige Verpflichtung zur Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen für die bereits entstandenen Schäden bis zum nächstmöglichen Kündigungszeitpunkt bzw. für die Kündigungsfrist rollierend für die nächsten sechs Monate¹ in Höhe der über diesen Zeitraum unvermeidbaren Kosten.

Für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen wird in Form einer Rückstellung gemäß IFRIC 12 vorgesorgt, die verteilt über den Zeitraum bis zum frühestmöglichen Kündigungszeitpunkt aufgebaut wird. Die Bewertung der Rückstellung erfolgt unter Berücksichtigung jener zum Bilanzstichtag verfügbaren Informationen zum aktuellen Plan der baulichen Erhaltung. Soweit bereits erfolgte Beauftragungen vorliegen, werden diese den Kostenschätzungen zugrunde gelegt. Sollte dies noch nicht der Fall sein, wird eine bestmögliche Schätzung durch interne Fachkräfte vorgenommen.

	Langfristige Rückstellungen	Kurzfristige Rückstellungen
Stand zum 1. Jänner 2024	40.622.102,27	370.671.745,78
Zugang	98.777,00	384.459.749,29
Auflösung	-2.745.780,32	-3.014.076,12
Verbrauch	0,00	-366.837.491,82
Stand zum 31. Dezember 2024	37.975.098,95	385.279.927,13
Zugang	5.606.240,00	468.971.063,73
Umbuchung (Wechsel zu Verbindlichkeit)	-7.631.347,95	0,00
Auflösung	-643.726,00	-2.250.911,12
Verbrauch	0,00	-382.830.094,15
Stand zum 31. Dezember 2025	35.306.265,00	469.169.985,59

Die ASFINAG erwartet für die langfristigen Rückstellungen, dass sie in der Regel innerhalb der nächsten zwei bis fünf Jahre zahlungswirksam werden. Für kurzfristige Rückstellungen wird erwartet, dass sie im nächsten Geschäftsjahr zahlungswirksam werden.

Im Rahmen der operativen Tätigkeit (vor allem Baubereich) kommt es zu Rechtsstreitigkeiten sowohl mit Lieferfirmen als auch mit Dritten. Diese Rechtsstreitigkeiten betreffen im Wesentlichen Mehrkostenforderungen. Darüber hinaus gibt es im langfristigen Teil Rückzahlungsansprüche im Mautbereich.

Die kurzfristigen Rückstellungen beinhalten insbesondere die aus dem Fruchtgenussvertrag resultierenden kurzfristigen vertraglichen Verpflichtungen von ASFINAG zur Erhaltung bzw. zur Wiederherstellung der Infrastruktur am 31. Dezember 2025 in der Höhe von EUR 458.225.523,15 (2024 EUR 380.594.479,07). Die Rückstellungen aus vorzeitigen Vertragsbeendigungen als auch für Aufwendungen im Zusammenhang mit ruhend gestellten Bauprojekten, die in den Folgeperioden von ASFINAG getragen werden, wurden im aktuellen Geschäftsjahr aufgelöst (siehe auch Punkt 10 Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen).

Im Konzern gibt es keine wesentlichen schwebenden Verfahren oder sonstige Verpflichtungen, die nicht im vorliegenden Konzernabschluss berücksichtigt wurden.

¹ Da der Vertrag am 31. Dezember von der ASFINAG nicht gekündigt wurde, ist der nächste mögliche Termin der 31. März – die Rückstellung wird somit für sechs Monate gebildet.



Mehr Informationen zu schwebenden Verfahren im Kapitel 33 Eventualverbindlichkeiten



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Bilanzierung und die Bewertung basierten auf der Einschätzung über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich, wird überdies auf Erfahrungen der Vergangenheit zurückgegriffen. Mitunter können verlässliche Schätzungen jedoch nur mit entsprechenden Ermessensentscheidungen getroffen werden, da Rechtsstreitigkeiten komplexe rechtliche Fragestellungen betreffen können. Daher erfolgt in solchen Fällen die Beurteilung unter Einbeziehung interner und externer Anwälte. Schätzungen von Beträgen im Bereich von Mehrkostenforderungen werden in größeren internen Sitzungen sowie Partnerschaftssitzungen, u. a. mit Hilfe von Gutachten, welche mit den Ausschreibungsunterlagen abgestimmt werden, ermittelt.

Bei der Ermittlung der Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen sind Annahmen und Schätzungen bezüglich der erwarteten Kosten und des zeitlichen Anfalles der Erhaltungsarbeiten erforderlich. Zum Stichtag wurde die Rückstellung nach der bestmöglichen Schätzung basierend auf dem aktuellen Plan der baulichen Erhaltung bewertet.

E. NETTOUMLAUFVERMÖGEN

Rechnungslegungsmethoden

➔ Mehr Informationen zu Bewertung im Kapitel 28 Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

➔ Mehr Informationen zu Überfälligkeit und Wertminderung im Kapitel 31 Risikomanagement – Risiken in Verbindung mit Finanzinstrumenten

23. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich folgendermaßen zusammen:

	2025	2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	274.480.355,89	247.407.793,56
Wertminderung	-534.668,23	-499.352,61
Forderungen ggü. assoziierten Unternehmen	33.249,28	0,00
kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	273.978.936,94	246.908.440,95

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind nicht verzinslich und haben im Allgemeinen eine Fälligkeit bis zu 60 Tagen.

24. übrige Vermögenswerte

	2025	2024
übrige langfristige Abgrenzungsposten	54.845.208,12	47.801.781,98
übrige langfristige nicht-finanzielle Vermögenswerte	54.845.208,12	47.801.781,98
Wertpapiere und Finanzinvestitionen	2.551.226,13	2.548.131,41
Finanzderivate	12.974.696,69	19.641.697,75
sonstige übrige langfristige Forderungen	3.926.028,53	4.706.528,01
übrige langfristige finanzielle Vermögenswerte	19.451.951,35	26.896.357,17
übrige langfristige Forderungen und Vermögenswerte	74.297.159,47	74.698.139,15
Forderungen ggü. in- u. ausländischen Finanzbehörden	28.440.409,68	61.132.211,72
übrige kurzfristige Abgrenzungsposten	13.714.466,33	13.055.680,89
sonstige übrige kurzfristige nicht-finanzielle Forderungen	83.462,42	97.514,41
übrige kurzfristige nicht-finanzielle Vermögenswerte	42.238.338,43	74.285.407,02
sonstige übrige kurzfristige finanzielle Forderungen davon	72.293.639,83	46.336.784,42
Vertragskosten	1.783.094,75	1.535.390,16
Förderungen EU	12.536.930,69	10.331.773,34
Förderungen/Kostenbeteiligungen Land, Bund, Private	8.519.282,76	14.654.554,59
Forderungen aus Strafgeldern, Mautentgang etc.	10.442.108,80	10.750.490,93
Rückzahlungsforderungen	28.237.997,27	0,00
übrige finanzielle Forderungen	10.774.225,56	9.064.575,40
Wertminderung ECL-Modell	-34.809,99	-14.504,30
Finanzderivate	4.719.106,73	4.671.172,49
übrige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	77.012.746,56	51.007.956,91
übrige kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	119.251.084,99	125.293.363,93

Die übrigen langfristigen und kurzfristigen Abgrenzungsposten enthalten überwiegend die im Voraus an den Bund überwiesenen Haftungsentgelte für Anleihen für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren. Eine Wertberichtigung war weder im laufenden noch im vorigen Geschäftsjahr erforderlich.

Die Wertpapiere und Finanzinvestitionen bestehen aus Anteilen an Investmentfonds und Schuldverschreibungen zur gesetzlich verpflichteten Absicherung der Personalrückstellungen, für die 2025 eine Wertaufholung in der Höhe von EUR 3.094,72 (2024 EUR 105.220,48) erfasst wurde. Des Weiteren werden Anteile an der M6 Tolna Üzemeltető Korlátolt Felelősségű Társaság gehalten.

Die Forderungen ggü. in- und ausländischen Finanzbehörden betreffen Forderungen aus Vorsteuerguthaben. Im Jahr 2025 ergibt sich kein Überhang aus dem tatsächlichen Körperschaftssteueraufwand und den 2025 geleisteten Vorauszahlungen und somit keine Forderung aus der Körperschaftsteuer (2024 EUR 25.183.231,47).

25. Vorräte

Rechnungslegungsmethoden

Vorräte sind Vermögenswerte, die zum Verkauf im normalen Geschäftsbetrieb gehalten werden oder die im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden. Die Bewertung der erfolgt mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungskosten und Nettoveräußerungswert. Für die Ermittlung des Einsatzes kommt beim überwiegenden Teil der Vorräte das gleitende Durchschnittspreisverfahren zur Anwendung mit Ausnahme der Lagerbestände an Heizöl, welche nach dem FiFo-Verfahren bewertet werden. Wertberichtigungen für veraltete Betriebsstoffe werden direkt am Vorratskonto erfasst. Wertminderungen von Vorräten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Materialaufwand ausgewiesen.

Die Vorräte setzten sich folgendermaßen zusammen:

	2025	2024
Streumittel	15.936.427,75	15.982.790,15
Treibstoffe	2.510.843,94	2.519.333,51
Vignette	1.387.487,83	1.372.045,99
sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.654.073,22	3.218.337,24
Vorräte	23.488.832,74	23.092.506,89

Bei der ASFINAG umfasst das Vorratsvermögen Betriebsstoffe für die Straßenerhaltung wie Streumittel für den Winterdienst, Ersatzteile für den Tunnelbetrieb, Treibstoffe und Heizöl sowie auf Vorrat für das folgende Geschäftsjahr produzierte Vignetten.

Die erfolgswirksam erfassten Beträge im Zusammenhang mit Wertminderungen zu Vorräten belaufen sich auf EUR 118.373,58 (2024 EUR 97.196,14). Der Aufwand aus Vorräten mit EUR 17.373.740,86 (2024 EUR 17.294.672,55) wurde in der Berichtsperiode unter der Position „Aufwendungen für Materialaufwand und bezogene Leistungen“ ausgewiesen.

Die bestehenden Vorräte wurden nicht als Sicherheit verpfändet.

26. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	2025	2024
Verbindlichkeiten aus Hafrücklassen	577.667,41	365.520,75
Verbindlichkeiten aus Grundeinlösen	3.016.306,42	3.554.358,41
Verbindlichkeiten aus Mehrkostenforderungen	25.987.849,24	3.522.950,87
langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.581.823,07	7.442.830,03
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	525.267.910,85	492.203.105,33
Verbindlichkeiten aus Grundeinlösen	22.504.804,15	12.568.718,70
Verbindlichkeiten ggü. assoziierten Unternehmen	406.063,39	27.875,50
kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	548.178.778,39	504.799.699,53

Die Verbindlichkeiten aus Hafrücklassen betreffen laufende Bau- und Erhaltungstätigkeiten, deren Erfüllung nicht innerhalb des normalen Geschäftszyklus des Unternehmens erwartet wird. Die übrigen langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betreffen Mehrkostenforderungen aus div. Bauprojekten und haben eine Restlaufzeit von bis zu 5 Jahren.

Die Verbindlichkeiten aus Grundeinlösen betreffen Verpflichtungen aus noch offenen Restbeträgen gegenüber Grundeigentümern. Sowohl im langfristigen als auch im kurzfristigen Teil dieser Verbindlichkeit ist ebenfalls der Anspruch des Grundeigentümers auf eine Verzinsung von 2 % bis 4 % pro Jahr auf den noch ausstehenden Betrag enthalten. Der Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten weist eine Restlaufzeit von einem bis zu 21 Jahren (2024 23 Jahren) auf.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind nicht verzinst und haben im Normalfall eine Laufzeit von 30 bis 60 Tagen, ausgenommen Baurechnungen, die eine Laufzeit von bis zu 90 Tagen aufweisen.

27. übrige Schulden

	2025	2024
sonstige übrige langfristige nicht-finanzielle Schulden	975.507,72	623.075,22
sonstige übrige langfristige finanzielle Schulden	69.273,42	175.670,50
übrige langfristige Schulden	1.044.781,14	798.745,72
<i>Verbindlichkeiten ggü. in- und ausländischen Finanzbehörden und Gemeinden</i>	<i>19.030.911,78</i>	<i>25.674.533,72</i>
<i>Verbindlichkeiten ggü. Gebietskrankenkassen</i>	<i>6.728.144,35</i>	<i>6.015.695,76</i>
<i>Urlaubsverpflichtungen, Gleitzeitüberhänge, Sabbatical und Altersteilzeit</i>	<i>26.577.543,60</i>	<i>26.272.824,69</i>
sonstige übrige kurzfristige nicht-finanzielle Schulden	52.336.599,73	57.963.054,17
<i>Verbindlichkeit aus beschlossenen Dividendenausschüttungen</i>	<i>10.000.000,00</i>	<i>10.000.000,00</i>
<i>Verbindlichkeiten aus Querfinanzierung Brennerbasistunnel</i>	<i>8.270.566,76</i>	<i>7.602.888,36</i>
<i>Verbindlichkeiten aus verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Lebensverbesserungsabgabe</i>	<i>30.040.795,97</i>	<i>32.753.695,32</i>
<i>übrige finanzielle Schulden</i>	<i>4.157.143,35</i>	<i>4.238.917,33</i>
sonstige übrige kurzfristige finanzielle Schulden	52.468.506,08	54.595.501,01
übrige kurzfristige Schulden	104.805.105,81	112.558.555,18

Die Verpflichtungen aus Urlaub, Gleitzeitüberhängen, Sabbatical und Altersteilzeit bestehen gegenüber der eigenen Belegschaft und Beschäftigten aus Personalüberlassungsverträgen mit den Bundesländern. Die übrigen langfristigen finanziellen Schulden beinhalten Kautionen.

F. FINANZ- UND KAPITALSTRUKTUR, FINANZINSTRUMENTE UND RISIKOMANAGEMENT

28. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Rechnungslegungsmethoden

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zur Entstehung eines finanziellen Vermögenswerts und bei einem anderen zur Begründung einer finanziellen Schuld oder eines Eigenkapitalinstruments führt. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt zum Erfüllungstag. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Bilanz enthalten sind, beinhalten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Veranlagungen und sonstige Finanzanlagen, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Finanzverbindlichkeiten, einen Teil der übrigen Vermögenswerte und Schulden sowie ausgegebene Anleihen und Darlehen.

Der Erstansatz von finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgt zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich direkt zurechenbarer Transaktionskosten. Davon ausgenommen sind finanzielle Vermögenswerte und Schulden, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ werden. Hier erfolgt der Erstansatz zum beizulegenden Zeitwert ohne Berücksichtigung von Transaktionskosten.

Die Beurteilung, ob ein Vertrag ein eingebettetes Derivat enthält, wird zum Zeitpunkt vorgenommen, zu dem der Konzern erstmals Vertragspartei wird. Eine Trennung eingebetteter Derivate vom Basisvertrag ist grundsätzlich nicht erforderlich, da im Falle eingebetteter Derivate der Basisvertrag zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst wird.

Die Designation von finanziellen Vermögenswerten und Schulden in die Bewertungskategorien erfolgt nach ihrem erstmaligen Ansatz. Umwidmungen werden, sofern diese zulässig sind und erforderlich erscheinen, zum Ende eines Geschäftsjahres vorgenommen.

Kategorien und Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten

Für alle erfassten finanziellen Vermögenswerte erfolgt die Folgebewertung abhängig von der Einstufungskategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert. Der Einstufungs- und Bewertungsansatz für finanzielle Vermögenswerte berücksichtigt das Geschäftsmodell, in dessen Rahmen die Vermögenswerte gehalten werden, sowie die Eigenschaften der Cashflows. Folgende zwei Einstufungskategorien für finanzielle Vermögenswerte werden unterschieden:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (AC)
- zum beizulegenden Zeitwert mit Wertänderungen im Periodenergebnis bewertet (FVtPL)

Vermögenswerte, die entsprechend dem Geschäftsmodell zur Vereinnahmung von festen oder bestimmbareren Zahlungsströmen gehalten werden und weder derivativen Charakter aufweisen noch an einem aktiven Markt notieren, werden **zu fortgeführten Anschaffungskosten** bewertet. Im Konzern fallen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Zahlungsmittel und –äquivalente sowie übrige Vermögenswerte, die nicht in einem aktiven Markt notiert sind, in diese Kategorie. Die fortgeführten Anschaffungskosten werden um Wertminderungsaufwendungen vermindert, die im Periodenergebnis erfasst werden.

Aufgrund nationaler gesetzlicher Vorschriften muss der Konzern Wertpapiere zur Deckung der Verpflichtungen gegenüber Beschäftigten halten. Diese finanziellen Vermögenswerte sind der Kategorie **erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert** (FVtPL) zugeordnet und in der Bilanzposition „übrige langfristige

Vermögenswerte“ ausgewiesen. Gewinne oder Verluste werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Kategorien und Folgebewertung von finanziellen Verbindlichkeiten

Die Bewertung der finanziellen Verbindlichkeiten richtet sich nach der Zugehörigkeit zu bestimmten Kategorien, die wie folgt unterschieden und erläutert werden:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet (AC)
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet (FVtPL)

Darlehen und Anleihen werden bei der erstmaligen Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Gegenleistung abzüglich der mit der Kreditaufnahme verbundenen Transaktionskosten bewertet. Ein Agio, Disagio oder sonstiger Unterschied zwischen dem erhaltenen Betrag und dem Rückzahlungsbetrag wird nach der Effektivzinsmethode über die Laufzeit der Finanzierung verteilt realisiert und im Finanzergebnis ausgewiesen. Die Folgebewertung erfolgt somit **zu fortgeführten Anschaffungskosten**. Fortgeführte Anschaffungskosten werden unter Berücksichtigung sämtlicher Disagi und Agi beim Erwerb berechnet und beinhalten sämtliche Gebühren, die ein integraler Teil der Transaktionskosten sind. Gewinne und Verluste werden erfolgswirksam erfasst, wenn die Schulden ausgebucht werden sowie im Rahmen von Amortisationen. Die Bewertung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erfolgt bei Entstehen der Verbindlichkeit in Höhe des beizulegenden Zeitwertes der erhaltenen Leistungen. In der Folge werden diese Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Sonstige, nicht aus Leistungsbeziehungen resultierende Verbindlichkeiten werden mit ihrem Zahlungsbetrag angesetzt. Langfristige sonstige Verbindlichkeiten werden entsprechend ihrer Laufzeit abgezinst und mit dem Barwert angesetzt.

Darüber hinaus verwendet der Konzern derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Zins- und Fremdwährungsrisiken aus Finanzierungstätigkeiten. Finanzielle Verbindlichkeiten zur Erzielung von Gewinnen aus kurzfristigen Schwankungen des Marktpreises oder aus Händlermargen werden nicht gehalten. Zur Vermeidung einer asymmetrischen Bilanzierung und Bewertung werden Darlehen, für die Derivate abgeschlossen wurden, als **erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert** bewertete finanzielle Schulden kategorisiert (Fair Value Option). Die ASFINAG hat keine Finanzderivate als Sicherungsinstrumente designiert und wendet somit die Regeln zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen nach IFRS 9 (Hedge Accounting) nicht an. Finanzderivate mit einem positiven beizulegenden Zeitwert werden als Vermögenswert angesetzt, ein negativer beizulegender Zeitwert führt zu einer Erfassung als Verbindlichkeit. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts werden erfolgswirksam im sonstigen Finanzergebnis der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ausbuchung finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Ein **finanzieller Vermögenswert** wird ausgebucht, wenn die vertraglichen Rechte hinsichtlich der Zahlungsströme aus diesem auslaufen oder die Rechte zum Erhalt der Zahlungsströme in einer Transaktion, in der auch alle wesentlichen mit dem Eigentum verbunden Risiken und Chancen übergehen, übertragen werden.

Eine **finanzielle Verbindlichkeit** wird ausgebucht, wenn die dieser Schuld zugrundeliegende Verpflichtung erfüllt, gekündigt oder erloschen ist. Wird eine bestehende finanzielle Schuld durch eine andere finanzielle Schuld desselben Kreditgebers mit substanziell verschiedenen Vertragsbedingungen ausgetauscht oder werden die Bedingungen einer bestehenden Schuld wesentlich geändert, wird ein solcher Austausch oder eine solche Änderung als Ausbuchung der ursprünglichen Schuld und Ansatz einer neuen Schuld behandelt.

Differenzen bei der Tilgung zwischen den Buchwerten der Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten und dem erhaltenen bzw. bezahlten Entgelt werden erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.



Mehr Informationen zu Überfälligkeit und Wertminderung im Kapitel 31 Risikomanagement – Risiken in Verbindung mit Finanzinstrumenten

Beizulegender Zeitwert (Fair Value/FV)

Der beizulegende Zeitwert ist jener Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde. Die Bewertung der Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert folgt einer dreistufigen Hierarchie und orientiert sich an der Nähe der herangezogenen Bewertungsfaktoren zu einem aktiven Markt.

- **Stufe 1:** Nach Stufe 1 werden Finanzinstrumente bewertet, die auf einem für das Unternehmen zugänglichen aktiven Markt für identische Vermögenswerte oder Schulden notiert sind. Dabei stellen die auf diesem Markt notierten Preise den beizulegenden Zeitwert dar.
- **Stufe 2:** Wenn eine Bewertung nach Stufe 1 nicht möglich ist, wird im Rahmen der Bewertung nach Stufe 2 der beizulegende Zeitwert unter Einbezug von entweder unmittelbar oder mittelbar beobachtbaren Inputfaktoren ermittelt.
- **Stufe 3:** Sind die Inputfaktoren für die Bewertung nicht beobachtbar, wird das Finanzinstrument im Rahmen der Stufe 3 unter Einbezug dieser nicht beobachtbaren Inputfaktoren bewertet.

Bewertungstechnik

Klasse	Bewertungstechniken für die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte
Wertpapiere, Darlehen, sonstige Finanzverbindlichkeiten sowie Leasingverbindlichkeiten	Der beizulegende Zeitwert wird grundsätzlich über Börsenkurse ermittelt. Liegen keine Börsenkurse vor, erfolgt die Bewertung über marktübliche Bewertungsmethoden unter Berücksichtigung spezifischer Parameter. Das Bewertungsmodell berücksichtigt den Barwert der erwarteten Cashflows, diskontiert mit einem stichtagsbezogenen risikoadjustierten, für die Restlaufzeit geltenden Diskontierungszins.
Anleihen	Der überwiegende Teil der ASFINAG-Anleihen wird von Buy-and-Hold-Investoren ¹ gekauft, mit dem Ziel die Anleihen bis zum Ende der Laufzeit zu behalten. Der verbleibende Teil der Anleihen wird überwiegend OTC (over the counter) gehandelt. Dabei wickeln einzelne Dealer (Banken oder Broker) Käufe bzw. Verkäufe der Anleihen ab. Ein Merkmal für einen aktiven Markt sind u.a. regelmäßig stattfindende Transaktionen. Aufgrund des unregelmäßigen und kaum stattfindenden Handels an den Börsen mit geringem Transaktionsvolumen sind die Kurse keine zuverlässigen Indikatoren für den aktuellen Marktpreis. Aus diesem Grund erfolgt die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts nach der Discounted-Cashflow-Methode.
Derivative Finanzinstrumente	Die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt nach der Discounted-Cashflow-Methode. Dabei werden die einzelnen Cashflows (Zins- und Tilgungszahlungen) jeder Swapposition mit dem laufzeitkonformen Zero-Kupon-Zinssatz der entsprechenden Währung abgezinst und pro Swapposition aufsummiert.
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige Forderungen und Vermögenswerte, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Veranlagungen kurzfristiger Termingelder, Barvorlagen, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie übrige Schulden	Diese Klassen von finanziellen Vermögenswerten und Schulden werden aufgrund der im Wesentlichen kurzen Restlaufzeiten zum Buchwert, der einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt, abgebildet.
sonstige Beteiligungen	Für diese Finanzinstrumente liegen keine auf einem aktiven Markt notierte Preise vor. Die Bewertung erfolgt über nicht am Markt beobachtbare Bewertungsparameter.

1 Großen internationalen institutionellen Investoren und Zentralbanken

28.1. Einstufungen nach IFRS 7 und beizulegende Zeitwerte

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Buchwerte und beizulegende Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten und Schulden, einschließlich ihrer Stufen in der FV-Hierarchie. Sie enthalten keine Informationen zum beizulegenden Zeitwert für finanzielle Vermögenswerte und Schulden, die nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden, wenn der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Per 31.12.2025	Buchwert			beizulegender Zeitwert		
	AC	FVtPL	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel/Zahlungsmitteläquivalente	17.713.649,13		17.713.649,13			
Forderungen Lieferungen und Leistungen	273.978.936,94		273.978.936,94			
übrige Vermögenswerte	76.219.668,36	20.245.029,55	96.464.697,91	2.534.575,68	17.693.803,42	16.650,45
übrige Forderungen	76.219.668,36		76.219.668,36			
Wertpapiere und Finanzinvestitionen		2.551.226,13	2.551.226,13	2.534.575,68		16.650,45
Finanzderivate mit positivem Marktwert		17.693.803,42	17.693.803,42		17.693.803,42	
FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	367.912.254,43	20.245.029,55	388.157.283,98			
Verbindlichkeiten Lieferungen u. Leistungen	577.760.601,46		577.760.601,46		22.202.063,85	
aus Haftrücklassen	577.667,41		577.667,41			
aus Grundeinlösen	25.028.117,65		25.028.117,65		22.202.063,85	
aus Lieferungen und Leistungen	552.154.816,40		552.154.816,40			
übrige Schulden	52.537.779,50		52.537.779,50			
finanzielle Schulden	9.132.207.068,64	103.910.646,36	9.236.117.715,00		9.063.090.534,13	
sonstige Finanzverbindlichkeiten aus PPP	363.364.612,34		363.364.612,34		522.905.694,46	
Baukostenzuschüsse	0,00		0,00		0,00	
übrige sonstige Finanzverbindlichkeiten	70.546.761,27		70.546.761,27		70.546.761,27	
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	160.207.513,79		160.207.513,79		66.861.905,19	
Anleihen und Darlehen ohne Derivaten	8.538.088.181,24		8.538.088.181,24		8.298.865.526,85	
Darlehen mit Derivaten		103.910.646,36	103.910.646,36		103.910.646,36	
FINANZIELLE SCHULDEN	9.762.505.449,60	103.910.646,36	9.866.416.095,96			

Per 31.12.2024	Buchwert			beizulegender Zeitwert		
	AC	FVtPL	Summe	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Zahlungsmittel/Zahlungsmitteläquivalente	65.688.959,57		65.688.959,57			
Forderungen Lieferungen und Leistungen	246.908.440,95		246.908.440,95			
übrige Vermögenswerte	51.043.312,43	26.861.001,65	77.904.314,08	2.531.480,96	24.312.870,24	16.650,45
übrige Forderungen	51.043.312,43		51.043.312,43			
Wertpapiere und Finanzinvestitionen		2.548.131,41	2.548.131,41	2.531.480,96		16.650,45
Finanzderivate mit positivem Marktwert		24.312.870,24	24.312.870,24		24.312.870,24	
FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE	363.640.712,95	26.861.001,65	390.501.714,60			
Verbindlichkeiten Lieferungen u. Leistungen	512.242.529,56		512.242.529,56		15.525.251,88	
aus Hafrücklassen	365.520,75		365.520,75			
aus Grundeinlösen	15.593.642,99		15.593.642,99		15.525.251,88	
aus Lieferungen und Leistungen	496.283.365,82		496.283.365,82			
übrige Schulden	54.771.171,51		54.771.171,51			
finanzielle Schulden	9.166.679.528,42	109.970.457,01	9.276.649.985,43		9.219.786.894,55	
sonstige Finanzverbindlichkeiten aus PPP	487.091.924,64		487.091.924,64		570.662.128,27	
Baukostenzuschüsse	4.761.143,27		4.761.143,27		4.727.401,82	
übrige sonstige Finanzverbindlichkeiten	72.552.763,48		72.552.763,48		72.552.763,48	
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	59.277.614,16		59.277.614,16		67.662.511,47	
Anleihen und Darlehen ohne Derivaten	8.542.996.082,87		8.542.996.082,87		8.394.211.632,50	
Darlehen mit Derivaten		109.970.457,01	109.970.457,01		109.970.457,01	
FINANZIELLE SCHULDEN	9.733.693.229,49	109.970.457,01	9.843.663.686,50			

In den vergangenen Geschäftsjahren erfolgten keine Umgliederungen zwischen den einzelnen Bewertungsstufen.

Die sonstigen Finanzverbindlichkeiten beinhalten den 2006 zwischen der ASFINAG (als konzessionsgebende Gesellschaft = Projektgesellschaft) und der Bonaventura Infrastruktur GmbH (als konzessionsnehmende Gesellschaft) abgeschlossenen Konzessionsvertrag (PPP¹-Vertrag). Mit diesem Vertrag hat die ASFINAG die ihr auferlegte Verpflichtung zur Planung, Finanzierung und Errichtung der Autobahnabschnitte der S01 Ost, die S01 West, der S02 und Teilen der A05 sowie deren Betrieb und Erhaltung an diese Projektgesellschaft übertragen. Gemäß Konzessionsvertrag hat die Bonaventura nicht das Recht, die Straßenbenutzer direkt zu bemaufen, sondern erhält die ihr zustehende Vergütung von der ASFINAG zum Teil in Form eines leistungsabhängigen Verfügbarkeitsentgeltes und zum Teil in Form eines verkehrsabhängigen Nutzungsentgeltes. Gleichzeitig mit der Aktivierung des Fruchtgenussrechtes 2009 und 2010 hat die ASFINAG den Nettobarwert lt. Tilgungsplan als finanzielle Schuld in gleicher Höhe erfasst. Die laufenden Zahlungen an die Bonaventura werden anteilig als Tilgung der finanziellen Schuld, als Kosten für den laufenden Betrieb für die Erhaltung der Konzessionsstrecke sowie als Zinsaufwand erfasst. Zum Bilanzstichtag beträgt der kurzfristige Teil dieser Verbindlichkeit EUR 24.854.359,64 (2024 EUR 23.727.312,30).

28.2. Zinsergebnis und sonstiges Finanzergebnis nach IFRS 7

01-12/2025	AC	FVtPL	sonstige ¹	Summe
Zinsaufwand aus	-198.449.905,38	-8.571.823,29	-4.512.424,69	-211.534.153,36
Anleihen und Darlehen	-185.172.290,55	-8.571.823,29	0,00	-193.744.113,84
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	-1.588.952,01	0,00	0,00	-1.588.952,01
qualifizierten Vermögenswerten nach IAS 23	14.323.592,05	0,00	0,00	14.323.592,05
sonstige	-26.012.254,87	0,00	-4.512.424,69	-30.524.679,56
Zinsertrag aus	18.781.175,91	6.666.819,64	79.818,26	25.527.813,81
Finanzderivaten mit positivem Marktwert	0,00	6.604.925,24	0,00	6.604.925,24
sonstige	18.781.175,91	61.894,40	79.818,26	18.922.888,57
Zinsergebnis	-179.668.729,47	-1.905.003,65	-4.432.606,43	-186.006.339,55
sonstige Finanzaufwendungen aus	-18.660,00	-7.117.684,89	0,00	-7.136.344,89
Bewertung Finanzderivate	0,00	-6.704.280,46	0,00	-6.704.280,46
Wertminderung Finanzvermögen	0,00	-413.404,43	0,00	-413.404,43
sonstige	-18.660,00	0,00	0,00	-18.660,00
sonstige Finanzerträge aus	0,00	5.994.260,25	0,00	5.994.260,25
Bewertung Darlehen	0,00	5.991.165,53	0,00	5.991.165,53
Zuschreibungen Finanzvermögen	0,00	3.094,72	0,00	3.094,72
Nettoergebnis	-18.660,00	-1.123.424,646	0,00	-1.142.084,64
FINANZERGEBNIS	-179.687.389,47	-3.028.428,29	-4.432.606,43	-187.148.424,19

01-12/2024	AC	FVtPL	sonstige ¹	Summe
Zinsaufwand aus	-185.266.213,98	-10.172.823,68	738.221,21	-194.700.816,45
Anleihen und Darlehen	-172.719.475,03	-10.172.823,68	0,00	-182.892.298,71
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	-1.483.661,55	0,00	0,00	-1.483.661,55
qualifizierten Vermögenswerten nach IAS 23	15.979.141,87	0,00	0,00	15.979.141,87
sonstige	-27.042.219,27	0,00	738.221,21	-26.303.998,06
Zinsertrag aus	17.177.141,54	7.102.189,75	80.000,00	24.359.331,29
Finanzderivaten mit positivem Marktwert	0,00	7.024.821,75	0,00	7.024.821,75
sonstige	17.177.141,54	77.368,00	80.000,00	17.334.509,54
Zinsergebnis	-168.089.072,44	-3.070.633,93	818.221,21	-170.341.485,16
sonstige Finanzaufwendungen aus	-18.295,0	-6.010.420,57	0,00	-6.028.715,57
Bewertung Finanzderivate	0,00	-5.818.902,15	0,00	-5.818.902,15
Wertminderung Finanzvermögen	0,00	-191.518,42	0,00	-191.518,42
sonstige	-18.295,00	0,00	0,00	-18.295,00
sonstige Finanzerträge aus	0,00	5.986.018,91	0,00	5.986.018,91
Bewertung Darlehen	0,00	5.880.798,43	0,00	5.880.798,43
Zuschreibungen Finanzvermögen	0,00	105.220,48	0,00	105.220,48
Nettoergebnis	-18.295,00	-24.401,66	0,00	-42.696,66
FINANZERGEBNIS	-168.107.367,44	-3.095.035,59	-818.221,21	-170.384.181,82

1 aus Rückstellungen und assoziierten Unternehmen

28.3. Übersicht Finanzinstrumente

Folgende Finanzinstrumente werden zur Finanzierung verwendet:

Bezeichnung	Zinssatz
ANLEIHEN OHNE DERIVATE BEWERTET ZU AC	
EUR 1,5 Mrd. Anleihe 2010-2025 (aufgenommen am 22.09.2010 EUR 1,25 Mrd. bzw. am 27.10.2010 EUR 0,25 Mrd.) (getilgt 2025)	3,375 %
EUR 1 Mrd. Anleihe 2012-2032	2,75 %
EUR 750 Mio. Anleihe 2013-2033	2,75 %
EUR 500 Mio. Anleihe 2015-2030	1,5 %
EUR 600 Mio. Anleihe 2019-2029	0,1 %
EUR 750 Mio. Anleihe 2020-2027	0,0 %
EUR 500 Mio. Anleihe 2020-2035	0,1 %
EUR 500 Mio. Anleihe 2021-2031	0,125 %
EUR 600 Mio. Anleihe 2022-2028	2,125 %
EUR 900 Mio. Anleihe 2024-2034	2,75 %
EUR 500 Mio. Anleihe 2025-2030	2,5 %
EUR 1 Mrd. Anleihe 2025-2036	3,125 %
DARLEHEN OHNE DERIVATE BEWERTET ZU AC	
EUR 200 Mio. Darlehen 2000-2027	6,25 %
EUR 390 Mio. Darlehen 2012-2032	3,546 %
EUR 21 Mio. Darlehen 2012-2029	2,452 %
EUR 160 Mio. Darlehen 2015-2030	1,371 %
EUR 100 Mio. Darlehen 2015-2031	1,434 %
EUR 90 Mio. Darlehen 2020-2035	0,407 %
DARLEHEN MIT DERIVATEN BEWERTET ZU FVtPL	
GBP 80 Mio. Darlehen 1999-2029 ¹	7,25 %
Cross Currency Swap von GBP in EUR	7,25 %
	6M-Euribor -20bp



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit von Finanzinstrumenten, für die kein aktiver Markt vorhanden ist, werden alternative Bewertungsmethoden herangezogen, die mit Schätzungsunsicherheiten behaftet sind. Die in der Bewertung angesetzten Parameter beruhen teilweise auf zukunftsbezogene Annahmen bzw. die Auswahl der geeigneten Parameter erfordert Annahmen über deren Vergleichbarkeit.

Es werden Annahmen über die beizulegenden Zeitwerte von Derivaten – insbesondere von Derivaten in Fremdwährung – zum Bilanzstichtag getroffen, die die künftigen Mittelzuflüsse oder –abflüsse aus diesen Instrumenten widerspiegeln.

1 2012 kam es bei diesem Darlehen zu einer vorzeitigen Rückzahlung in der Höhe von GBP 19.399.602,00, das Nominale des korrespondierenden Swaps wurde dementsprechend angepasst

29. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Rechnungslegungsmethoden

Die Zahlungsmittel beinhalten Bargeld und Bankguthaben. Zahlungsmitteläquivalente bestehen aus Geldern unterwegs und andere finanzielle Vermögenswerte wie Gutschriften aus Zinsforderungen gegenüber Kreditinstituten.

➔ **Mehr Informationen zu Bewertung im Kapitel F Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten**

➔ **Mehr Informationen zu Überfälligkeit und Wertminderung im Kapitel 31 Risikomanagement – Risiken in Verbindung mit Finanzinstrumenten**

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente setzen sich folgendermaßen zusammen:

	2025	2024
Kassenbestände	1.002.592,70	950.472,30
Bankguthaben	13.541.281,86	63.004.714,02
Zahlungsmitteläquivalente	3.169.774,57	1.733.773,25
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.713.649,13	65.688.959,57

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Konzernbilanz entsprechen den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten im Konzern-Cashflow-Statement.

Guthaben bei Kreditinstituten werden mit variablen Zinssätzen für täglich kündbare Guthaben verzinst. Verfügungsbeschränkungen über die Zahlungsmittel bestanden weder zum aktuellen noch zum vergangenen Bilanzstichtag.

30. Eigenkapital

Rechnungslegungsmethoden

Grundkapital

Es gib nur 1.000 Stückaktien, welche zur Gänze der Republik Österreich vorbehalten sind. Das Grundkapital ist zur Gänze einbezahlt.

Kapitalrücklagen

Diese Position setzt sich aus gebundenen und nicht-gebundenen Kapitalrücklagen zusammen. Die gebundene Kapitalrücklage wurde anlässlich einer Kapitalherabsetzung gebildet. Die nicht-gebundene Kapitalrücklage stammt aus einer in den Vorjahren erfolgten unentgeltlichen Übertragung der bisher von Land Salzburg, Kärnten und Steiermark an der ÖSAG gehaltenen Anteile durch die Republik Österreich.

Gewinnrücklagen

Die gebundene Gewinnrücklage wurde aus dem Jahresüberschuss gebildet. Zusammen mit der gebundenen Kapitalrücklage bildet sie die gesetzliche Rücklage von mind. 10% des Grundkapitals.

30.1. sonstiges Ergebnis

Die auf Bestandteile des sonstigen Ergebnisses entfallenden Beträge setzen sich folgendermaßen zusammen:

	01-12/2025	01-12/2024
Neubewertung Abfertigungen	6.068,95	-731.641,04
Neubewertung Pensionen	496.782,21	373.149,63
Neubewertung leistungsorientierter Pläne vor Steuern	502.851,16	-358.491,41
Steuereffekt	-115.655,75	82.453,03
Neubewertung leistungsorientierter Pläne nach Steuern	387.195,41	-276.038,38

30.2. Dividende

Für 2025 wird der Vorstand dem Aufsichtsrat bzw. der Hauptversammlung vorgeschlagen vom Bilanzgewinn eine Dividende in der Höhe von EUR 305.000.000,00 an die Alleinaktionärin Republik Österreich auszuschütten.

Die Ausschüttung 2024 in der Höhe von EUR 305.000.000,00 wurde in der ordentlichen Hauptversammlung vom 20. Mai 2025 beschlossen, eine Überweisung in gleicher Höhe erfolgte im Dezember 2025.

30.3. Grundkapital und Rücklagen

Die Entwicklung des gezeichneten Kapitals und der Rücklagen findet sich im Detail in der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung.

30.4. Nicht beherrschende Anteile

Rechnungslegungsmethoden

Der Anteil, der nicht auf beherrschende Anteile fällt, ist in der Konzernbilanz im Eigenkapital ausgewiesen. Die Erwerbsmethode wurde bei allen erworbenen Unternehmen angewandt. Unternehmen, die während des Jahres gekauft oder verkauft werden, sind im Konzernabschluss ab dem Stichtag des Kaufs oder bis zum Zeitpunkt des Verkaufs berücksichtigt.

Die zusammenfassenden Finanzinformationen der Tochterunternehmen mit nicht beherrschenden Anteilen stellen sich wie folgt dar:

	ASFINAG Service GmbH		ASFINAG Alpenstraßen GmbH	
	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	394.452.265,58	370.541.365,56	79.461.546,82	75.545.725,67
Ergebnisabführung	34.693.347,66	30.500.095,43	9.788.374,02	8.123.611,39
Periodenergebnis IFRS	-61.104,95	349.383,09	7.550,59	101.085,61
Gewinn	34.632.242,71	30.849.478,52	9.795.924,61	8.224.697,00
Gewinn der nicht beherrschenden Anteilen	0,00	0,00	0,00	0,00
sonstiges Ergebnis nach Ertragssteuern	-16.679,26	-182.521,46	17.184,86	-86.179,31
Gesamtergebnis	34.615.563,45	30.666.957,06	9.813.109,47	8.138.517,69
Ergebnis nicht beherrschender Anteile	0,00	0,00	0,00	0,00
langfristige Vermögenswerte	104.784.060,16	98.500.261,37	24.040.028,22	19.815.457,03
kurzfristige Vermögenswerte	22.095.209,35	29.095.355,28	5.086.686,21	5.863.873,63
langfristige Schulden	-16.702.293,94	-17.090.460,73	-4.217.125,86	-3.898.145,42
kurzfristige Schulden	-77.397.374,54	-77.647.770,68	-18.527.271,29	-15.423.603,41
Nettovermögen	32.779.601,03	32.857.385,24	6.382.317,28	6.357.581,83
Nettovermögen nicht beherrschender Anteile	2.250.000,00	2.250.000,00	2.450.000,00	2.450.000,00
Beteiligungs- und Stimmquote nicht beherrschender Anteile	15,0%	15,0%	49,0%	49,0%
Cashflow aus operativer Tätigkeit	62.714.709,13	39.474.814,00	14.899.993,56	10.559.774,20
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-18.490.038,63	-19.243.582,46	-6.439.061,05	-3.551.880,39
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-30.649.493,03	-28.232.735,77	-8.146.014,82	-7.780.187,53
Veränderung liquider Mittel	13.575.177,47	-8.001.504,23	314.917,69	-772.293,72
Dividenden nicht beherrschender Anteile	0,00	0,00	0,00	0,00

Hinsichtlich der in Österreich ansässigen ASFINAG Service GmbH sowie der ASFINAG Alpenstraßen GmbH bestehen Anteile nicht-beherrschender Gesellschafter. Aufgrund diverser Vereinbarungen kommt das gesamte Jahresergebnis sowie die kumulierten Bilanzgewinne im Falle einer Ausschüttung ausschließlich der ASFINAG AG zu. Es liegt somit kein den nicht-beherrschenden Gesellschaften zurechenbares Ergebnis vor und der Nettovermögensanteil entspricht dem anteiligen Stammkapital.

31. Risikomanagement

Der Konzern ist Risiken in Verbindung mit Finanzinstrumenten sowie strategischen und operativen Risiken ausgesetzt. Die ASFINAG hat ein bewährtes, konzernweites Kontroll- und Risikomanagementsystem implementiert, dessen Hauptaufgabe es ist, entstehende Risiken bereits in einem frühen Stadium zu identifizieren und rasch Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Dieses System ist ein wesentlicher Bestandteil des aktiven Risikomanagements innerhalb der Gruppe. Trotz dieses Kontroll- und Risikomanagementsystems kann nicht ausgeschlossen werden, dass Risiken nicht frühzeitig erkannt werden und sich daraus negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ergeben. Zur bestmöglichen Reduktion der Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sowie zur besseren Überwachung, Kontrolle und Bewertung der Finanz- und Liquiditätspositionen hat die ASFINAG umfassende Richtlinien und ein transparentes Informationssystem implementiert.

Die ASFINAG berücksichtigt in ihrer Finanzplanung neben den eigentlichen Investitionskosten, den Kosten für den laufenden Betrieb und die bauliche Erhaltung auch Finanzierungskosten. Rückgrat der langfristigen Finanzierung ist die im jeweils aktuellen Bundesfinanzgesetz vorgesehene Garantie des Bundes für Finanzierungen der ASFINAG. Diese Garantiezusage reflektiert sich in einer sehr guten Bonitätseinstufung durch die internationalen Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's.

Aus den Klimarisiken ergeben sich für die ASFINAG keine finanziellen Risiken. Die ASFINAG verfügt über keine Finanzierungsvereinbarungen welche Klimarisiken beinhalten, daher kann es nicht zum Bruch von klimabezogenen Covenants kommen. Es ist nicht bekannt, dass Kreditgeber Umweltaspekte bei der Preisgestaltung eines Kredits berücksichtigt haben.

Nachfolgend werden die einzelnen Risiken in Verbindung mit Finanzinstrumenten beschrieben.

31.1. Ausfallsrisiko

Rechnungslegungsmethoden

Einzelwertberichtigung

Bei Vorliegen von objektiven Hinweisen, dass eine Wertminderung bei mit fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Forderungen eingetreten ist, ergibt sich die Höhe des Verlusts als Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows (mit Ausnahme künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle). Finanzielle Vermögenswerte werden individuell auf Wertminderung untersucht. Bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Wertberichtigungen vorgenommen, wenn objektive Hinweise (wie z. B. die Wahrscheinlichkeit einer Insolvenz oder signifikante finanzielle Schwierigkeiten des schuldenden Unternehmens) dafür vorliegen, dass nicht alle fälligen Beträge gemäß den ursprünglich vereinbarten Rechnungskonditionen eingehen werden.

Der Buchwert des Vermögenswertes wird unter Verwendung eines Wertberichtigungskontos reduziert. Der Wertminderungsverlust wird ergebniswirksam erfasst. Eine Ausbuchung der Forderung erfolgt, wenn sie als uneinbringlich eingestuft wird.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung aufgetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die früher erfasste Wertberichtigung rückgängig gemacht. Die Wertaufholung ist der Höhe nach auf die fortgeführten Anschaffungskosten zum Zeitpunkt der Wertaufholung beschränkt. Die Wertaufholung wird ergebniswirksam erfasst.

Wertminderungsmodell nach IFRS 9

Das Wertminderungsmodell der „erwarteten Kreditausfälle“ (ECL – Expected Credit Loss) findet Anwendung auf Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet sind. Dieses Modell erfordert erhebliche Ermessensentscheidungen, inwieweit die erwarteten Kreditausfälle durch Veränderung der wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst werden. Diese Einschätzung wird auf Grundlage gewichteter Wahrscheinlichkeiten, ECLs, bestimmt. Als Grundlage dient der lebenslange Kreditverlust. Hierbei handelt es sich um erwartete Kreditausfälle aufgrund aller möglichen Ausfallereignisse während der erwarteten Laufzeit eines Finanzinstruments.

Für **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** und **sonstige übrige Forderungen** wird dieses Modell angewendet. Über die Berücksichtigung von Einzelwertberichtigungen hinaus werden die geschätzten erwarteten Kreditausfälle berechnet. Kreditrisiken und gemeinsame Ausfallrisikoeigenschaften werden in einer Wertminderungsmatrix erfasst. Die Gruppen unterschiedlicher Kundensegmente ergeben sich aus den verschiedenen Erlösarten bzw. den dazugehörigen Zahlungsmethoden. Umfangreiche erhaltene Bankgarantien, eine bestehende Kreditausfallversicherung, der Anteil an Barzahlungen sowie div. Zahlungsmittel (Kredit- und Tankkarten) reduzieren die Berechnungsbasis. Die geschätzten erwarteten Kreditausfälle wurden auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Kreditausfällen pro Kundensegment der letzten fünf Jahre berechnet.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (inkl. Veranlagungen) werden bei Banken oder Finanzinstituten veranlagt, die zumindest über ein Investment-Grade-Rating einer anerkannten Ratingagentur (wie Standard & Poor's, Moody's Investor Services oder Fitch Ratings Inc.) verfügen. Änderungen dieser Ratings werden laufend überwacht. Aufgrund dieser umsichtigen Vorgehensweise waren bis dato keine Wertberichtigungen erforderlich.

Ohne Berücksichtigung dieser Risikominderungsstrategien entspricht das maximale Ausfallrisiko des Konzerns dem Buchwert der finanziellen Vermögenswerte.

Sonstige Ausfallrisiken

Das Risiko aus dem Ausfall eines Swap-Partners ist durch Besicherungsverpflichtungen („Collateral“) der Vertragspartner gegenüber der österreichischen Bundesfinanzierungsagentur (ÖBFA) abgesichert. Die ASFINAG hat aktuell einen bestehenden Swapvertrag, der über die ÖBFA abgeschlossen wurde und daher von diesen Besicherungsverträgen profitiert, weshalb hier kein Risiko eines Wertberichtigungsbedarfs gesehen wird.

Für alle bekannten Risiken wurden Wertberichtigungen durchgeführt. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass es künftig zum Eintritt von über die erfassten Wertminderungen hinausgehenden Zahlungsausfällen kommt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Über die Berücksichtigung von Einzelwertberichtigungen hinaus werden die geschätzten erwarteten Kreditausfälle auf Grundlage von Erfahrungen mit tatsächlichen Kreditausfällen der letzten fünf Jahre berücksichtigt.

Die Entwicklung der Wertberichtigungskonten stellt sich wie folgt dar:

	Einzelwert-berichtigung	ECL-Modell	Summe
Stand 1. Jänner 2024	631.259,55	97.400,14	728.659,69
aufwandswirksame Zuführungen	33.637,66	39.723,19	73.360,85
Auflösungen	-11.062,96	0,00	-11.062,96
Inanspruchnahme	-291.604,97	0,00	-291.604,97
Stand 31. Dezember 2024	362.229,28	137.123,33	499.352,61
aufwandswirksame Zuführungen	61.986,43	3.841,38	65.827,81
Auflösungen	-7.051,01	0,00	-7.051,01
Inanspruchnahme	-23.461,18	0,00	-23.461,18
Stand 31. Dezember 2025	393.703,52	140.964,71	534.668,23

Die Altersstruktur der Forderungen zu den Bilanzstichtagen war folgende:

	Vignette	LKW-Maut	Raststationen & Liegenschaften	sonstige	Summe
nicht überfällig	53.847.018,89	192.711.383,80	6.657.818,79	10.707.287,26	263.923.508,74
1-30 Tage überfällig	1.804.245,42	3.587.722,49	795.670,76	419.911,09	6.607.549,76
31-60 Tage überfällig	689.106,43	164.917,32	1.310.675,09	261.138,89	2.425.837,73
61-90 Tage überfällig	2.145,52	814,70	600,84	8.399,89	11.960,95
mehr als 90 Tage überfällig	150.378,43	175.833,83	567.141,99	618.144,46	1.511.498,71
Wertminderung ECL-Modell	-72.978,64	-58.453,46	-9.532,61	0,00	-140.964,71
Einzelwertberichtigung	-90.351,73	-294.890,28	-8.461,51	0,00	-393.703,52
Stand zum 31. Dezember 2025	56.329.564,32	196.287.328,40	9.313.913,35	12.014.881,59	273.945.687,66

	Vignette	LKW-Maut	Raststationen & Liegenschaften	sonstige	Summe
nicht überfällig	60.938.271,47	155.923.590,07	5.440.852,70	17.168.805,01	239.471.519,25
1-30 Tage überfällig	140.294,58	3.660.058,47	74.154,01	726.018,64	4.600.525,70
31-60 Tage überfällig	307.729,16	78.303,04	434.366,09	326.154,48	1.146.552,77
61-90 Tage überfällig	243.329,08	62,11	77.152,06	1.966,50	322.509,75
mehr als 90 Tage überfällig	146.494,75	166.590,58	726.651,79	826.948,97	1.866.686,09
Wertminderung ECL-Modell	-95.967,14	-34.224,49	-6.931,70	0,00	-137.123,33
Einzelwertberichtigung	-62.451,47	-291.316,30	-8.461,51	0,00	-362.229,28
Stand zum 31. Dezember 2024	61.617.700,43	159.503.063,48	6.737.783,44	19.049.893,60	246.908.440,95

Bei den noch nicht überfälligen Forderungen liegen keine Hinweise auf Forderungsausfälle auf Basis von Einzelwertberichtigungen vor.

Aus der Anwendung des ECL-Wertberichtigungsmodell bei den **übrigen Vermögenswerten** ergeben zum Bilanzstichtag Wertminderungen in der Höhe von EUR 20.305,69 (2024 EUR 14.504,30).



Verwendung von Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die Wertberichtigung nach dem Modell der „erwarteten Kreditausfälle“ umfasst im erheblichen Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Gruppen, der Analyse historischer Forderungsausfälle und zukunftsgerichteten Prognosen. Die im Modell verwendeten Parameter werden regelmäßig aktualisiert und entsprechend den derzeitigen Gegebenheiten angepasst.

31.2. Liquiditätsrisiken

Zur bestmöglichen Reduktion der finanziellen Risiken und zur besseren Überwachung, Kontrolle und Bewertung der Finanz- und Liquiditätspositionen hat die ASFINAG umfassende Richtlinien und ein transparentes Informationssystem implementiert.

Die Liquiditätssteuerung von der ASFINAG berücksichtigt alle operativen Erfordernisse, den Schuldendienst und die eventuell notwendige Kapitalaufnahme im Zusammenhang mit dem Bauprogramm. Die Planbilanzen und Plan-Gewinn- und -Verlustrechnungen werden mit dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) jeweils ein Jahr im Voraus abgestimmt und sind im Zusammenhang mit der gesetzlichen Verpflichtung des zuständigen Ministers für ausreichende Liquidität zu sorgen, zu sehen.

Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung für ausreichende Liquidität zu sorgen und der guten Bonitätseinstufung ist das kurzfristige Liquiditätsrisiko gering. Das langfristige Liquiditätsrisiko steht in direktem Zusammenhang mit der Unterstützung durch die Republik Österreich in Form von Garantien als Bürge und Zahler für Anleiheemissionen. Da die Republik Österreich auch 100%iger Eigentümer ist, besteht derzeit keine Sorge hinsichtlich der Refinanzierung der Anleihen. 2026 sind voraussichtlich ca. EUR 500 Mio. über den Kapitalmarkt zu finanzieren. Diese Mittel werden laut Plan wie in den vergangenen Jahren üblich entweder über Anleiheemissionen mit staatlicher Garantie oder sonstige Finanzierungsformen (z.B. Darlehen bei der Europäischen Investitionsbank, Privatplatzierungen) aufgebracht.

Der Konzern ist bestrebt, das Zahlungsausfallsrisiko von Kunden bestmöglich durch Besicherung in Form von Bankgarantien sowie durch Abschluss von Kreditausfallsversicherungen zu reduzieren. Nähere Erläuterungen dazu in Kapitel 31.1 Ausfallsrisiko.

Darüber hinaus vermeidet die ASFINAG von einer einzigen Bank oder von nur wenigen Banken abhängig zu sein. Zur Sicherstellung der Unabhängigkeit wird bei einigen Finanzprodukten (Zahlungsmittel, Veranlagungen) jeweils nur ein bestimmtes Volumen mit einer Bank abgewickelt.

Das Kapital umfasst auch das auf die Anteilseigner der ASFINAG AG entfallende Eigenkapital. Die Aufrechterhaltung der Liquidität und somit auch die Nachhaltigkeit des Eigenkapitals wird gemäß ASFINAG-Gesetz durch den Eigentümer, vertreten durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur garantiert, woraus sich im Wesentlichen auch die Kapitalstruktur und deren Steuerung ableitet.

In der ASFINAG-Gruppe gibt es keine wesentlichen Zahlungsverzögerungen bei eigenen Zahlungsverpflichtungen, sämtliche finanzielle Verbindlichkeiten werden in der Regel fristgemäß zum vertraglichen Tilgungskurs getilgt. Die folgenden Tabellen zeigen die zukünftigen undiskontierten vertraglichen Zahlungsströme aus finanziellen Schulden, die variablen Zinsen wurden mittels Zinskurven errechnet:

per 31.12.2025	Restlaufzeit			Summe
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
Finanzderivate mit positivem Marktwert	-4.895.998,06	-19.126.042,63	0,00	-24.022.040,69
Darlehen mit Derivaten	6.646.802,66	111.620.444,65	0,00	118.267.247,31
DERIVATIVE FINANZIELLE SCHULDEN	1.750.804,60	92.494.402,02	0,00	94.245.206,62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	556.386.896,72	6.284.200,29	1.248.791,04	563.919.888,05
übrige Schulden	52.468.506,08	69.273,42	0,00	52.537.779,50
finanzielle Schulden	196.101.913,29	4.154.536.376,19	6.099.603.224,25	10.450.241.513,73
<i>sonstige Finanzverbindlichkeiten aus PPP</i>	<i>45.873.834,94</i>	<i>183.495.339,76</i>	<i>397.573.236,15</i>	<i>626.942.410,85</i>
<i>Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen</i>	<i>7.822.583,00</i>	<i>26.415.263,10</i>	<i>34.605.688,10</i>	<i>68.843.534,20</i>
<i>Anleihen und Darlehen ohne Derivate</i>	<i>142.400.548,77</i>	<i>3.944.625.773,33</i>	<i>5.667.424.300,00</i>	<i>9.754.450.622,10</i>
<i>übrige sonstige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>4.946,58</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>4.946,58</i>
NICHT DERIVATIVE FINANZIELLE SCHULDEN	804.957.316,09	4.160.889.849,90	6.100.852.015,29	11.066.699.181,28
SUMME	806.708.120,69	4.253.384.251,92	6.100.852.015,29	11.160.944.387,90

per 31.12.2024	Restlaufzeit			Summe
	< 1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
Finanzderivate mit positivem Marktwert	-4.890.015,00	-30.978.640,39	0,00	-35.868.655,39
Darlehen mit Derivaten	6.994.862,39	124.460.310,17	0,00	131.455.172,56
DERIVATIVE FINANZIELLE SCHULDEN	2.104.847,39	93.481.669,78	0,00	95.586.517,17
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	513.049.132,56	7.301.003,75	571.367,28	520.921.503,59
übrige Schulden	54.595.501,01	175.670,50	0,00	54.771.171,51
finanzielle Schulden	1.734.778.305,34	2.845.913.482,86	5.717.288.172,52	10.297.979.960,72
<i>sonstige Finanzverbindlichkeiten aus PPP</i>	<i>45.873.834,94</i>	<i>183.495.339,76</i>	<i>443.447.071,09</i>	<i>672.816.245,79</i>
<i>Baukostenzuschüsse</i>	<i>4.761.143,27</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>4.761.143,27</i>
<i>Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen</i>	<i>7.822.583,00</i>	<i>26.415.263,10</i>	<i>34.605.688,10</i>	<i>68.843.534,20</i>
<i>Anleihen und Darlehen ohne Derivate</i>	<i>1.676.313.220,00</i>	<i>2.636.002.880,00</i>	<i>5.239.235.413,33</i>	<i>9.551.551.513,33</i>
<i>übrige sonstige Finanzverbindlichkeiten</i>	<i>7.524,13</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>7.524,13</i>
NICHT DERIVATIVE FINANZIELLE SCHULDEN	2.302.422.938,91	2.853.390.157,11	5.717.859.539,80	10.873.672.635,82
SUMME	2.304.527.786,30	2.946.871.826,89	5.717.859.539,80	10.969.259.152,99

31.3. Marktrisiken

Das Marktrisiko ist das Risiko, dass sich die Marktpreise (z.B. Währungskurse, Zinssätze etc.) ändern und dadurch die Erträge des Konzerns oder der Wert der gehaltenen Finanzinstrumente beeinflusst werden. Ziel des Marktrisiko-Managements ist es, das Marktrisiko innerhalb akzeptabler Bandbreiten zu steuern und zu kontrollieren und

gleichzeitig die Rendite zu optimieren. Zu den für die ASFINAG wesentlichen Marktrisiken zählen hauptsächlich Zinsänderungsrisiken.

Zinsrisiken

Die Entwicklung der Finanzierungskosten ist unausweichlichen Marktrisiken – vor allem Zinsänderungsrisiken – ausgesetzt. Die ASFINAG schätzt das Risiko aus den Zinsänderungen bei Finanzanlagen und –verbindlichkeiten aufgrund der risikoaversen Strategie als gering ein. Abgesehen von den in Kapitel F beschriebenen Sicherungsinstrumenten, werden keine weiteren derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Zinsrisiken verwendet. Das Management der Zinsrisiken erfolgt durch eine interne Cashflow-at-Risk-Berechnung (CfaR) und Value-at-Risk-Berechnung (VaR). Die Limite für die beiden Kennziffern werden jährlich vom Aufsichtsrat genehmigt. Die Einhaltung der definierten Limite wird zumindest monatlich überwacht.

Tilgungen abreifender Anleihen und ein unter Umständen negativer Cashflow erfordern regelmäßige Umschuldungen und gegebenenfalls die Aufnahme von zusätzlichen Schulden (Nettoneuverschuldung bzw. -entschuldung). Aufgrund der regelmäßigen Umschuldung (10 – 20 % ihrer aushaftenden finanziellen Schulden) ergibt sich über den Zeitverlauf automatisch eine Risikostreuung hinsichtlich der Zinsbindungen.

Die bilanziellen Auswirkungen der Zinsänderungsrisiken nach IFRS sind asymmetrisch. Anleihen bzw. Darlehen werden zu jedem Bilanzstichtag mit ihrem Nominale bzw. ihren fortgeführten Anschaffungskosten erfasst. Im Vergleich dazu müssen synthetische Fixzins-Schulden (Darlehen mit Derivat), die einen identischen Zahlungsstrom wie ein festverzinsliches Darlehen aufweisen, zu jedem Bilanzstichtag mit ihrem aktuellen Marktwert bewertet werden und verursachen dadurch potentiell hohe Bewertungsschwankungen. Swapverträge dienen zur Absicherung dieser Risiken (vor allem Wechselkursrisiken) und werden der Kategorie Finanzinstrument erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zugeordnet („Designierte“ Darlehen zum FV). Aus diesem Grund wurden Darlehen mit den dazugehörigen Derivaten unter Kapitel 28.1 tabellarisch gemeinsam dargestellt.

Die beiden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's haben die bestehenden Ratings bestätigt. Aufgrund dieser ausgezeichneten Ratings resultieren die Marktwertänderungen der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden vollständig aus Änderungen von Marktbedingungen.

Rating	08/2025	02/2025	08/2024
Moody's	Aa1 mit negativem Ausblick	Aa1 mit stabilem Ausblick	Aa1 mit stabilem Ausblick
Standard & Poor's	AA+ mit stabilem Ausblick	AA+ mit stabilem Ausblick	AA+ mit positivem Ausblick

Die Einschätzung der kaufmännischen Risiken, die von externen Kapitalmarktschwankungen ausgehen, wird in Form der Kennzahlen Value-at-Risk und Cashflow-at-Risk errechnet und den Gremien regelmäßig berichtet.

Die Risikokennziffern der aushaftenden ASFINAG Finanzschulden (Darlehen und Anleihen inklusive Derivate) wurden zu den Bilanzstichtagen wie folgt eingeschätzt:

	2025	2024
marktwertorientierter Value-at-Risk*	Mio. EUR 407,50	Mio. EUR 413,80
bilanzwirksamer Value-at-Risk* ¹	Mio. EUR 0,30	Mio. EUR 0,30
nomineller Gegenwartswert finanzielle Schulden ²	Mio. EUR 8.643,80	Mio. EUR 8.614,60
Cashflow-at-Risk*	Mio. EUR 1,00	Mio. EUR 4,20
durchschnittliche Restlaufzeit	6,0 Jahre	5,6 Jahre
modified duration	5,4	5,0
durchschnittliche Nominalverzinsung	2,0% p.a.	2,1% p.a.
Anteil variabel verzinsten Finanzverbindlichkeiten	1,0%	1,0%

* Konfidenz 95 %, Haltedauer 1 Jahr

Währungsrisiken

Das Währungsrisiko von der ASFINAG wurde im Dezember 2005 durch Schließung aller offenen Fremdwährungspositionen der finanziellen Schulden eliminiert. Das verbleibende Währungsrisiko resultiert aus dem operativen Geschäft. In den Nachbarländern werden die ASFINAG-Mautprodukte in lokaler Währung verkauft, wobei die Preise in drei-Monatsabständen angepasst werden. Das resultierende Währungsrisiko wird als sehr gering eingestuft.

1 Bilanzwirksame Auswirkung des Bewertungsrisikos (bei Halten der Schulden bis zur Fälligkeit zum Nominale)

2 Inklusive kurzfristiger Veranlagungen, ohne Kontoguthaben und PPP

G. SONSTIGES

32. Konzern-Cashflow-Statement

Rechnungslegungsmethoden

In der Konzernkapitalflussrechnung (Konzern-Cashflow-Statement) werden die Zahlungsströme getrennt nach Mittelzuflüssen und Mittelabflüssen aus der betrieblichen Tätigkeit, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit erläutert, und zwar unabhängig von der Gliederung der Konzernbilanz.

Ausgehend vom Konzernergebnis vor Steuern wird der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit indirekt erstellt. Das Konzernergebnis wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträgen bereinigt. Unter Berücksichtigung der Veränderungen des Nettoumlaufvermögens sowie Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen sowie Steuerzahlungen ergibt sich der Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst zum überwiegenden Teil Auszahlungen für immaterielle Vermögenswerte und Sacheinlagen sowie Ein- und Auszahlungen für lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte. Die Auszahlungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen enthalten die Investitionen des Geschäftsjahres, soweit diese bereits zahlungswirksam waren.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsflüssen aus der Tilgung oder Begebung von Anleihen, Darlehen und kurzfristigen Ausleihungen auch Dividendenzahlungen enthalten. Nicht zahlungswirksame Transaktionen betreffen vor allem die Aktivierung von Nutzungsrechten im Sachanlagevermögen durch Leasing.

32.1. Cashflow aus operativer Tätigkeit

Der Cashflow aus der operativen Tätigkeit beläuft sich auf EUR 1.117.128.419,76 (2024 EUR 1.046.065.214,26). Bei den sonstigen unbaren Finanzaufwendungen handelt es sich um den Saldo von Bewertungsgewinnen und Bewertungsverlusten der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Schulden.

32.2. Cashflow aus Investitionstätigkeit

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug EUR -604.278.423,63 (2024 EUR -670.424.904,85). In dieser Position ist eine erhaltene Dividende des assoziierten Unternehmens M6 in der Höhe von EUR 79.818,26 (2024 EUR 80.000,00) erfasst. Des Weiteren wurden bei der Berechnung auch nicht bezahlte Auszahlungen für den Erwerb von Investitionen im Bereich der immateriellen Vermögenswerte⁷ (inkl. Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen) und Sachanlagen in der Höhe von EUR 307.876.250,02 (2024 EUR 248.677.192,03) berücksichtigt.

32.3. Cashflow aus Finanzierungstätigkeit

Beim Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit wird die im aktuellen Geschäftsjahr an den Bund als Eigentümer gezahlte Dividende in Höhe von EUR 305.000.000,00 (2024 EUR 255.000.000,00) ausgewiesen.

Die Veränderung von Finanzverbindlichkeiten und deren Ein- und Auszahlungen stellt sich wie folgt dar:

	Anleihen	Darlehen (Clean Price)	sonst. Finanz- verbindlichkeiten	Leasing- verbindlichkeiten	Summe
Stand 1. Jänner 2024	7.431.126.257,55	1.272.679.050,04	516.052.433,47	55.316.843,03	9.275.174.584,09
Einzahlungen	895.698.000,00	0,00	5.064,29	0,00	895.703.064,29
Auszahlungen	-750.000.000,00	-200.000.000,00	-22.651.908,29	-6.778.191,61	-979.430.099,90
Kursänderung	0,00	-629.101,52	0,00	0,00	-629.101,52
Bewertungsänderung	0,00	-699.642,40	0,00	0,00	-699.642,40
sonst. zahlungsunwirk- same Änderungen	3.412.433,90	0,00	-1.544.997,43	10.738.962,74	12.606.399,21
Stand 31. Dezember 2024	7.580.236.691,45	1.071.350.306,12	491.860.592,04	59.277.614,16	9.202.725.203,77
Einzahlungen	1.493.140.000,00	0,00	1.287.904.946,58	0,00	2.781.044.946,58
Auszahlungen	-1.500.000.000,00	0,00	-1.311.634.836,43	-7.867.374,49	-2.819.502.210,92
Kursänderung	0,00	-5.991.165,53	0,00	0,00	-5.991.165,53
Bewertungsänderung	0,00	-741.602,21	0,00	0,00	-741.602,21
sonst. zahlungsunwirk- same Änderungen	2.693.700,58	0,00	-4.761.143,27	8.797.274,12	6.729.831,43
Stand 31. Dezember 2025	7.576.070.392,03	1.064.617.538,38	463.369.558,92	60.207.513,79	9.164.265.003,12

Die gesamten Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse sind folgendermaßen:

	2025	2024
Tilgung Leasingverbindlichkeiten	7.867.374,49	6.778.191,61
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT	7.867.374,49	6.778.191,61
bezahlte Zinsen für Leasingverhältnisse	1.588.952,01	1.483.661,55
Mietzahlungen für Leasingverhältnisse von geringem Wert	47.816,20	40.780,25
Mietzahlungen für kurzfristige Leasingverhältnisse	652.864,81	642.188,75
Zahlungen für übrigen Miet- und Leasingaufwand	58.340,93	123.752,76
CASHFLOW AUS OPERATIVER TÄTIGKEIT	2.347.973,95	2.290.383,31
SUMME ZAHLUNGEN	10.215.348,44	9.068.574,92

33. Eventualverbindlichkeiten

Rechnungslegungsmethoden

Eventualverbindlichkeiten werden in der Bilanz nicht berücksichtigt. Sie werden nur dann offengelegt, wenn die Möglichkeit eines Ressourcenabflusses mit wirtschaftlichem Nutzen nicht wahrscheinlich, aber möglich ist oder die Höhe nicht ausreichend verlässlich bewertet werden kann.

Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit hat die ASFINAG-Gruppe in Verfahren bei Verwaltungsbehörden, Gerichten und Schiedsgerichten Parteienstellung. Der Großteil der Verfahren betreffen Mehrkostenforderungen sowie Rückzahlungsansprüche im Mautbereich. Für jene Fälle, bei denen ein negativer Ausgang von Verfahren wahrscheinlich scheint, werden Rückstellungen gebildet. Es kann jedoch nicht garantiert werden, dass diese Rückstellungen ausreichend sind. In Fällen, bei denen ein negativer Ausgang nicht wahrscheinlich, aber möglich erscheint, bildet die ASFINAG keine Rückstellungen.

Nach Einschätzung der ASFINAG ist weder bei den gegebenen Garantien noch bei den schwebenden Verfahren von einem Ressourcenabfluss auszugehen.

34. Aufwendungen für Leistungen des Konzernabschlussprüfers

Für die erbrachten Dienstleistungen des Konzernabschlussprüfers Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH sind folgende Honorare als Aufwand erfasst worden:

	01-12/2025	01-12/2024
Abschlussprüfung	242.442,00	229.195,00
andere Bestätigungsleistungen	95.147,00	91.067,00
sonstige Leistungen	6.000,00	39.925,00
Summe	343.589,00	360.187,00

35. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Durch den am 28. Februar 2026 begonnenen Iran-Konflikt steigen u.a. die Treibstoffpreise und in weiterer Folge die Inflation. Die Auswirkungen auf das generelle Mobilitätsverhalten und damit auf die Erlössituation sind aktuell noch nicht einschätzbar.

Darüber hinaus sind bis zur Freigabe des vorliegenden Konzernabschlusses der ASFINAG-Gruppe zur Veröffentlichung keine wesentlichen noch zu berücksichtigenden oder anzugebenden Ereignisse eingetreten.

Wien, am 9. April 2026

Der Vorstand

DI Herbert Kasser e.h.

Mag. Hartwig Hufnagl e.h.

KONZERNLAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemein	5
2. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Unternehmensgruppe	5
2.1. Struktur und Organisation	5
2.2. Geschäftsverlauf	5
2.2.1. Bemaßung	6
2.2.2. Bauaktivitäten, Asset Management und Projektentwicklung	6
2.2.3. Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG	8
2.2.4. Betriebliche Erhaltung, Anlagen- & Verkehrsbetrieb, Service- und Kontrollmanagement, Verkehrs- und Netzmanagement	9
2.2.5. Finanzierung	11
2.2.6. Wirtschaftliche Lage	11
2.2.6.1. Vermögen	11
2.2.6.2. Eigenkapital und Schulden	12
2.2.6.3. Umsatz und Ergebnis	13
2.2.6.4. Ertragsstruktur	13
2.2.6.5. Geldflussrechnung	15
2.2.6.6. Rentabilität	15
3. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe	15
3.1. Voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe	15
3.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten	16
3.2.1. TOP-Risiken	16
3.2.2. Weitere wesentliche Risiken	18
3.2.2.1. Cashflowrisiko	18
3.2.2.2. Liquiditätsrisiko	18
3.2.2.3. Konjunkturrisiko, Ausfallsrisiko, Absatz- und Beschaffungsrisiko	19
3.2.2.4. Branchenspezifische Risiken und Regulierungsrisiken	20
3.2.2.5. IT-Risiken	20
3.2.2.6. Personal- und Fluktuationsrisiko	22
3.2.2.7. Klimabezogene Risiken	22
3.2.2.8. Risiken im Zusammenhang mit Stromausfällen	22
4. Bericht über Forschung, Entwicklung und Innovation	23
5. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess	24
5.1. Kontrollumfeld	24
5.2. Risikobeurteilung	26
5.3. Kontrollmaßnahmen	27
5.4. Information und Kommunikation	27
5.5. Überwachung	28

Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung

6.	Allgemeine Angaben	30
6.1.	Grundlagen für die Erstellung	30
6.1.1.	BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung von Nachhaltigkeitserklärungen	30
6.1.2.	BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	30
6.2.	Governance	36
6.2.1.	GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	36
6.2.2.	GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	38
6.2.3.	GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	38
6.2.4.	GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	40
6.2.5.	GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	41
6.3.	Strategie	42
6.3.1.	SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	42
6.3.2.	SBM-2 – Interessen und Standpunkte	43
6.3.3.	SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	49
6.4.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	76
6.4.1.	IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	76
6.4.2.	IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	82
7.	Umweltinformationen	90
7.1.	Angaben nach Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 (Taxonomie-Verordnung)	90
7.1.1.	Einleitung zur EU-Taxonomie	90
7.1.2.	Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025	90
7.1.3.	Analyse der Betroffenheit	91
7.1.4.	Identifizierte Wirtschaftsaktivitäten gemäß EU-Taxonomie VO (Taxonomiefähigkeit)	91
7.1.5.	Taxonomiekonformität	92
7.1.6.	Bewertung der Finanzkennzahlen	94
7.1.7.	Neue Meldebögen laut Taxonomie-Verordnung	96
7.2.	E1 – Klimawandel	99
7.2.1.	Strategie	99
7.2.2.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	99
7.2.3.	Kennzahlen und Ziele	103
7.3.	E2 – Umweltverschmutzung	120
7.3.1.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	120
7.3.2.	Kennzahlen und Ziele	122
7.4.	E3 – Wasser und Meeresressourcen	123
7.4.1.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	123
7.4.2.	Kennzahlen und Ziele	126
7.5.	E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme	128
7.5.1.	Strategie	128
7.5.2.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	128
7.5.3.	Kennzahlen und Ziele	132
7.6.	E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	135
7.6.1.	Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	135
7.6.2.	Kennzahlen und Ziele	136

8. Soziale Informationen	147
8.1. S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens	147
8.1.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	147
8.1.2. Kennzahlen und Ziele	157
8.2. S1 – Fachkräftemangel	167
8.2.1. MDR-P – Konzepte für den Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	167
8.2.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	167
8.2.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	168
8.2.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	169
8.3. S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	170
8.3.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	170
8.3.2. Kennzahlen und Ziele	176
8.4. S3 – Betroffene Gemeinschaften	178
8.4.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	178
8.4.2. Kennzahlen und Ziele	181
8.5. S3 – Lärmschutz	182
8.5.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	182
8.5.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	183
8.5.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	184
8.5.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	186
8.6. S3 – Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort	187
8.6.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	187
8.6.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	188
8.6.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	191
8.6.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	194
8.7. S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	195
8.7.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	195
8.7.2. Kennzahlen und Ziele	203
8.8. S4 – Bereitstellung von Energie	206
8.8.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	206
8.8.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	206
8.8.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	207
8.8.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	208
9. Governance-Informationen	209
9.1. Geschäftsgebaren	209
9.1.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen	209
9.1.2. Kennzahlen und Ziele	213
9.2. Cybersecurity	216
9.2.1. MDR-P – Konzepte zum Umgang mit wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekten	216
9.2.2. MDR-A – Maßnahmen und Mittel in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	218
9.2.3. MDR-M – Kennzahlen in Bezug auf wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	219
9.2.4. MDR-T – Nachverfolgung der Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen durch Zielvorgaben	219
Abkürzungsverzeichnis	221

1. Allgemein

Bei der Darstellung von Zahlen in TSD Euro-Beträgen sowie bei Prozentangaben können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

2. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Unternehmensgruppe

2.1. Struktur und Organisation

Die Republik Österreich hat als 100% Eigentümerin der ASFINAG die Aufgabe übertragen, das hochrangige Straßennetz zu betreiben und auszubauen. Die ASFINAG nimmt diese Aufgabe mit hohem verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Verantwortungsbewusstsein wahr.

Kernkompetenz der ASFINAG ist die Planung, der Bau, der Betrieb, die Erhaltung und die Bemaunung eines leistungsfähigen, bedarfsgerechten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Gemäß der Unternehmens-Vision ist es Ziel der ASFINAG, ein verlässlicher, innovativer und nachhaltiger Mobilitätspartner zu sein, der vorausschauend und Regionen übergreifend die Mobilitätswende mitgestaltet.

Die besonderen Schwerpunkte liegen dabei auf größtmöglicher Verfügbarkeit, optimaler Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation, Verkehrssicherheit, Nutzung bzw. Entwicklung technologischer Neuerungen sowie optimaler Vorbereitung und Mitgestaltung von Zukunftsthemen wie beispielsweise des autonomen Fahrens oder der Multimodalität. Bei all diesen Aktivitäten werden Nachhaltigkeitsthemen, wie beispielsweise CO₂-Reduktion, Lärmschutz, Artenvielfalt oder Ressourcenschonung, aktiv mitgedacht und umgesetzt.

Die Organisationsstruktur der ASFINAG bildet die wesentlichen operativen Aufgaben ab.

Die Töchter ASFINAG Alpenstraßen GmbH und ASFINAG Service GmbH sind für den Betrieb, die ASFINAG Bau Management GmbH für Neubau und bauliche Erhaltung und die ASFINAG Maut Service GmbH für die Bemaunung sowie die gesamte IT-Landschaft des Konzerns verantwortlich. Ergänzend dazu bietet die ASFINAG Commercial Services GmbH Beratung in den Kernkompetenzen der ASFINAG an. Abgerundet wird das Portfolio durch die ASFINAG European Toll Service GmbH, die den Bereich der internationalen Mautabrechnung abdeckt.

Zum 31. Dezember 2025 stehen die ASFINAG Bau Management GmbH, die ASFINAG Maut Service GmbH, die ASFINAG Commercial Services GmbH und die ASFINAG European Toll Service GmbH zu 100 % im Besitz der ASFINAG. An der ASFINAG Alpenstraßen GmbH sind die Bundesländer Tirol (35,9%) und Vorarlberg (13,1%) beteiligt. An der ASFINAG Service GmbH sind das Bundesland Niederösterreich (5,0%), die OÖ Verkehrsholding GmbH (2,17%) und die Bundesländer Wien (1,67%), Burgenland (1,67%), Steiermark (1,67%), Kärnten (1,67%) und Salzburg (1,17%) beteiligt.

Darüber hinaus hält die ASFINAG an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH einen Anteil von 27,37%.

2.2. Geschäftsverlauf

Nach einer zwei Jahre andauernden Rezession hat sich die Wirtschaft in Österreich im Jahr 2025 leicht positiv entwickelt. Gemäß aktueller Prognosen wird für das Jahr 2025 von einem schwachen BIP-Wachstum von 0,6% (Statistik Austria, März 2026) ausgegangen.

Dieser verhalten positive Trend zeigt sich auch in der ASFINAG. Die LKW-Fahrleistung, ein wesentlicher Indikator für die gesamtwirtschaftliche Situation in Österreich und auch darüber hinaus, stieg geringfügig gegenüber 2024 (+ 0,2%), während sie in den zwei vorhergehenden Jahren jeweils gesunken war.

Beim PKW konnte ebenso eine leichte Steigerung im Vergleich zum Jahr 2024 um rund 0,3% verzeichnet werden.

Insgesamt ist die Fahrleistung auf dem ASFINAG-Netz um rund 0,3% gestiegen.

Im Baubereich konnten die Aktivitäten der ASFINAG, trotz nach wie vor anspruchsvoller gesamtwirtschaftlicher und geopolitischer Rahmenbedingungen, erfolgreich weitergeführt werden.

Die ASFINAG ist insgesamt zwar – wie viele andere Unternehmen – mit den Auswirkungen der herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert, hat aber aufgrund eines vorausschauenden Managements, Aktivitäten zu Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen, einer stabilen Einnahmensituation sowie einer laufenden aktiven Steuerung der Bauaktivitäten eine sehr solide finanzielle Basis. Diese erlaubt es, die bestehenden Herausforderungen zu meistern und wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben.

Dementsprechend steht auch die Verschuldung der ASFINAG mit der Ertragskraft im Einklang und eine langfristige Finanzierbarkeit ist gegeben.

2.2.1. **Bemautung**

Im Bereich der vollelektronischen Maut für Kfz > 3,5 t tzGm wurden insgesamt rd. 807 Mio. Mauttransaktionen verzeichnet, dies entspricht einem Anstieg von 0,3% gegenüber 2024. Mit rd. 96% entfiel der überwiegende Anteil an Mauttransaktionen auf LKW, der Rest wurde von Bussen und anderen Fahrzeugen > 3,5 t tzGm, wie zum Beispiel Wohnmobilen, getätigt.

Der Marktanteil der Direktabrechnungsschiene mit den Kunden („GO-Direkt“) lag im Jahr 2025 bei 9,2% (2024: 9,5%).

Die Anzahl der an den Sondermautstellen abgefertigten PKW (Kat. 1) lag mit rd. 45 Mio. um 3,7% über jener des Jahres 2024. Der Automatisierungsgrad der Passagen an den Sondermautstellen betrug 75,3%. Im Vergleich dazu belief er sich im Vorjahr auf 73,6%. Die Anzahl der verkauften digitalen Streckenmauttickets lag bei rd. 5,5 Mio. Stück. (2024: 5,0 Mio. Stück), dies entspricht einem Anstieg von 9,2% gegenüber dem Vorjahr.

Der Vignettenabsatz über alle Vignettentypen lag im Wirtschaftsjahr 2025 mit rd. 29,4 Mio. verkauften Stück um rund 0,5% unter jenem des Vorjahres. Betrachtet man das Vignettenjahr 2025, so lag die Anzahl der verkauften Stückzahlen um rd. 0,4% über jener des Vignettenjahres 2024. Der Marktanteil der digitalen Vignette 2025 betrug 61,1%, 2024 lag er noch bei 52,8%.

2.2.2. **Bauaktivitäten, Asset Management und Projektentwicklung**

Bauaktivitäten

Der Schwerpunkt der ASFINAG-Bautätigkeit lag im Jahr 2025, wie auch in den Vorjahren, auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit, Instandsetzungen sowie Erweiterungen im hochrangigen Netz. Zudem standen im Wirtschaftsjahr Investitionen in die Errichtung bzw. Erweiterung von Rast- und LKW-Stellplätzen, Lärmschutzwänden sowie alternative Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen im Fokus.

Im Zuge der Erweiterung des ASFINAG-Netzes wurden wesentliche Bauvorhaben – und hier vor allem der Ostabschnitt der S07 Fürstenfelder Schnellstraße – abgeschlossen. Des Weiteren wurden die Bautätigkeiten an wesentlichen Projekten – wie dem Neubau der 2. Tunnelröhre des Karawankentunnels (A11 Karawanken Autobahn), die Erweiterung der S10 (Mühlviertler Schnellstraße) Richtung Staatsgrenze sowie der Sicherheitsausbau der Talübergänge Sieggraben (S31 Burgenland Schnellstraße) – fortgeführt.

Die Instandsetzungen & Erneuerungen des bestehenden ASFINAG-Netzes wurden im Wirtschaftsjahr konsequent weiterverfolgt bzw. konnten abgeschlossen werden. Hierzu zählen vor allem die Fertigstellung der Erneuerung des Ofenauer/Hiefler Tunnels und der Tunnelkette Werfen (A10 Tauernautobahn) sowie der Start der Sanierung der Luegbrücke auf der A13 (Brenner Autobahn) und die Erneuerung der Tunnelkette Semmering und Ganzstein auf der S06 (Semmering Schnellstraße).

Wesentliche Verkehrsfreigaben im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2025 fanden für die folgenden mehrjährigen Projekte statt:

- A01 (West Autobahn) Erneuerung Schmittenhäusl – Thalgau
- A01 (West Autobahn) Erneuerung Aurachbrücke
- A09 (Pyhrn Autobahn) Erneuerung Tunnelkette Inzersdorf – Schön
- A10 (Tauern Autobahn) Erneuerung Ofenauer, Hiefler Tunnel und Tunnelkette Werfen
- A12 (Inntal Autobahn) wasserrechtliche Sanierung Roppen
- A14 / S16 Sanierung AST Bludenz Montafon
- A23 (Donauufer Autobahn) Sanierung Stützmauern Favoriten & Absbergbrücke
- A23 (A23 Südosttangente) Umbau Anschlussstelle Hirschstetten
- S07 (Fürstenfelder Schnellstraße) Neubau Dobersdorf – Heiligenkreuz
- S16 (Arlberg Schnellstraße) Sanierung Ostrampe

Zudem konnten die folgenden wesentlichen unterjährigen Projekte, die im Jahr 2025 Baubeginn hatten, auch im selben Jahr wieder dem Verkehr übergeben werden:

- A02 (Süd Autobahn) Sanierung Unterwald – Herzogberg
- A07 (Mühlkreis Autobahn) Sanierung Überführung Prinz Eugenstraße
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Anschlussstelle Traboch
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Lärmschutz Zirl/Eigenhofen
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Lärmschutz Volders – Karlskirche
- A12 (Inntal Autobahn) Sanierung Lärmschutz Telfs
- A14 (Rheintal Autobahn) Belagssanierung im Bereich AST Bludenz Nüziders
- A21 (Wiener Außenring Autobahn) Belagssanierung Knoten Vösendorf
- S10 (Mühlviertler Schnellstraße) Umbau Kreisverkehrsanlage Unterweikersdorf
- S31 (Burgenland Schnellstraße) Sanierung Überführungen Eisenstadt – Mattersburg

Im Jahr 2025 erfolgten folgende wesentliche Baubeginne für mehrjährige Projekte:

- A01 (West Autobahn) Neubau und Sanierung Lärmschutz Enns West – Knoten Linz
- A02 (Süd Autobahn) Erneuerung Wöllersdorf – Wr. Neustadt
- A02 (Süd Autobahn) Erneuerung Tunnelkette Pack
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Deutschfeistritz – Gratkorn
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Lainberg – Windischgarsten
- A10 (Tauern Autobahn) Sanierung Ast Eben – Ast Flachau
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Landecker Tunnel
- A12 (Inntal Autobahn) Sanierung E&M Anlagen Tunnel Roppen
- A13 (Brenner Autobahn) Erneuerung Luegbrücke
- A14 (Rheintal Autobahn) Sanierung E&M Anlagen Tunnel Pfänder
- S06 (Semmering Schnellstraße) Erneuerung Tunnelkette Semmering & Ganzstein

Das von der ASFINAG verantwortete Bauvolumen betrug im Jahr 2025 insgesamt EUR 1.561 Mio. (2024: EUR 1.519 Mio.).

Asset Management

Das Asset Management ist für die bauliche Erhaltung des ASFINAG Streckennetzes verantwortlich. Die Grundsätze der Erhaltung basieren auf einer langfristigen strategischen Erhaltungsplanung sowie der kontinuierlichen Überwachung des Zustands aller Anlagen im ASFINAG-Streckennetz. Ziel ist es, das Netz zum richtigen Zeitpunkt im Sinne der Substanzerhaltung zu sanieren. Dadurch wird einerseits eine lange Lebensdauer erreicht, was sowohl

wirtschaftliche als auch ökologische Nachhaltigkeit für die ASFINAG bedeutet. Andererseits sorgt dies für einen durchschnittlich guten Zustand der Bauwerke, der wiederum hohe Sicherheit und Komfort für die Nutzer der Infrastruktur gewährleistet.

Das Erhaltungsmanagement entwickelt regionale Erhaltungsprogramme, welche auf Netzebene den Rahmen der ASFINAG Erhaltungsstrategie, mit den Dimensionen Sicherheit, Verfügbarkeit und Nachhaltigkeit, einhalten sollen. Auf Projektebene werden die ingenieurmäßig ausgewählten Sanierungsmaßnahmen im Detail durch Lebenszyklusanalysen geprüft und bei Bedarf optimiert.

Das Anforderungsmanagement bündelt Anforderungen für das Bauprogramm aus allen Bereichen der ASFINAG und erstellt Projektdefinitionen, welche als Bestellungen an die umsetzenden Einheiten in der ASFINAG Bau Management GmbH übergeben werden. Durch die laufende Umsetzung des ASFINAG Bauprogramms sowie weiterer Maßnahmen betrieblicher und organisatorischer Art wird die Sicherheit und Verfügbarkeit der baulichen Anlagen des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Netzes sichergestellt.

Über die Entwicklung und den aktuellen Zustand des ASFINAG Streckennetzes gibt der ASFINAG Netzzustandsbericht Auskunft. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der langfristigen Erhaltungskonzepte, der Langfristprognose, der Bauwerksdatenbanken und der Erhaltungsstrategie bildet die Grundlage für eine planvolle, nachvollziehbare und wirtschaftliche Arbeitsweise.

Projektentwicklung

Zielsetzung für die Abteilung Projektentwicklung ist die Bündelung aller wesentlichen Planungskompetenzen und damit die Reduktion von Schnittstellen innerhalb der ASFINAG. Es werden Projekte von der ersten Idee bis zum Abschluss der erforderlichen Genehmigungsverfahren bearbeitet. Die Schwerpunkte liegen neben den generellen Projektaufgaben im Stakeholder- und Behördenmanagement vor der baulichen Umsetzung.

Inhaltlich umfasst das Aufgabenfeld ein breites Spektrum von Varianten- und Machbarkeitsstudien bzw. Prioritätenreihungen mittels Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Daran anschließend erfolgt die Erstellung von Umweltverträglichkeitserklärungen (UVE) und die Abwicklung von Umweltverträglichkeitsprüfungs- (UVP) bzw. § 4 BStG-Verfahren bis hin zur Erwirkung von materienrechtlichen Genehmigungen (Naturschutz, Wasser- und Forstrecht etc). Auch das österreichweit bedeutende Thema Lärmschutz ist in der Abteilung Projektentwicklung angesiedelt. Die Zuständigkeit für diesbezügliche Anfragen, aber auch die Entwicklung von konkreten Lärmschutzmaßnahmen obliegt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieser Abteilung.

Schwerpunkte im Jahr 2025 bildeten insbesondere die Mitwirkung an der Konzessionsausschreibung E-Ladeinfrastruktur, die Evaluierung der Neubauprojekte entsprechend Regierungsprogramm & parlamentarischer Entschliessung sowie die Entwicklung des Zielnetzes für die prioritärsten Streckenabschnitte mit Kapazitätsengpässen.

2.2.3. Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG

Das BMIMI (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, vormals BMK) unterzog das Bauprogramm der ASFINAG für die Jahre 2022ff einer umfassenden Evaluierung im Hinblick auf die Zielsetzungen des Regierungsprogramms 2020. Die Ergebnisse dieser Evaluierung wurden durch das BMIMI in einem Bericht veröffentlicht. Darauf basierend wurden der ASFINAG Zielvorgaben hinsichtlich Fortführung oder Ruhendstellung von Neubauprojekten gemacht.

Diese Zielvorgaben bezogen sich auf das „Wie“ und „Wann“ in der Umsetzung der geplanten Projekte, nicht aber darauf, ob ein Projekt überhaupt gebaut wird oder nicht. Dies ist durch das BStG (Bundesstraßengesetz) gesetzlich vorgegeben. Eine „Ruhendstellung“ gem. BMIMI-Zielvorgaben konnte daher nur ein vorläufiges oder vorübergehendes Ruhen (kein „ewiges Ruhen“) darstellen. Alle erforderlichen Verfahren zur Erlangung und Erhaltung rechtskräftiger Konsense wurden daher fortgeführt, um jederzeit die Möglichkeit zu haben, das jeweilige Bauprojekt umzusetzen.

In der Planung des Bauprogramms für die Jahre 2022ff wurden die Zielvorgaben entsprechend berücksichtigt.

Projekte, für die die Vorgabe eine „Ruhend-Stellung“ war und für die die entsprechenden Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen waren, wurden Ende 2021 einer Wertminderung unterzogen, da zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung nach Einschätzung des Vorstands der ASFINAG kein Indiz vorlag, wann und in welcher Form eine Umsetzung erfolgen würde.

Konkret betraf die Wertminderung folgende Projekte:

- S01 (Wiener Außenring Schnellstraße): Knoten Schwechat – Großenzersdorf (inkl. Tunnel Lobau)
- S37 (Klagenfurter Schnellstraße): Friesach Nord – St. Veit Nord
- A03 (Südost Autobahn): Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze
- A22 (Donauufer Autobahn): Verlängerung Kaisermühlen – Kaiserebersdorf

Ende Februar 2025 veröffentlichte die neue Bundesregierung ihr Regierungsprogramm. Darin ist festgehalten, dass zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr Autobahnen und Schnellstraßen, die im Bundesstraßengesetz angeführt sind und bereits über eine Genehmigung verfügen, schnellstmöglich realisiert werden sollen.

Darüber hinaus ist für das weitere aktuelle ASFINAG-Bauprogramm vorgesehen, dass eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel, bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.

Basierend auf dem Regierungsprogramm beauftragte der Nationalrat die Bundesregierung mit Entschließung vom März 2025, die „noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.“

Unter Bezugnahme auf diese parlamentarische Entschließung ersuchte das BMIMI in einem Schreiben die ASFINAG darum, „die in der Entschließung angesprochenen Prüfungen vorzunehmen“ und dazu „die im Entschließungsantrag angesprochenen Projekte einer zeitnahen, verwaltungsökonomisch effizienten und zugleich inhaltlich abschließenden Evaluierung nach den in der Entschließung angeführten Kriterien zuzuführen“. Zudem seien die „daraus resultierenden und verwertbaren Erkenntnisse bei der Erstellung und Festlegung des Bauprogramms 2026ff zu berücksichtigen“.

In einem im November 2025 veröffentlichten Prüfbericht des BMIMI zu den ASFINAG Neubauprojekten wurden sowohl die Ergebnisse der ASFINAG Prüfungen als auch eine Abschätzung der Wertschöpfungswirkung, die durch zwei renommierte Wirtschaftsforschungsinstitute erstellt worden war, dargestellt.

Zusammengefasst lautet das Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung der untersuchten Projekte gegeben ist.

Dem Auftrags des BMIMI entsprechend wurden daher alle 4 Projekte, die von der vorübergehenden Ruhendstellung betroffen gewesen waren, wieder ins Bauprogramm aufgenommen und alle bisher erfassten außerordentlichen Wertminderungen im Geschäftsjahr 2025 in voller Höhe erfolgswirksam zugeschrieben.

2.2.4. Betriebliche Erhaltung, Anlagen- & Verkehrsbetrieb, Service- und Kontrollmanagement, Verkehrs- und Netzmanagement

Die **Betriebliche Erhaltung (BE)** ist mit 1.318 Mitarbeitenden der personell größte Bereich der ASFINAG. Über Österreich in 5 Regionen gegliedert, verfügen die 42 Autobahnmeistereien über 432 Schwerverfahrzeuge und 350 Leicht-Lastkraftwagen zur Erfüllung Ihrer Aufgaben. Die Kernleistungen setzen sich aus dem Grünraummanagement, dem Winterdienst, der Streckenkontrolle inkl. Ereignismanagement, der Substanzerhaltung und

den damit verbundenen Instandhaltungs- u. Wartungsleistungen, sowie der Durchführung von Absicherungen auf der Strecke zusammen. Für alle Leistungen steht die vorausschauende Planung als auch die zuverlässige Durchführung der Kernleistungen für unsere Kundinnen und Kunden im Fokus.

In der ASFINAG Service GmbH (SG) wurde in der Betrieblichen Erhaltung das Programm „Apollo 11“ fortgesetzt, das die Effizienz, Effektivität und Qualität in verschiedenen Bereichen der BE steigern soll. Im Rahmen der Umsetzung wird aktuell eine Dimensionierungsmethodik für das handwerkliche Personal der Autobahnmeistereien entwickelt und diese getestet. Weiters wird an der effizienteren Gestaltung der Dienstpläne gearbeitet und es wurde die Evaluierung der Kooperationsmeistereien abgeschlossen. Parallel dazu konnte im Projekt „Leistungsmanagement Kompakt“ eine neue Kontierungslogik fertig konzipiert werden, die Abläufe und Planung künftig deutlich vereinfacht.

In der Alpenstraßen GmbH (ASG) wurde mit einem hohen Aufwand an Koordination und Flexibilität die komplexe Verkehrsführung an der zu sanierenden Luegbrücke und der erhöhte Abstimmungsbedarf auf Grund der hohen Baustellendichte am Brennerkorridor erfolgreich und ohne größere Vorfälle umgesetzt.

Gesellschaftsübergreifend wurde die leistungsorientierte Tätigkeitsrückmeldung im Digitalen Arbeitsschein bzw. die Tools DSP (Digitales Streckenprotokoll) und EBeH (Elektronisches Betriebshandbuch) erfolgreich eingesetzt. Das Ereignismanagement wurde durch den Einsatz der Einsatzleiter-APP (MOPS) weiter intensiviert und für die Zukunft fit gemacht. Im Winter 2024/2025 wurde die detaillierte automatisierte Einsatzdatenerfassung (EDE) aller Fahrten im Winterdienst erstmals vollständig ausgerollt. Diese ermöglicht eine optimierte Dokumentation und Nachvollziehbarkeit von Einsätzen und Streu- und Räumfahrten.

In den Abteilungen **SG bzw. ASG Anlagen- & Verkehrsbetrieb (AVB)** übernehmen neun Verkehrsmanagementzentralen die betriebliche Verantwortung für die nationale Verkehrsüberwachung, -information und -steuerung. Darüber hinaus sind sie für die technische Betriebsführung und deren Qualitätssicherung zuständig. Die definierten Kernleistungen umfassen operativ die Bereiche Anlagenbetrieb, Verkehrsbetrieb und Energiebetrieb. Das Technische Betriebsmanagement fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen Verkehrsmanagement, technischen Betriebsorganisationen und den IT-Service-Management-Einheiten. In dieser Einheit werden die strategischen Ziele Verfügbarkeit, Sicherheit und Information verfolgt. Die 22 Instandhaltungsstandorte konzentrieren sich auf die rasche Entstörung, Wartung und Instandhaltung von 177.260 elektrotechnischen Außenanlageanteilen sowie der passiven Leitungsinfrastruktur des ASFINAG-eigenen Netzwerks CN.as. Die Verantwortung für die Tunnel-sicherheit gemäß § 5 STSG liegt bei den fünf Regionalleitern.

Die **Abteilung Service und Kontrollmanagement (SKM)** ist für die betrieblichen Aufgaben des Traffic Managements (TM), des Service- und Kontrolldienstes (SKD) und der technischen Unterwegskontrolle (TUK) verantwortlich. Sie gliedert sich in 4 SKM-Regionen, ein Team Traffic Management und ein Team der technischen Unterwegskontrolle. Bei den vereidigten Mitarbeitenden des Service- und Kontrolldienstes steht die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht in Österreich im Fokus. Im Bereich TM sind die Kernaufgaben die Abwicklung des Ereignismanagements und die Streckenkontrolle, während bei der technischen Unterwegskontrolle die Prüfung des Zustandes von Schwerverkehrsfahrzeugen zur Hebung der Verkehrssicherheit die Hauptaufgabe ist.

Von 17 Standorten aus erbringen die mobilen SKM-Organisationseinheiten der ASFINAG Service GmbH und der ASFINAG Alpenstraßen GmbH ihre Leistungen in enger Kooperation und Abstimmung mit der Exekutive und anderen Blaulichtorganisationen. Im Fokus stehen dabei die effiziente Durchführung bzw. die Mitwirkung bei unterschiedlichen Kontrollen (Einhaltung von Bestimmungen des BStMG und des KFG) der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, das Erbringen von umfangreichen Serviceleistungen für unsere Kundinnen und Kunden und die schnelle Abwicklung von Ereignissen. Seit 2023 dürfen besonders geschulte Mitarbeitende in der Rolle als Organe der Sondertransportkontrolle auch eigenständige Sondertransport-Kontrollen ohne Mitwirkung der Polizei durchführen. Im Jahr 2025 wurden 386 selbstständige Sondertransport-Kontrollen durchgeführt. Darüber hinaus fungiert die Abteilung SKM im Auftrag des BMIMI als nationale Kontaktstelle für technische Unterwegskontrollen.

Die neue **Abteilung Verkehrs- und Netzmanagement (VNM)** entwickelt und definiert Grundlagen und Rahmenbedingungen für die verkehrs- und rechtssichere sowie effiziente und bedarfsorientierte Verkehrsabwicklung auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen und stellt mit der Verkehrsredaktion ASFINAG qualitativ hochwertige Verkehrsmeldungen bereit. Gegliedert in 4 Teams werden durch die Expertinnen und Experten der Abteilung hohe Standards bei der Koordination von Baustellen, bei der Durchführung von Sondertransporten, bei der Koordination von Maßnahmen des Verkehrssicherheitsmanagements gemäß Bundesstraßengesetz (BStG) sowie des Tunnelmanagements gemäß Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) sichergestellt. Die Verkehrsentwicklung sowie die Verkehrsqualität wird laufend gemonitort und bewertet. Die Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme sowie die Definition und Bewertung von Verkehrs- und Netzsteuerungsstrategien zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und Verkehrsqualität sind weitere Schwerpunkte. Die Verkehrsredaktion bündelt österreichweit die Verkehrssituation auf den Autobahnen und Schnellstraßen, stellt die Qualität der Verkehrsinformation sicher und ist Informationsdrehscheibe für interne & externe Partner und Stakeholder sowie nationale Kontaktstelle für internationale Verkehrs- und Netzmanagementmaßnahmen.

2.2.5. Finanzierung

Die Finanzierungsprämisse der ASFINAG ist die Sicherstellung ausreichender Liquidität für die operative Umsetzung des Eigentümerauftrages. Die Finanzierungsstrategie der ASFINAG ist auf die Optimierung der erwarteten Zinskosten und des damit zusammenhängenden Risikos (gemessen durch die Kennzahlen Value at Risk und Cash-flow at Risk) ausgerichtet, wobei Planungssicherheit ebenfalls einen wesentlichen Faktor darstellt.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 1.500 Mio. (Nominalwert) getilgt. Dem gegenüber stand eine Finanzierung in Form einer Dual-Tranche-Anleihe mit einem Nominale von insgesamt EUR 1.500 Mio. (EUR 500 Mio., Laufzeit 5 Jahre, Kupon 2,50% und EUR 1.000 Mio., Laufzeit 10 Jahre, Kupon 3,125%).

Das Rating der ASFINAG blieb 2025 unverändert, beim Ausblick gab es kleinere Anpassungen. Moody's hat das Rating Aa1 mit stabilem Ausblick im Juli 2025 bestätigt, im August 2025 wurde der Ausblick auf negativ geändert. Das AA+ Rating von Standard & Poor's blieb unverändert bestehen. Der im August 2024 von stabil auf positiv geänderte Ausblick wurde im Februar 2025 wieder auf stabil zurückgesetzt und im Juni 2025 nochmals bestätigt.

Die nominellen langfristigen Finanzverbindlichkeiten (exkl. Verbindlichkeiten aus PPP von EUR 0,5 Mrd.) blieben per Jahresende 2025 im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei einem Wert von rd. EUR 8,6 Mrd..

Das EMTN (Euro Medium Term Note)-Programm der ASFINAG wird auch in den kommenden Jahren Hauptquelle der langfristigen Mittelaufnahmen sein. Der Finanzierungsbedarf für 2026 beträgt voraussichtlich maximal rund EUR 500 Mio..

2.2.6. Wirtschaftliche Lage

2.2.6.1. Vermögen

	31.12.2025		31.12.2024		31.12.2023	
	TSD €	%	TSD €	%	TSD €	%
Langfristige Vermögenswerte	20.265.775	97,90	19.569.501	97,70	18.968.299	96,97
Kurzfristige Vermögenswerte	434.433	2,10	460.983	2,30	593.679	3,03
Vermögen	20.700.208	100,00	20.030.484	100,00	19.561.979	100,00

Die langfristigen Vermögenswerte werden im Wesentlichen durch die immateriellen Vermögensgegenstände dominiert, die vor allem das Fruchtgenussrecht (Neubau) am hochrangigen Straßennetz darstellen. Das Fruchtgenussrecht wächst mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Infrastruktur.

Der Wert des Fruchtgenussrechtes wuchs im Jahr 2025 um EUR 564 Mio. (2024 EUR 1.089 Mio.) auf nunmehr EUR 17.727 Mio..

Ebenso in den immateriellen Vermögenswerten abgebildet sind die Anzahlungen Fruchtgenussrecht. Diese gingen im Jahr 2025 gegenüber 2024 um insgesamt EUR 16 Mio. auf nunmehr EUR 1.169 Mio. zurück. In dieser Position ist auch die unter Punkt 2.2.3. beschriebene Zuschreibung der wieder ins Bauprogramm aufgenommenen Projekte enthalten.

Beide Positionen gemeinsam verändern sich um rund EUR 549 Mio. (2024 EUR 497 Mio.).

Die Sachanlagen (EUR 910 Mio.) bestehen schwerpunktmäßig aus Maut- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Corporate Network und IT-Infrastrukturanlagen. Die deutliche Steigerung in Höhe von EUR 124 Mio. (+15,7%) gegenüber 2024 ist insbesondere auf die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen, die Errichtung von Leitungen für E-Ladestationen auf Rastanlagen und den Ausbau bzw. die Modernisierung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen zurückzuführen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte betreffen vor allem die Fakturierung der Vignettenverkäufe und Forderungen aus der LKW-Maut mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr sowie die flüssigen Mittel. Weiters sind hier u.a. auch die Vorräte, die Bewertung der kurzfristigen Derivate und die Forderungen gegenüber in- und ausländischen Finanzbehörden enthalten. Es sind hier zwei Effekte hervorzuheben: Einerseits die Reduktion der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente gegenüber dem Vorjahr aufgrund eines geringeren Bestands an Bankguthaben um rund EUR 48 Mio., andererseits die Verbuchung einer Forderung betreffend Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen in Vorjahren (EUR 28 Mio.) .

2.2.6.2. Eigenkapital und Schulden

	31.12.2025		31.12.2024		31.12.2023	
	TSD €	%	TSD €	%	TSD €	%
Eigenkapital aus Innenfinanzierung	9.474.714	45,77	8.939.367	44,63	8.461.038	43,25
Eigenkapital aus Außenfinanzierung	467.049	2,26	467.049	2,33	467.049	2,39
Eigenkapital	9.941.763	48,03	9.406.416	46,96	8.928.087	45,64
Langfristige Schulden	9.336.946	45,11	7.852.909	39,20	8.477.179	43,33
Kurzfristige Schulden	1.421.499	6,87	2.771.159	13,83	2.156.713	11,03
Eigenkapital + Schulden	20.700.208	100,00	20.030.484	100,00	19.561.979	100,00

Das Eigenkapital (inkl. Gewinnvortrag) ist um das Jahresergebnis 2025 gestiegen, vermindert um die Ausschüttung einer Dividende von EUR 305 Mio. und dem sonstigen Ergebnis (Neubewertung gem. IAS 19).

Bei den bestehenden Finanzverbindlichkeiten hat sich das Fristigkeitenprofil zugunsten der langfristigen Verbindlichkeiten verschoben. Dies aufgrund der Tatsache, dass im Jahr 2025 Tilgungen in Höhe von EUR 1.500 Mio. (Nominalwert) erfolgten, während im Jahr 2026 keine Kapitalmarkt-Tilgungen fällig sind.

Insgesamt (unter Berücksichtigung des Rückgangs bei den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten um EUR 48 Mio.) sind die Schulden gegenüber 2024 um EUR 182 Mio. (+1,7%) gestiegen.

2.2.6.3. Umsatz und Ergebnis

	2025	2024	2023
	TSD €	TSD €	TSD €
Umsatzerlöse	3.287.386	3.103.139	3.091.175
Operatives Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)	1.285.619	1.220.194	1.374.997
in % vom Umsatz	39,11	39,32	44,48
Zu- und Abschreibungen	-7.886	-97.307	-88.512
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.277.733	1.122.887	1.286.485
in % vom Umsatz	38,87	36,19	41,62
Finanzergebnis	-187.148	-170.384	-175.519
Ergebnis vor Ertragssteuern (EBT)	1.090.585	952.503	1.110.966
in % vom Umsatz	33,17	30,69	35,94
Periodenergebnis	839.959	733.605	844.127
in % vom Umsatz	25,55	23,64	27,31
Kumuliertes Konzernergebnis	9.468.396	8.933.049	8.454.720

Die Mauterlöse sind insgesamt um EUR 205 Mio. (+8,2 %) im Vergleich zu 2024 gestiegen.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen, die ergebniswirksam sind (somit exklusive Weiterverrechnung Fruchtgenuss), sind gegenüber 2024 um rund 12,5% gestiegen (+EUR 123 Mio.).

Die Abschreibungen sind gegenüber 2024 um rund EUR 89 Mio. gesunken. Dies ist darauf zurückzuführen, dass im Jahr 2025 die im Jahr 2021 vorgenommene und in den Folgejahren fortgeschriebene a.o. Wertberichtigung einiger Bauprojekte wieder zugeschrieben wurde (EUR 94 Mio. – siehe dazu auch Punkt 2.2.3.).

Das Finanzergebnis hat sich gegenüber 2024 um rund EUR 17 Mio. verschlechtert, was insbesondere auf höhere Zinsaufwendungen aufgrund des allgemein gestiegenen Zinsniveaus zurückzuführen ist. Gesunkene Zinserträge aus Veranlagungen konnten im Wesentlichen durch Zinserträge aus Vorperioden ausgeglichen werden.

Das Ergebnis vor Ertragssteuern liegt für 2025 mit EUR 1.091 Mio. um EUR 138 Mio. über dem Vorjahresniveau (EUR 953 Mio.). Nach Abzug der Steuern ergibt sich mit EUR 840 Mio. ein gegenüber 2024 um rund EUR 106 Mio. (+14,5%) höheres Jahresergebnis.

2.2.6.4. Ertragsstruktur

	2025		2024		2023	
	TSD €	%	TSD €	%	TSD €	%
Streckenmauterlöse	263.160	7,64	235.797	7,24	237.981	7,35
Vignettenerlöse	655.084	19,02	609.133	18,71	574.215	17,74
LKW-Mauterlöse	1.794.948	52,13	1.662.880	51,08	1.686.473	52,11
Erlöse Vermietung/Verpachtung	38.661	1,12	36.920	1,13	36.619	1,13
Erlöse Enforcement	93.723	2,72	74.633	2,29	57.892	1,79
sonstige Umsatzerlöse	215	0,01	165	0,01	147	0,00
Erlöse aus der Weiterverrechnung	441.596	12,82	483.611	14,85	497.847	15,38
Umsatzerlöse	3.287.387	95,47	3.103.139	95,32	3.091.175	95,52
Aktivierte Eigenleistungen	7.409	0,22	6.989	0,21	6.318	0,20
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	3.525	0,10	7.207	0,22	2.964	0,09
Erträge aus Strafgeleiten	99.801	2,90	114.391	3,51	107.165	3,31
Übrige sonstige Erträge	45.238	1,31	23.828	0,73	28.561	0,88
Sonstige Erträge	148.564	4,31	145.426	4,47	138.690	4,29
Umsatzerlöse und Erträge	3.443.360	100,00	3.255.554	100,00	3.236.183	100,00

Im Mautbereich konnten in allen Kategorien Steigerungen verzeichnet werden. Die Mauterlöse für KfZ > 3,5 t/Gm (technisch zulässige Gesamtmasse) stiegen im Jahr 2025 um rund 7,9% gegenüber 2024, die PKW-Vignettenerlöse um 7,5% und die Streckenmauterlöse um 11,6%.

Die Erlöse aus Weiterverrechnung korrespondieren mit den Aufwendungen für den Neubau und die Erweiterung der Streckeninfrastruktur. Sie sind gegenüber 2024 um rund EUR 42 Mio. (-8,7%) gesunken.

Die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung konnten gegenüber 2024 leicht gesteigert werden (+4,7%).

Bei den Erlösen aus Enforcement-Tätigkeiten wurde neuerlich eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr erzielt (+25,6%). Dies ist insbesondere auf einen weiter steigenden Ersatzmaut-Versand ins europäische Ausland zurückzuführen. Das System EUCARIS (European Car and Driving Licence System), das von immer mehr Staaten anerkannt wird, ermöglicht den beteiligten Staaten einen Austausch von Daten zu Fahrzeughaltern. Darüber hinaus wurden auch neue Kameras zur automatischen Vignettenkontrolle an verkehrsstarken Standorten errichtet.

Die Erträge aus Strafgeldern sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken (-12,8%).

Die starke Steigerung bei den übrigen sonstigen Erträgen ist darauf zurückzuführen, dass ein Ertrag aus Rückzahlungsansprüchen betreffend die überhöhte Verrechnung von Bauleistungen aus Vorjahren gebucht werden konnte (EUR 19 Mio.).

Aufwandsstruktur

	2025		2024		2023	
	TSD €	%	TSD €	%	TSD €	%
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	1.549.550	71,55	1.468.266	68,85	1.357.144	69,61
Personalaufwendungen	321.774	14,86	298.590	14,00	266.772	13,68
Sonstige Aufwendungen	286.418	13,23	268.504	12,59	237.270	12,17
Zu- und Abschreibungen, Wertminderungen	7.886	0,36	97.307	4,56	88.512	4,54
Aufwendungen	2.165.628	100,00	2.132.667	100,00	1.949.698	100,00

Die Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen liegen mit EUR 1.550 Mio. deutlich über dem Niveau des Vorjahres (+EUR 81 Mio.)

Darin enthalten sind (unter anderem) die Aufwendungen für bezogene Leistungen in Höhe von EUR 1.615 Mio., die im Vergleich zu 2024 um rund EUR 67 Mio. gestiegen sind, sowie der Materialaufwand (einschließlich Bestandsveränderung), der mit EUR 51 Mio. um rund EUR 8 Mio. im Vergleich zu 2024 gesunken ist. In Abzug gebracht wurden Erlöse aus der Aktivierung bezogener Leistungen für Investitionen in Höhe von rund EUR 181 Mio. sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen zum Materialaufwand (EUR 14 Mio.). Die Dotierung der Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen (IFRIC 12) in Höhe von EUR 78 Mio. ist ebenfalls in dieser Position enthalten.

Die Personalaufwendungen liegen über dem Niveau des Vorjahres (+7,8%), bedingt insbesondere durch die kollektivvertragliche Steigerung bei den Gehältern sowie den höheren Personalstand.

Der massive Rückgang bei den Zu-/Abschreibungen ist durch den unter Punkt 2.2.6.3. beschriebenen Effekt zurückzuführen.

2.2.6.5. Geldflussrechnung

	2025	2024	2023
	TSD €	TSD €	TSD €
Cashflow aus der operativen Tätigkeit	1.117.128	1.046.065	1.128.295
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-604.278	-670.425	-562.549
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-560.825	-532.464	-445.187
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-47.975	-156.824	120.559
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	65.689	222.513	101.954
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.714	65.689	222.513

Der Cashflow aus der operativen Tätigkeit beträgt im Jahr 2025 EUR 1.117 Mio. und liegt somit um rund EUR 71 Mio. über dem Vorjahreswert. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf gestiegene Erlöse im Vergleich zum Vorjahr und gesunkene Steuerzahlungen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit in Höhe von rund EUR 604 Mio. liegt um rund EUR 66 Mio. unter dem Niveau von 2024. Insgesamt führt dies für 2025 zu einem positiven Cashflow vor Finanzierung (Free Cashflow) in Höhe von EUR 513 Mio.

Über den Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (EUR -561 Mio.) errechnet sich unter Berücksichtigung des Anfangsbestands der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der Endbestand an Fondsmitteln in Höhe von rd. EUR 18 Mio.

2.2.6.6. Rentabilität

		2025	2024	2023
Umsatzrentabilität iwS (%)	= $\frac{\text{operatives Ergebnis (EBIT)}}{\text{Umsatzerlöse}}$	38,87	36,19	41,62
Umsatzrentabilität ieS (%)	= $\frac{\text{Periodenergebnis}}{\text{Umsatzerlöse}}$	25,55	23,64	27,31
Gesamtkapitalrentabilität (%)	= $\frac{\text{operatives Ergebnis (EBIT)}}{\Phi \text{ Gesamtkapital}}$	6,27	5,67	6,69
Eigenkapitalrentabilität (%)	= $\frac{\text{Periodenergebnis}}{\Phi \text{ Eigenkapital}}$	8,68	8,00	9,79

Sowohl die Umsatzrentabilität iwS als auch die Umsatzrentabilität ieS haben sich aufgrund der deutlichen Steigerung des Ergebnisses (operatives Ergebnis sowie Periodenergebnis) bzw. des nicht ganz so starken Anstiegs bei den Umsatzerlösen verbessert.

Ein analoges Bild zeigt sich bei den Kapitalrentabilitäten. Diese sind ebenso höher ausgefallen, verursacht durch die Steigerung des Ergebnisses (operatives Ergebnis sowie Periodenergebnis) bzw. durch das höhere durchschnittliche Gesamt- bzw. Eigenkapital.

3. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe

3.1. Voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe

Die ASFINAG stellt sich nach wie vor großen Herausforderungen. Das Unternehmen muss den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden, neuen Antriebs- und Energieformen, der Multimodalität sowie den gesamtstaatlichen Vorgaben aus der „Mission 2030“ (österreichische Klima- und Energiestrategie) gerecht

werden. Zudem befindet sich die ASFINAG auf dem Weg zur CO₂-Neutralität. Eines der Ziele, die sich die ASFINAG in diesem Zusammenhang gesteckt hat, ist die bilanzielle Strom-Autarkie bis zum Jahr 2030.

Im Jahr 2021 fand eine umfassende Prüfung der größten ASFINAG-Neubauprojekte durch das BMIMI in Zusammenarbeit mit der ASFINAG statt, wobei die ASFINAG Zielvorgaben des BMIMI zu berücksichtigen hatte. Im Jahr 2025 informierte das BMIMI die ASFINAG schließlich darüber, dass die Zielvorgaben zurückgezogen werden, wodurch die ASFINAG wieder auf die Umsetzung der gesetzlichen Aufträge nach dem Bundesstraßengesetz verwiesen ist. Die vorübergehend ruhend gestellten Projekte wurden wieder ins Bauprogramm aufgenommen und in den Planungen 2026ff abgebildet.

Insgesamt sieht das Bauprogramm für 2026 (Investitionen in Neubau und Sanierung) ein Volumen von rund EUR 2.028 Mio. vor, was deutlich über dem Wert des Jahres 2025 liegt. Mittelfristig sind für die Folgejahre jährliche Volumina von mehr als EUR 2,0 Mrd. vorgesehen. Neben einem gestiegenen Neubauprogramm wird über die nächsten Jahre insbesondere ein starkes Ansteigen der Aufwendungen für die bauliche Erhaltung eingeplant.

Bezüglich der Mauteinnahmen wurde in der Planung für 2026 ein Aussetzen der Valorisierung für den Schwerverkehr sowie eine Valorisierung für den PKW nach dem HVPI 2024 iHv. 2,9% berücksichtigt. Die LKW der CO₂-Klasse 5 (Elektro- oder Wasserstoffantrieb) erhält weiterhin einen Bonus in Höhe von 75%. Aufgrund der derzeit geringen Fahrleistungen sind die Mindereinnahmen daraus allerdings marginal.

Die gesamten Mauterlöse werden 2026 laut Plan rund EUR 2.731 Mio. betragen. Die im Plan angenommenen Fahrleistungen bleiben gegenüber 2025 weitestgehend konstant.

Unter Berücksichtigung des geplanten negativen Finanzergebnisses (im Wesentlichen Zinsendienst) von EUR 200 Mio. ergibt sich schlussendlich ein planmäßiger Jahresüberschuss für 2026 von rund EUR 593 Mio.

Der Nettoschuldenstand (bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) Ende 2026 wird laut Plan bei EUR 11.283 Mio. liegen.

3.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

3.2.1. TOP-Risiken

Unternehmensrisiken, die im Hinblick auf die Gesamtrisikolage den größten Steuerungsbedarf aufweisen und eine intensive Bewältigungsstrategie erfordern, um strategische Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen abzuleiten, werden in der ASFINAG als TOP-Risiken bezeichnet. Folgende Top-Risiken wurden unter Berücksichtigung von Schadenspotential und Eintrittswahrscheinlichkeit im Risiko-Komitee vom September 2025 als maßgeblich aber keinesfalls bestandsgefährdend identifiziert:

- Verschlechterung der Bonität

Ein Downgrading der Republik Österreich als Garantiegeber für die ASFINAG oder ein Entfall der Staatsgarantie würde höhere Risikoaufschläge für Verbindlichkeiten der ASFINAG und damit erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen.

- Exogene Einflüsse auf die Mauteinnahmen

Die ASFINAG ist nutzerfinanziert, d.h. sie finanziert sich zum Großteil aus den Mauteinnahmen. Konjunkturelle Schwankungen, aber auch Inflation und Preisdruck können zu einer Veränderung der Fahrleistung und damit zu Erlöseinbußen für die ASFINAG führen. Weiters können verkehrspolitische Steuerungseffekte, eine Nichtanpassung

der Mauttarife gemäß HVPI – wie erfolgt in 2025 – oder Zinssatzschwankungen Einfluss auf die Einnahmenseite der ASFINAG haben.

- Verzögerungen bzw. Probleme bei Genehmigungsverfahren und Projektabwicklung

Die ASFINAG wickelt Planungs- und Bauprojekte am hochrangigen Straßennetz ab. Probleme bei den Bewilligungsverfahren sowie im Zuge der Projektabwicklung können zu Mehrkosten in den Projekten und zu Verzögerungen hinsichtlich der Fertigstellungstermine führen.

- Externe Bedrohungen

Zu den externen Bedrohungen zählen Extremereignisse, welche zu unmittelbaren Schäden an der Infrastruktur führen können, aber auch Streckensperren, Einbußen bei den Mauterlösen sowie eingeschränkte Personalressourcen nach sich ziehen.

- Interferenzen von DSRC mit anderen Funktechnologien

Die DSRC Funkschnittstelle des Mautsystems und der ITS – Services (benachbarte Frequenzbänder) wird nicht auf einer exklusiven Frequenz betrieben, sondern teilt sich das Frequenzband mit anderen Funkanwendungen, die in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen haben. Wenn diese Anwendungen im Frequenzbereich und in geografischer Nähe von Mautstandorten betrieben werden, kann es zu Störungen der elektronischen Mautabwicklung kommen und dies im schlimmsten Fall zu einem Mautentgang führen.

3.2.2. Weitere wesentliche Risiken

3.2.2.1. Cashflowrisiko

Nach einer Phase der Leitzinserhöhungen der EZB in den Jahren 2022 und 2023 haben sich die Inflationsraten in Europa 2024 wieder weitgehend normalisiert. Deshalb hat die EZB beginnend mit Juni 2024 die Leitzinsen schrittweise von 4,5 % auf 2,15 % (letzte Leitzinsanpassung vom Juni 2025) gesenkt. In diesem Zusammenhang hat sich auch der kurzfristige 3-Monats-Euribor von ca. 2,7 % zu Jahresbeginn 2025 auf ca. 2,0 % am Jahresende reduziert.

Während die kurzfristigen Zinsen durch die EZB-Politik sanken, blieben die langfristigen Renditen aufgrund von fiskalischen Risiken und Inflationssorgen stabiler, was zu einer steileren Zinskurve führte.

Die langfristigen Zinsen, gemessen an den Renditen für 10-jährige österreichische Bundesanleihen, starteten zu Jahresbeginn 2025 bei ca. 2,8 %, pendelten während des Jahres zwischen ca. 2,9 % und 3,2 % und schlossen per Jahresende mit ca. 3,1 %.

Die Einschätzung der kaufmännischen Risiken, die von externen Kapitalmarktschwankungen ausgehen, werden in Form der Kennzahlen Value at Risk und Cashflow at Risk errechnet und den Gremien regelmäßig berichtet.

Mit Marktwerten bewertete Derivate werden als eigenes Finanzinstrument mit einer Bewertung „through profit & loss“ bilanziert und sind einer zugehörigen Grundtransaktion zuzurechnen. Sie werden mit der Absicht der Absicherung von Wechselkursschwankungen der Grundtransaktionen abgeschlossen. Das verbleibende Risiko besteht lediglich aus Zinsänderungsrisiken im EURO Finanzierungsraum. Im Portfolio der ASFINAG ist per Ende 2025 ein einziger Swap enthalten.

Die Risikokennziffern der aushaftenden ASFINAG Finanzverbindlichkeiten (Darlehen und Anleihen inklusive Swaps, Geldmarktgeschäfte) wurden per 31. Dezember 2025 mit einer Konfidenz von 95 % und einer Haltedauer von einem Jahr wie folgt eingeschätzt:

Der marktwertorientierte Value at Risk wird auf EUR 407,5 Mio. geschätzt. Der nominelle Gesamtstand der Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) inklusive kurzfristiger Veranlagungen und Kontoguthaben beträgt zum 31.12.2025 EUR 8.636,7 Mio..

Der Cashflow at Risk beträgt EUR 1,0 Mio., wobei rd. 1,0 % der Verbindlichkeiten variabel verzinst sind.

Die durchschnittliche Restlaufzeit der ASFINAG Verbindlichkeiten per 31.12.2025 beträgt ca. 6,0 Jahre (2024: 5,6 Jahre) und die durchschnittliche Nominalverzinsung liegt bei rund 2,0 % p.a. (2024: 2,1 % p.a.).

Der Zugang zu den Kapitalmärkten und damit die Aufnahme der erforderlichen Mittel wird für die ASFINAG auch in den nächsten Jahren gewährleistet sein, einerseits aufgrund ihrer exzellenten Reputation und eines aktiven Investoren-Marketings andererseits aufgrund der guten Fundamentaldaten Österreichs und der Staatsgarantie für die Mittelaufnahmen.

3.2.2.2. Liquiditätsrisiko

Die Liquiditätssteuerung der ASFINAG berücksichtigt alle operativen Erfordernisse, den Schuldendienst und etwaige notwendige Kapitalaufnahmen im Zusammenhang mit dem Neubauprogramm. Die Planbilanzen, Plan-gewinn- und -verlustrechnungen und die Cashflowrechnungen werden mit dem BMIMI jeweils im Vorjahr im Voraus abgestimmt und sind im Zusammenhang mit der gesetzlichen Verpflichtung des Bundes zu sehen, für die ausreichende Liquidität der ASFINAG zu sorgen.

Das kurzfristige Liquiditätsrisiko der ASFINAG ist aufgrund der guten Bonitätseinstufung gering. Das langfristige Liquiditätsrisiko steht in direktem Zusammenhang mit der Bonität der Republik Österreich und der Unterstützung durch die Republik Österreich in Form von Garantien als Bürge und Zahler für Anleiheemissionen. Letztlich gewährleistet das erfolgreiche und stabile Geschäftsmodell der ASFINAG die Refinanzierung der Verbindlichkeiten.

3.2.2.3. Konjunkturrisiko, Ausfallrisiko, Absatz- und Beschaffungsrisiko

Die internationale Konjunkturentwicklung war im Jahr 2025 insgesamt moderat positiv. Die geopolitischen Risiken wie die Unsicherheiten über die weiteren Entwicklungen in den USA – insbesondere die Zollpolitik, der fortlaufende Krieg in der Ukraine, zuletzt der Ende Februar 2026 begonnene Krieg im Iran, etc., sind jedoch nach wie vor sehr präsent und verstärken die Volatilitäten auf den Märkten.

Das BIP Wachstum für die EU und die Eurozone 2024 lag laut Europäischer Kommission bei 1,1% bzw. 0,9%. Für 2025 (Europäische Kommission, Herbstprognose November 2025) wird ein Anstieg auf 1,3% für die Eurozone bzw. 1,4% für die gesamte EU erwartet. Für 2026 wird eine ähnliche Entwicklung wie für 2025 vorhergesagt, die BIP Prognosen der Europäischen Kommission liegen bei 1,2% (Eurozone) bzw. 1,4% (EU gesamt).

In Österreich kam es 2025 nach 2 Jahren der Rezession wieder zu einem leicht positiven Wirtschaftswachstum. Die Prognosen liegen bei +0,6% (Statistik Austria, März 2026).

Nach einer leichten Erholung im Jahr 2024 haben sich die öffentlichen Defizite im Jahr 2025 im europäischen Raum wieder verschlechtert (-3,3%), eine Entwicklung, die sich 2026 mit erwarteten -3,4% fortsetzt (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025). Für Österreich wird eine deutlich schlechtere Entwicklung als jene des EU-Durchschnitts vorhergesagt. Das Defizit 2025 wird gemäß Prognosen bei -4,6% liegen (WIFO, Dezember 2025) und damit deutlich über der Maastricht-Grenze von -3,0%. Eine Budgetkonsolidierung wurde in die Wege geleitet, scheint aber angesichts der schwachen konjunkturellen Entwicklung schwierig. Für 2026 wird ein Wert von -4,2%, für 2027 von -4,0% (WIFO, Dezember 2025) erwartet.

Die Staatsverschuldungen bleiben weiterhin auf hohem Niveau mit steigender Tendenz in den nächsten Jahren. Im Durchschnitt der Eurozone wird ausgehend von 88,1% des BIP im Jahr 2024 für 2025 ein Wert von 88,8% und für 2026 von 89,8% erwartet (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025). Die Einhaltung der Maastricht Kriterien mit 60% liegt für viele EU-Staaten nach wie vor in weiter Ferne.

Nach einer Phase hoher Inflationsraten in den Vorjahren haben sich diese bereits 2024 deutlich zurück entwickelt. Diese Tendenz hat sich auch im Jahr 2025 fortgesetzt und wird voraussichtlich auch danach anhalten. Laut Prognosen wird im Jahr 2027 für die Eurozone ein Wert von 2,0% (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025) erreicht werden. Das erlaubte der EZB, die Leitzinsen ab Mitte des Jahres 2024 schrittweise zu senken. Im Jahr 2025 erfolgte in der ersten Jahreshälfte eine Reduktion in 4 Schritten auf nunmehr 2,15%. Dies führte (unter anderem) zu einer weiteren Reduktion bei den kurzfristigen Zinsen im Jahresverlauf 2025. Für 2026 wird ein stabiles Niveau mit einer kleinen Chance auf einen weiteren Zinsschritt nach unten erwartet. Im langfristigen Bereich endete das Jahr 2025 leicht über dem Niveau vom Jahresanfang, für die Jahre 2026 und 2027 wird eine geringe Steigerung des Zinsniveaus erwartet, was zu einer steileren Zinskurve führen wird.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die wirtschaftlichen Aussichten aufgrund verschiedener Krisenherde und politischer Entwicklungen weltweit nach wie vor mit einem hohen Maß an Unsicherheiten behaftet sind. Das Potential für weitere wirtschaftliche Störungen ist unverändert hoch. Jüngstes Beispiel ist der Beginn des Kriegs im Iran im Februar 2026, wo zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden kann, welche Auswirkungen er auf die globale Wirtschaftssituation haben wird. Für die ASFINAG könnten höhere Treibstoffpreise sowie auch eine höhere Inflation insgesamt Auswirkungen auf das generelle Mobilitätsverhalten und damit auf die Erlössituation haben.

Die Entwicklung der Baukosten im Tiefbau, im Brücken- und Straßenbau, haben sich gegenüber den unruhigen Zeiten seit Ausbruch der Ukrainekrise 2022 weiter beruhigt. Im Jahr 2025 blieben sowohl der Baukostenindex für den Straßenbau, als auch der Baukostenindex für den Brückenbau auf einem relativ konstanten Niveau. Mit den kollektivvertraglichen Abschlüssen kam es ab Mai 2025 zu Baukostenerhöhungen um ca. 0,7 bis 1,1%. Der Index für den Straßenbau stieg im Jahresdurchschnitt 2025 um ca. 0,3% gegenüber dem Vorjahr. Der Brückenbau stieg im Jahresdurchschnitt etwas mehr und lag 2025 um 1,5% höher als im Vorjahr.

Die Novellierung des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) im Jahr 2007 schrieb eine Berücksichtigung der Entwicklung des Verbraucherpreisindex auf der Einnahmenseite der ASFINAG fest. Dadurch wurde ein wesentlicher, struktureller Ausgleich zu den inflationsbedingten Kostensteigerungen der operativen Ausgaben gesetzlich festgelegt und eine Absicherung des Inflationsrisikos grundsätzlich erreicht.

Für Forderungen der ASFINAG werden Wertminderungen ausschließlich auf Basis von Einzelbetrachtungen vorgenommen, eine Wertberichtigung auf pauschaler Basis erfolgt nicht. Die Einnahmen der ASFINAG – bestehend im Wesentlichen aus LKW- und PKW-Maut – sind strukturell nicht ausfallsgefährdet.

3.2.2.4. Branchenspezifische Risiken und Regulierungsrisiken

Insbesondere aufgrund der hohen Bautätigkeit stellen die gesetzlichen Rahmenbedingungen gerade in diesem Bereich einen starken Einflussfaktor auf die Kosten- und Kapitalsituation des Unternehmens dar. Hier sind insbesondere gesetzliche Auflagen hinsichtlich Umweltmaßnahmen zu erwähnen. Der diesbezügliche Standard ist im europäischen Vergleich derzeit bereits als sehr hoch einzustufen.

Ein weiterer wesentlicher Bereich ist die Bemaßung. Für die Tarifaufgestaltung, insbesondere von KFZ > 3,5 t tZGm, hat die EU-Wegekostenrichtlinie dabei maßgeblichen Einfluss. Änderungen in den Vorgaben für die Berechnung der Mautobergrenzen oder für die Strukturierung der Mautprodukte können Auswirkungen auf die Erlössituation haben.

Seit 2017 werden auf die Infrastrukturtarife des Schwerverkehrs Externe Kosten (nach Euro-Emissionsklassen) und seit 2024 Aufschläge für CO₂-Ausstoß (nach CO₂-Klasse) aufgeschlagen. Beide werden durch die ASFINAG eingehoben und an das BMIMI abgeführt. Sie stellen somit keine Mehrerlöse für die ASFINAG dar.

Die Tarife für KFZ > 3,5 t tZGm mit CO₂-Klasse 5 betragen weiterhin 25 % des „Normaltarifs“, das entspricht einem Bonus von 75 %. Die Fahrleistungen aus diesem Bereich sind derzeit jedoch noch marginal. Dieser Bonus wird mit Ablauf des Jahres 2030 auslaufen.

3.2.2.5. IT-Risiken

Folgende Themenbereiche standen im Jahr 2025 speziell im Fokus:

Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter:innen

Zur Steigerung der Cyber Security Awareness wurde die Kampagne „Nein zu Cybercrime“ in Form von anlassbezogenen Mail-Informationen an alle ASFINAG Mitarbeiter:innen erweitert. Die Informationen kommen aus sicheren Quellen (z.B. heise-security oder watchlist-internet) zu aktuellen Themen (z.B. ÖGK-Phishing, Finanz-Online-Phishings). Diese Infos werden nachhaltig auch auf der „nein-zu-cybercrime“-Seite zur Verfügung gestellt.

Technische Maßnahmen in der Office IT

- **Windows Hello for Business:** Mit dem Windows 11 Rollout wurde auch die Implementierung von Windows Hello for Business für Office-IT-Endgeräte mit Windows (ASBNET) eingeführt. Diese stellt eine Zwei-Faktor-Authentifizierung mit biometrischen Daten sicher. Mit Ende 2025 wurden alle mobilen Windows-Office-IT-Geräte in der ASFINAG damit ausgestattet.
- **Administration von wichtigen Zentralsystemen:** Im September 2025 wurde gemeinsam mit Microsoft ein Projekt zur Evaluierung und Verbesserung der Administration von wichtigen Zentralsystemen (TIER-0) gestartet. Das Projekt verfolgt das Ziel, die Administration von Systemen über eine geschützte Admin-Workstation zu realisieren und den dadurch entstehenden Mehraufwand für die Organisation zu schätzen. Der Abschluss des Projekts wird mit Ende 2026 erwartet.
- **Firewall-Infrastruktur NEU:** 2025 wurde in einer zweistufigen Ausschreibung ein neuer Firewall-Hersteller und ein neuer Dienstleister beschafft. Der neue Lieferant gilt im

Firewall-Enterprise-Segment aktuell als Marktführer und ist technologisch Mitgestalter des Marktes. Im Dezember wurden bereits die zwei großen zentralen Firewall-Instanzen erfolgreich migriert. Der Austausch der restlichen Infrastruktur wird 2026 folgen.

- *Zero Trust Network Access*: Mit Implementierung der neuen Firewall-Infrastruktur wird auch der Remote-Zugriff auf das ASFINAG-Netzwerk von außen von VPN auf Zero Trust Network Access umgestellt. Dadurch ist es möglich, Zugriffe von außen (z.B. aus dem Homeoffice) noch gezielter auf Geräte- und Benutzerbasis einzuschränken und damit einen noch sichereren Zugriff zu gewähren.

Operatives Team „CSIRT“ (Computer Security Incident Response Team)

2025 wurden vom operativen CSIRT die eingemeldeten Security-Incidents analysiert, abgearbeitet und dokumentiert. Alle P1-Incidents haben sich in diesem Zug als False-Positive herausgestellt.

Die ASFINAG hatte bereits 2023 die Aufnahme des ASFINAG CSIRT in den österreichischen CSIRT-Verbund beantragt. Im Sommer 2025 wurde die Aufnahme vom CERT (Computer Emergency Response Team) bestätigt. Die Mitgliedschaft hat den Vorteil, dass Informationen zu erfolgreichen Angriffen innerhalb des Verbunds ausgetauscht werden. Dadurch kann sich die ASFINAG noch besser auf mögliche Angriffe vorbereiten.

Mit Mai 2025 wurde das IT Security Team um einen Security Analysten erweitert. Die operative Hauptaufgabe dieser Rolle liegt darin, Informationssicherheitsvorfälle zu analysieren, zu dokumentieren und verfolgen.

Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz – NISG

Umsetzung der Anforderungen aus NIS 1

Von April bis Oktober 2025 fand das vorgeschriebene NIS 1.0-Audit statt, welches in Zusammenarbeit mit dem externen Prüfer abgeschlossen werden konnte. Der Prüfbericht vermittelt einen positiven Ersteindruck und wurde fristgerecht an die Behörde übermittelt. Die Rückmeldung der Behörde ist noch ausständig.

Ausblick auf die Anforderungen aus NIS 2 (NIS-2-Richtlinie / NISG 2026)

Das Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz (NISG) 2026 wurde am 23.12.2025 kundgemacht und tritt am 1. September 2026 in Kraft. Für die ASFINAG ergeben sich daraus strengere Anforderungen an die Cybersicherheit, neue Meldepflichten für Sicherheitsvorfälle sowie die verpflichtende Registrierung bei der neu geschaffenen Cybersicherheitsbehörde.

Die Änderungen betreffen insbesondere den Anwendungsbereich des Gesetzes. Während bisher ausschließlich Verkehrssteuerungseinrichtungen erfasst waren, müssen künftig sämtliche IT-Systeme der ASFINAG in den Geltungsbereich einbezogen werden. Zudem sieht das NISG 2026 kein Konzernprivileg vor. Jede betroffene ASFINAG-Gesellschaft fällt somit eigenständig in den Anwendungsbereich und ist für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich.

Obwohl die nationale Umsetzung der NIS-2-Richtlinie in Österreich bis Dezember 2025 noch ausstand, hat die ASFINAG bereits frühzeitig mit der Umsetzung organisatorischer, operativer und technischer Risikomanagementmaßnahmen begonnen und hierfür das Projekt „NIS 2.0“ initiiert. Somit startet die ASFINAG bereits gut vorbereitet um die gemäß NIS2 Gesetz definierten Meilensteine zu erreichen.

Liefersituation und Infrastruktur

Seit Ende 2025 ist die Liefersituation für IT-Infrastruktur spürbar angespannt, insbesondere aufgrund eines globalen Engpasses bei Speicherchips (DRAM) und deutlich gestiegener Preise. Getrieben wird dies vor allem durch die hohe Nachfrage aus KI-Rechenzentren und die Verlagerung von Produktionskapazitäten hin zu margenstärkeren Speicherlösungen. Die daraus resultierenden längeren Lieferzeiten und Preisvolatilitäten werden voraussichtlich bis 2027 nachwirken und betreffen sowohl Client- als auch Server- und Netzwerkkomponenten. Für anstehende Projekte bedeutet das mehr Vorlauf in der Planung, eine stärkere Standardisierung von Konfigurationen sowie die Absicherung über Rahmenverträge und Mengenkontingente. Aktuell entsteht daraus jedoch kein operatives Risiko für den Betrieb der IT-Systeme der ASFINAG.

3.2.2.6. Personal- und Fluktuationsrisiko

Die Gesamtfluktuation der ASFINAG ist sehr gering ausgeprägt. Durch leistungsorientierte Vergütungssysteme, attraktive Sozialleistungen und der Möglichkeit, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln – sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaften als auch gesellschaftsübergreifend – wird das Fluktuationsrisiko minimiert.

Zudem werden strategische Konzepte entwickelt und ausgerollt, um im Rahmen eines vorausschauenden Generationenmanagements die bevorstehenden pensionsbedingten Austritte der nächsten Jahre möglichst risikofrei zu managen. Im Zuge des Projekts „Attraktive Arbeitgeberin“ wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt und zu einem guten Teil bereits umgesetzt, um das Thema eines möglichen Fachkräfte- und Nachwuchsmangels zu adressieren.

3.2.2.7. Klimabezogene Risiken

Von zunehmender Relevanz – vor allem im langfristigen Bereich – sind auch für die ASFINAG Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel:

- So können Schäden an der Infrastruktur durch Extremwetterereignisse im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen, sowie starken Niederschlägen entstehen.
- Weiters können klimatisch bedingte Ereignisse und Veränderungen zu einem zusätzlichen Personalbedarf und höheren Personalkosten führen.
- Einnahmenseitig könnten weitere CO₂-abhängige Anpassungen der Mautmodelle zu einem Rückgang der Maut-Einnahmen oder der Fahrleistung führen.
- Die Umstellung auf neue Antriebstechnologien des ASFINAG-internen Fuhrparks inklusive des Bedarfs an Ladeinfrastruktur kann erhöhte zusätzliche Investitionen erfordern.
- Die Unsicherheit, welche zukünftigen Technologien und Antriebsformen sich am Markt durchsetzen werden, stellt aufgrund möglicher Fehlinvestitionen in falsche Technologien ein Risiko für Stranded Assets im Infrastrukturausbau dar.

Alle diese Risiken werden intensiv analysiert und entsprechende Strategien und Maßnahmen zur Bewältigung abgeleitet. Eine für den Unternehmensbestand wesentliche Auswirkung ist allerdings nicht erkennbar.

3.2.2.8. Risiken im Zusammenhang mit Stromausfällen

Potenzielle Risiken aus überregionalen und länger andauernden Netzausfällen von Energieversorgungsunternehmen werden im ASFINAG-Risikomanagementsystem umfassend berücksichtigt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Auswirkungen auf den operativen Betrieb, insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Verkehrssteuerung und Systemverfügbarkeit und gegensteuernde Maßnahmen.

Zur Sicherstellung der Betriebs- und Netzverfügbarkeit im Ereignisfall wurden umfangreiche organisatorische und technische Maßnahmen implementiert. Diese umfassen unter anderem die Absicherung des Betriebs von Tunnelanlagen, Verkehrsmanagementzentralen und Rechenzentren (insbesondere des zentralen Mautsystems) durch Notstromversorgung, den Ausbau eigener erneuerbarer Energieerzeugung, den Einsatz redundanter Systemstrukturen sowie die Etablierung von Notfallplänen für Blackout-Szenarien unter Einbindung der Einsatzorganisationen.

4. Bericht über Forschung, Entwicklung und Innovation

Die ASFINAG bündelte 2019 die Bereiche Forschung, Entwicklung und Innovation in der Kernstrategie „Innovation“ und legte damit den Grundstein für ein konzernweites, systematisches Innovationsmanagement. 2020 wurde ein gesellschaftsübergreifendes Kernteam aufgebaut, das gemeinsam mit dem TOP-Management die Innovationsstrategie erarbeitete. 2022 folgte ein intensiver Erfahrungsaustausch im Silicon Valley, dessen Impulse in überarbeitete Leitsätze und Handlungsfelder einfließen. Entlang dieser Leitplanken wurde 2023 die fokussierte Weiterentwicklung der Innovationsarbeit vorangetrieben und organisatorisch verankert. 2024 standen dann Stakeholdermanagement, interne Wissensvermittlung und die Öffnung hin zu Partnerschaften besonders im Fokus. Zudem wurde die unternehmensweite Ideenwerkstatt weiter professionalisiert, um Ideen strukturiert zu sammeln, zu bewerten und zügig in Entscheidungen überzuführen. 2025 liefen konzernweit über 150 Forschungs- und Entwicklungsprojekte und das Ziel ist unverändert klar: Nützliche Innovationen rasch auf die Straße zu bringen, das Service für Kundinnen und Kunden zu steigern und die Arbeitsabläufe für Mitarbeiter:innen effizienter sowie sicherer zu machen.

Ein zentrales Highlight und sichtbares Zeichen für Open Innovation war die „Open Innovation Safari“ in Wien Kaisermühlen. Rund 250 Teilnehmende kamen vor Ort zusammen, darunter zahlreiche Startups, Technologieanbieter, Forschungspartner und Vertreter:innen von Infrastrukturbetrieben. In Live-Demonstrationen, Kurz-pitches und an Co-Creation-Stationen wurden Ideen präsentiert, diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt. Der Anspruch war dabei bewusst, über den Fahrbahnrand hinaus zu innovieren. Es ging nicht nur um inkrementelle Verbesserungen, sondern darum, neue Technologien und Geschäftsmodelle in realen Betriebsumgebungen anzutesten, Potenziale für Automatisierung und Nachhaltigkeit auszuloten und den Transfer in den Betrieb frühzeitig mitzudenken. Aus diesem intensiven Austausch entstanden konkrete Projektansätze, firmenübergreifende Synergien und belastbare Kooperationen, die 2026 schrittweise in Pilotierungen übergeführt werden.

Ergänzend nutzte die ASFINAG das IÖB (Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung)-Challenge-Format, um für komplexe Fragestellungen den Markt systematisch zu erkunden. Die laufenden Themenfelder reichen von Energieerzeugung auf minimaler Fläche über automatisierte Fahrzeuge für Betriebsarbeiten bis hin zum Treibhausgas- und Ressourcen-Monitoring auf Baustellen.

Auch forschungsseitig wurde das Fundament weiter gestärkt. Für Verkehrsinfrastrukturforschung arbeitet die ASFINAG eng mit Partnern im DACH-Raum zusammen und baut Kooperationen mit Hochschulen sowie HTLs aus. So werden Erkenntnisse aus Studien direkt in anwendungsnahe Tests überführt, etwa auf Testabschnitten oder in Laborumgebungen, und daraus Leitlinien für den Regelbetrieb abgeleitet.

In der Cross Company Community mit ÖBB, Wiener Stadtwerken und dem Flughafen Wien wurden Best Practices ausgetauscht und Themen wie Künstliche Intelligenz in der Mobilität vertieft diskutiert. Eine im Oktober organisierte Learning Journey in der ABM Inzersdorf brachte rund vierzig Vertreter:innen zusammen und zeigte, wie KI entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von Instandhaltung über Verkehrsflusssteuerung bis Customer Service, praktischen Mehrwert stiften kann. 2026 werden diese Impulse in gemeinsame Pilotprojekte überführt, um messbare Effizienz- und Qualitätsgewinne zu realisieren.

Strategisch richtungsweisend ist die 2024 in gesellschaftsübergreifender Zusammenarbeit erarbeitete Innovation Roadmap, die 2025 finalisiert wurde. Sie dient als belastbare Entscheidungsgrundlage dafür, in welchen Themenfeldern die ASFINAG ihre Innovationsaktivitäten priorisiert. Damit werden Ressourcen gezielt auf Projekte mit hohem Nutzen für Sicherheit, Verfügbarkeit, Nachhaltigkeit und Kunden-/Kundinnenerlebnis gelenkt.

Abschließend wurde der digitale Innovationsauftritt unter www.asfinag.at/innovation umfassend aktualisiert. Abgeschlossene Projekte, laufende Challenges und Themen für Diplomarbeiten werden laufend veröffentlicht, um Transparenz zu schaffen, Wissen zu teilen und neue Partner anzusprechen.

5. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Gem. § 82 AktG ist das Management dafür verantwortlich, dass ein Rechnungswesen und ein Internes Kontrollsystem (IKS) geführt werden, die den Anforderungen des Unternehmens entsprechen. Im Berichtszeitraum wurde auf Basis eines etablierten umfassenden Risikomanagementsystems dieser Risikomanagementansatz verfolgt und der systematische Umgang mit Risiken gewährleistet.

Sowohl Risikomanagement als auch das Interne Kontrollsystem umfassen alle Gesellschaften der ASFINAG-Gruppe.

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale der Überwachung und Kontrolle des Internen Kontrollsystems (IKS) und Risikomanagementsystems (RMS) erfolgt in Anlehnung an das COSO-Rahmenwerk¹.

5.1. Kontrollumfeld

Im Berichtszeitraum dienten die Abteilung Finanzierung und Rechnungswesen sowie die Abteilung Konzerncontrolling mit den Controlling-Einheiten in den Gesellschaften als betriebswirtschaftliches Kompetenzzentrum in der Unternehmensgruppe und gingen dabei nach den wirtschaftlichen Grundsätzen Wertorientierung und Ergebnissteuerung vor.

Den genannten Abteilungen oblag auch 2025 eine Regelungskompetenz zu allen Fragen des Controllings, Rechnungswesens und Risikomanagements zur Sicherstellung der Anwendung konzern-einheitlicher methodischer Standards. Zur Unterstützung der operativen Umsetzung wurden Konzernrichtlinien, Handbücher, Leitfäden, Arbeitsanweisungen und Checklisten erstellt.

Die ASFINAG-Gruppe wird über das Konzernergebnis und daraus abgeleitete Kennzahlen gesteuert. Sie verfügt über eine detaillierte Kurz-, eine aggregierte Mittel- sowie eine zusammengefasste Langfristplanung. Ablauf, Prämissen, Detaillierung, Verantwortlichkeiten und Instrumente für die Planung werden jährlich mittels Planungshandbuch kommuniziert und mittels Planungskalender verfolgt.

Die Planung des laufenden Jahres (Erwartungsplan) wird quartalsweise aktualisiert und konsolidiert. Die Planbilanz, die Plan-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Plan-Geldflussrechnung wird dem Aufsichtsrat präsentiert. Darüber hinaus werden dem Aufsichtsrat die Investitionen (insbesondere Bauprogramm) und die Auswirkungen auf den Schuldenstand zur Kenntnis gebracht. Die Planung des Folgegeschäftsjahres beginnt im Frühjahr mit der Aussendung der Prämissen und endet im Juli. Im Rahmen der Planung wird gleichzeitig eine Mittelfristplanung erstellt. Diese Planung ist gem. Artikel II § 10 ASFINAG Gesetz iVm § 10 ASFINAG Ermächtigungsgesetz 1997 und gem. Punkt IV Abs. 2 Fruchtgenussvertrag vom 25. Juli 1997 (in der Fassung vom 22. Mai 2014) dem Eigentümerversorger (BMIMI) vorzulegen. Eine Zustimmung zur Planung erfolgt durch das BMIMI im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF). Die Zustimmung des BMIMI zur Planung für 2026 wurde im November 2025 erteilt.

Die Finanzbuchhaltung wird in SAP abgebildet. Die Bewirtschaftung des Anlagevermögens erfolgt in einem weitestgehend automatisierten Ablauf. Die Zugänge im Anlagevermögen erfolgen im Wesentlichen über SAP „Investitionsmaßnahmen“ (PSP-Elemente). Die Anlageninventarisierung und Abgangsmeldungen obliegen dezentral den Fachbereichen bzw. Inventarverantwortlichen, deren Aufgaben in einer entsprechenden Arbeitsanweisung festgelegt sind.

¹ Das Committee of Sponsored Organisations (COSO) hat einen von der SEC (U.S. Securities and Exchange Commission) anerkannten Standard für interne Kontrollen, das COSO-Modell erstellt, das zur Beschreibung des Internen Kontrollsystems (IKS) im Lagebericht von Austrian Financial Reporting and Auditing Committee (AFRAC) empfohlen wird.

Die Verbuchung der Kontobewegungen erfolgt grundsätzlich tagesaktuell. Kreditoren-Zahlungslisten aller in SAP geführten Gesellschaften werden zweimal wöchentlich erstellt, geprüft und einer Überweisung zugeführt. Zur Optimierung des Liquiditätsmanagements sind Cash-Pooling und das Handbuch für den Zahlungsverkehr wirksame Instrumente.

Das Rechnungswesen ist für die Prüfung, Erfassung und Zahlungsvorbereitung aller Eingangsrechnungen zuständig. In der Kreditorenbuchhaltung werden Rechnungen, Zahlungsaufträge diverser Bereiche und Anzahlungsanforderungen erfasst. Auf die Kontrolle der gesetzlichen Erfordernisse, der umsatz- und körperschaftsteuerlichen Tatbestände und der internen Unterschriftenregelung wird in diesem Arbeitsbereich besonderer Wert gelegt. Ein elektronischer Rechnungsworkflow ist für alle ASFINAG-Gesellschaften im Einsatz, der diese Intention noch besser unterstützt.

Die Kundenabrechnung erfolgt über ein eigenes SAP-Mautsystem bzw. im Bereich der Liegenschaften über das Modul SAP-RE-FX (Flexible Real Estate Management) mit einer Schnittstelle zum Core-SAP. Hier werden automatisiert die relevanten Buchungen bewerkstelligt bzw. die Salden in das Core-SAP übernommen. In kleiner Anzahl werden im SAP-SD (Sales & Distribution) auch weitere Geschäftsfälle (z.B. Verrechnung von Versicherungsschäden und Verrechnung von Kostenbeteiligungen) fakturiert. Die Abbildung der finanziellen Schulden ebenso wie die Berechnung der finanziellen Risikokennziffern erfolgt über ein eigenes SAP Treasury Modul. Im Bereich Zahlungsverkehr wird vor allem das SAP Modul Bank Communication Manager (BCM) verwendet.

Die Bilanzierung der Konzerngesellschaften nach UGB und IFRS wird im Rechnungswesen in Abstimmung mit dem Konzerncontrolling ausgeführt.

Die Archivierung der Originalbelege erfolgt in einem Dokumentenmanagementsystem (DMS) mit einer Schnittstelle ins SAP. Weiters ist ein allgemeines Dokumentenmanagementsystem für Verträge und sonstige wichtige Unterlagen eingerichtet.

Im Bereich der Finanzierung ist die Einhaltung einer Treasury-Richtlinie maßgeblich. In der Richtlinie sind Grundsätze und Ziele des Risikomanagements im Finanzierungsbereich erfasst. Es wird die Risikopolitik betreffend Umgang mit Marktrisiken (Zinsen, Preise, Wechselkurse), Liquiditätsrisiko und Kontrahentenrisiko sowie das diesbezügliche Limitwesen und die Erfolgsbewertung geregelt. Darüber hinaus sind Berichts- und Zustimmungspflichten in Richtung des Aufsichtsrates hinsichtlich der Finanzierungstätigkeit auch in den Geschäftsordnungen definiert. Die Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit des operativen Liquiditätsmanagements ist auch durch ein Handbuch zum Zahlungsverkehr gewährleistet.

Die ordnungsgemäße Abwicklung der durch die ASFINAG bezogenen Leistungen ist durch eine Vielzahl von Prozessen und Prozessschritten mit hinterlegten Kontrollen definiert. Dies reicht von klar geregelten Beschaffungsprozessen (insbesondere öffentliches Vergaberecht) über ein laufendes Management mit Hilfe von Controlling-/Projektcontrolling, örtlicher Bauaufsicht, begleitender Kontrolle bei größeren Projekten, institutionalisierten Lenkungsausschüssen, definierten Anti-Claiming-Prozessen usw. bis hin zu Berechtigungen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Rechnungsprüfung, die in einer für alle verbindlichen Unterschriftenregelung münden. Ein hohes Augenmerk liegt hier naturgemäß auf den Bauleistungen, da diese betreffend ihrer Dimension und somit auch hinsichtlich des Risikos am bedeutendsten sind. Dem wird mit klar geregelten Genehmigungskompetenzen des Aufsichtsrates im Baubereich Rechnung getragen.

Insgesamt liegt in der ASFINAG ein ausgeprägtes Regelungssystem vor, um Strukturen, Rollen, Funktionen und Prozesse klar festzulegen. Bestandteile sind im Wesentlichen Richtlinien, Handbücher, Leitfäden und Arbeitsanweisungen. Sämtliche Abteilungen sorgen mit Unterstützung des Qualitätsmanagements dafür, dass die Regelungen durch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess aktuell sind und auf das notwendige Ausmaß beschränkt bleiben.

5.2. Risikobeurteilung

Die wesentliche Aufgabe eines Risikomanagementsystems liegt in der frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken und der Planung bzw. Veranlassung jener Maßnahmen, die negative Entwicklungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens hintanhaltend oder zumindest begrenzen. Zentraler Bestandteil des Risikomanagementsystems ist ein Berichtssystem, mit dem die gesamtwirtschaftliche Entwicklung analysiert und deren voraussichtliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens bestimmt wird.

Das Berichtswesen der ASFINAG gliedert sich in zwei wesentliche Teile, eine Beurteilung der Risikolage auf Gesellschaftsebene sowie einen konzernweiten Gesamtrisikobericht, wobei die Basis eine detaillierte Risikodokumentation aller für das Gesamtunternehmen wesentlichen Risiken im ASFINAG Risikomanagementsystem (ARIMAS) bildet. Halbjährlich findet ein konzernweites Risk Assessment statt, mit dem Ziel einer Aktualisierung und Überprüfung der generellen Risikolage inkl. Überprüfung von Angemessenheit und Wirksamkeit hinsichtlich zugehöriger steuernder Maßnahmen / Vorkehrungen. Die Ergebnisse des Risk Assessments werden zunächst in Berichten auf Gesellschaftsebene kommuniziert. Im Anschluss erfolgt die Konsolidierung der Ergebnisse in einem ausführlichen Gesamtrisikobericht, in welchem insbesondere die identifizierten TOP-Risiken des Gesamtunternehmens sowie wesentliche Veränderungen in der Risikolandschaft im Detail dargestellt sind.

Im Rahmen eines Risiko-Komitees werden die Ergebnisse des Gesamtrisikoberichts ausführlich besprochen. Teilnehmende sind der Vorstand, alle Geschäftsführer:innen sowie die mit Compliance und Risikomanagement beauftragten Mitarbeitenden. Eine zusammenfassende Übersicht darüber wird dem Aufsichtsrat im Rahmen der Prüfungsausschüsse zur Verfügung gestellt.

Weiters finden auf Unternehmens- bzw. Abteilungsebene eine Vielzahl an Risikomanagementaktivitäten statt. Beispielsweise verfügt das Treasury über IT-gestützte Risikomanagement-Tools und eine standardisierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsgremien. Für alle großen Bauprojekte findet eine explizite Risikoanalyse statt. Eine Risikobewertung ist außerdem auch Bestandteil jedes Revisionsberichtes.

Die ASFINAG versteht sich grundsätzlich als ein risikoaverses Unternehmen, wobei ein aktiver Umgang mit den identifizierten Risiken gepflegt wird. So werden auch neu identifizierte Risiken aufgegriffen, in einer detaillierten Analyse die Auswirkungen für die ASFINAG erhoben und Maßnahmen zur Risikominimierung festgelegt.

Risikoinformationen stellen im Unternehmen eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für das Management dar. Die Risikobeurteilung ist auch eine der Grundlagen für das Interne Kontrollsystem, dessen operativer Fokus auf organisatorischen Richtlinien und Regelungen, Kontrollmechanismen und einer definierten Prozessverantwortung liegt.

Im Zusammenhang damit werden daher unterstützt und gesichert:

- die ordnungsgemäße Geschäftsführung,
- die Einhaltung der Geschäftspolitik,
- die Einhaltung gesetzlicher und sonstiger rechtlicher Grundlagen (Compliance),
- die Einhaltung vorgegebener Ziele und
- die Vermögenswerte der Organisation.

Die ASFINAG versteht einen offenen Umgang mit Risiken als wesentlichen Erfolgsfaktor. Die Dokumentation der Risiken sowie der ergriffenen Maßnahmen sind Grundlage für ein weiterführendes Wissensmanagement. Auf eine Verzahnung mit der internen Revision, Compliance und Qualitätsmanagement durch gemeinsam abgestimmte Auditpläne und durch den Austausch risikorelevanter Ergebnisse wird großer Wert gelegt.

5.3. Kontrollmaßnahmen

Unterstützt wird das Risikomanagementsystem durch ein System der internen Kontrolle, das durch die allgemeinen Grundsätze des Vier-Augen-Prinzips, der Funktionstrennung und der Vorgabe von Richtlinien für bestimmte Maßnahmen gekennzeichnet ist.

Der Vorstand nimmt hier eine wesentliche Kontrollfunktion wahr, einerseits als Auftraggeber der internen Revision aber insbesondere auch durch die Initiierung von Maßnahmen, die aus der beschriebenen regelmäßigen Berichtserstattung abgeleitet werden.

Damit das Interne Kontrollsystem (IKS) regelmäßig auf seine Angemessenheit evaluiert werden kann und damit überwachbar wird, dass regelmäßige Kontrollaktivitäten nachweislich erbracht werden, sind die Ist-Prozesse mit den Prozessablaufdiagrammen mittels der Software „Adonis“ auf einer Prozesslandkarte zur Verfügung gestellt. Weiters ist dies durch Freigabe- und Kontrollschritte angereichert.

Im Rahmen des Prozessmanagements werden regelmäßig alle Prozessverantwortlichen zur Überprüfung und Aktualisierung ihrer Prozesse aufgefordert. Die Kontrollschritte sind definiert und die Art der Dokumentation festgelegt. Es finden laufend Reviews zur Sicherstellung der Aktualität und Angemessenheit der Prozesse statt. Bei Bedarf werden die Prozesse oder die darauf basierenden Abläufe angepasst. Weiters werden die Prozesse laufend vom Qualitätsmanagement (QM) auditiert und dementsprechend auf ihre Zweckmäßigkeit bzw. Einhaltung überprüft.

Darüber hinaus sichert die interne Revision eine fortlaufende Überprüfung in Teilbereichen im Rahmen ihrer Prüfungsaufträge – das IKS ist ein wesentliches Prüfobjekt in nahezu jeder Prüfung. Es werden auch explizite IKS-Prüfungen durchgeführt. Dies geschieht – insbesondere im Bereich der rechnungslegungsrelevanten Prozesse – regelmäßig durch Hinzuziehung externer Fachleute, um hier ein höchstmögliches Maß an Qualität zu erreichen. Auf Basis der Ergebnisse werden Maßnahmen vereinbart, deren Umsetzung von der internen Revision entsprechend überwacht und damit letztendlich sichergestellt wird.

Wesentliche Elemente zur Risikosteuerung und Kontrolle in der Rechnungslegung sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Kontrollen bei der Abschlusserstellung, transparente Vorgaben mittels Richtlinien, Handbüchern, Leitfäden, Arbeitsanweisungen und Checklisten zur Bilanzierung und Abschlusserstellung und angemessene Zugriffsregelungen in den abschlussrelevanten IT-Systemen. Das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung sind auch bei den Rechnungslegungsprozessen wichtige Kontrollprinzipien.

5.4. Information und Kommunikation

Seitens des Controllings ergehen Monats- und Quartalsberichte an die Geschäftsführung der Gesellschaften, sowie konsolidiert an den Vorstand. Die Berichte enthalten die Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS auf Basis Year to Date (YtD) im Vergleich zum Plan. Zusätzlich erfolgt ein Vergleich auf Jahressicht zwischen dem genehmigten Plan und dem Vorjahr zur quartalsweise erstellten Erwartungsplanung, ergänzt um Kennzahlen und eine Management Summary.

Das Ergebnis der Erwartungsplanungen wird auf Gesellschaftsebene im Rahmen von eigenen Terminen zwischen der Geschäftsführung der Gesellschaften, dem Vorstand und Controlling besprochen. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bauprogramms werden die Ergebnisse der Erwartungsplanung darüber hinaus noch gesondert zwischen der Geschäftsführung der betroffenen Gesellschaften, Bereichsverantwortlichen, dem Vorstand sowie Controlling und der Holding-Abteilung Konzernsteuerung abgestimmt.

Auf Konzernebene wird die Erwartungsplanung dem Aufsichtsrat jeweils in der nächstfolgenden Sitzung zur Kenntnis gebracht. Im Berichtswesen an den Aufsichtsrat sind neben dem kaufmännischen Standardberichtswesen Statusberichte aller wesentlichen Unternehmensbereiche enthalten. Die finanziell gewichtigen Themen

wie Finanzierung und Bauprogramm sind in einer standardisierten Form einem Monitoring durch den Aufsichtsrat unterzogen. Zusätzlich sind durch die Geschäftsordnungen insbesondere in diesen Bereichen Zustimmungs- und Berichtspflichten definiert.

Das Finanzmanagement berichtet über Liquidität und Finanzverbindlichkeiten, über die Rahmenbedingungen auf den Kapitalmärkten, über Veranlagungsperformance sowie über die finanziellen Risiko-Kennziffern.

5.5. Überwachung

Die interne Revision, organisatorisch als Abteilung direkt dem Vorstand unterstellt, prüft ausgewählte Betriebs- und Geschäftsprozesse sowie das Interne Kontrollsystem. Die Prüfungen erfolgen nach einem vom Vorstand verabschiedeten Revisionsprogramm, ergänzt um Kurz- und Sonderprüfungen. In den Revisionsberichten werden Maßnahmen formuliert, die nach Umsetzungsbeauftragung durch den Vorstand einem Follow-Up unterzogen werden.

Besonderer Fokus der internen Revision ist die Sicherstellung aller betrieblicher Abläufe im Einklang mit den konzernweiten Richtlinien und Regelungen, aber auch mit den Satzungen oder den Gesellschaftsverträgen der einzelnen Gesellschaften sowie mit den geltenden Gesetzen. Darüber hinaus werden die Thematiken der Aufgaben- und der Funktionstrennung sowie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips begutachtet. Die interne Revision überprüft speziell auch beim Einsatz von Informationstechnologien, ob entsprechende Berechtigungssysteme oder zusätzliche Kontrollen in dokumentierter Form vorliegen.

Mit Abschluss des Berichtsjahres waren die wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Prozesse geprüft und es wurden keine Risiken festgestellt, denen nicht in adäquater Art und Weise begegnet wird. Bei festgestelltem Änderungsbedarf wurden die vereinbarten Maßnahmen umgesetzt bzw. ist die Umsetzung definiert und in Planung.

Die Prüfungstätigkeit der internen Revision erfolgt unabhängig nach internationalen Standards für die berufliche Praxis und unter Wahrung der Rechtschaffenheit, Objektivität, Vertraulichkeit und Fachkompetenz.

Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung

Die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung wurde in Übereinstimmung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS), der EU-Taxonomie-Verordnung sowie dem Nachhaltigkeits- und Diversitätsverbesserungsgesetz (NaDiVeG) für das Berichtsjahr 2025 erstellt.

6. Allgemeine Angaben

6.1. Grundlagen für die Erstellung

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

Über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung

Die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wurde für das Jahr 2025 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 unterscheidet sich der Betrachtungsrahmen vom Konsolidierungskreis gemäß Konzernanhang, Punkt 4. „Konsolidierungskreis“. 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 aufgrund der mangelnden operativen Kontrolle (Equity Share Anteil: 27,37 %) ausgeschlossen. Ebenso werden in der Nachhaltigkeitsberichterstattung die Anteile an der M6 Tolna Üzemeltető Korlátolt 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 konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung einbezogen. Im Rahmen der Kernprozesse interagiert die ASFINAG mit diversen Stakeholder:innengruppen, wie Mitarbeitende, Anrainer:innen und Behörden. Diese Interaktionen sind Teil der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung. Die Nutzung der Autobahnen und Schnellstraßen durch Kundinnen und Kunden 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 aufrechtzuerhalten. 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. 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 122
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 der Materialien wurde mit Hilfe von Sektordurchschnittswerten oder basierend auf den technischen Vertragsbestimmungen berechnet. Aus der Hochrechnung der Stichprobe ergibt sich eine mögliche Messunsicherheit.
Verweis MDR-M	Seite 143 und Seite 143
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 2025) 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 144, 145 und 145
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 134
Angabepflicht	E1-5
Kennzahl / Geldbetrag	Energieverbrauch und Energiemix
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Bei der Ermittlung des Stromverbrauchs sind zum Zeitpunkt der Berichtslegung rund 40 % der monatlichen Buchungen noch nicht vorhanden und müssen über Ersatzwertbildungen hochgerechnet werden. Manche Verbrauchsmengen werden über Einkaufsmengen angenähert (zum Beispiel Pellets, Hackschnitzel oder Benzin). Für das Berichtsjahr noch nicht vorliegende Daten werden im Wesentlichen auf Basis früherer Daten und von Vergleichswerten hochgerechnet.
Verweis MDR-M	Seite 106

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 113
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz Scope 1
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Der Verbrauch von AdBlue wird über die eingekauften Mengen abgeschätzt. Die Emissionen aufgrund von Leckagen an Kältemitteln werden auf Basis einer Stichprobe der in der ASFINAG eingesetzten Anlagen hochgerechnet. Für getauschte Anlagen werden im Sinne einer Worst Case Betrachtung die gesamten Füllmengen an Kältemitteln der ältesten Anlagen als Leckagemengen betrachtet. 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 113
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 7
Wertschöpfungskette	Nein
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Das Pendelverhalten der Mitarbeitenden wurde mit Hilfe einer Umfrage erhoben. An dieser Umfrage im Jahr 2024 haben 51 % der Beschäftigten teilgenommen. Die Ergebnisse wurden entsprechend der Mitarbeitendenanzahl zum Stichtag 31.12.2025 hochgerechnet, wodurch sich eine Messunsicherheit ergibt.
Verweis MDR-M	Seite 117
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 2-7 Jahren, abhängig von Art des Geräts / Fahrzeugs 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) Handbuchs 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 117
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 1
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung der Gesamt-THG-Emissionen, welche im Zuge von Bautätigkeiten entstehen, wurden die tatsächlich angefallenen Mengen einer repräsentative Stichprobe herangezogen und auf die Gesamtbauleistung hochgerechnet. Es wurde ca. 50% der Menge hochgerechnet.
Verweis MDR-M	Seite 115

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 115
Angabepflicht	E1-6
Kennzahl / Geldbetrag	THG-Bilanz - Scope 3 - Kategorie 5
Wertschöpfungskette	Ja
Erstellung / Messunsicherheit / Annahmen	Für die Berechnung der Gesamt-THG-Emissionen, welche im Zuge der Behandlung von Bauabfällen entstehen, wurden die tatsächlich angefallenen Mengen einer repräsentative Stichprobe herangezogen und auf die Gesamtleistung hochgerechnet. Es wurde ca. 60% der Menge hochgerechnet.
Verweis MDR-M	Seite 116
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 119
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 192
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 163
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

Änderung bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen

Folgende Änderungen wurden bei der Erstellung des Berichts im Vergleich zum Vorjahresbericht vorgenommen:

Kennzahl	Änderungen und Begründung
	Allgemein Verbesserung der Erhebungsmethodik, siehe Kennzahlenbeschreibung. Eine Angabe angepasster Vergleichszahlen ist nicht möglich.
E1-6	Kategorie 11 – Verkehr auf der Strecke Durch die Aktualisierung des Handbuchs Emissionsfaktoren Straße von der Version V.4.2 auf V.5.1 wurden auch die Emissionen des Vorjahres Neuberechnet. Folglich finden sich auch die angepassten Werte für das Jahr 2024 im Bericht um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten. • Kennzahl neu: 7.281.187 t CO₂-eq (Differenz zum Vorjahresbericht: 334.043 t CO₂-eq) • Kennzahl alt: 7.615.230 t CO₂-eq
E4 - Bodenversiegelung	Verbesserung der Erhebungsmethodik der Flächen, welche durch Hochbauten versiegelt werden. Die Flächen wurden bisher geschätzt und werden nun gemessen.
E5-4	Verbesserung der Erhebungsmethodik, siehe Kennzahlenbeschreibung. Eine Angabe angepasster Vergleichszahlen ist nicht möglich.
E5-5	Verbesserung der Erhebungsmethodik, siehe Kennzahlenbeschreibung. Eine Angabe angepasster Vergleichszahlen ist nicht möglich.
S1-13	Verbesserung der Erhebungsmethodik, siehe Kennzahlenbeschreibung. Eine Angabe angepasster Vergleichszahlen ist nicht möglich.
S1-16	Die Landes-Mitarbeitenden wurden in der Berechnung der Kennzahlen S1-16 ebenfalls berücksichtigt. Hinsichtlich Gender-Pay-Gap ändert sich die Vergleichskennzahl für das Jahr 2024 von 11,5 % auf 10,5 %. Hinsichtlich des Verhältnisses der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten ändert sich die Vergleichskennzahl für das Jahr 2024 von 5,95 % auf 5,50 %.
S1-17	Verbesserung der Erhebungsmethodik, siehe Kennzahlenbeschreibung. Eine Angabe angepasster Vergleichszahlen ist nicht möglich.
S3 - Gesamteinkaufsvolumen	Die unternehmensspezifische Kennzahl „Gesamteinkaufsvolumen“ wird durch zwei Kennzahlen ersetzt: „Einkaufsvolumen außerhalb des Bauprogramms“ sowie „Bauprogramm Volumen“. Das Einkaufsvolumen außerhalb des Bauprogramms wird über die bezahlten Rechnungen berechnet, das Volumen des Bauprogramms wird über die angefallenen Kosten und Erlöse berechnet. Diese Vorgehensweise entspricht der internen Berichterstattung. Die angepassten Vergleichszahlen sind in der Kennzahlentabelle angeführt.
S4 - Maßnahme „Verkehrsmanagement und Telematik“	Bei den aktuellen und zukünftigen finanziellen Mitteln für die Maßnahme „Verkehrsmanagement & Telematik“ wurde im Jahr 2024 die Abschreibung miteinberechnet. In Einklang mit der Bewertung der übrigen finanziellen Auswirkungen wird die Abschreibung bei den OpEx zukünftig nicht mehr miteingerechnet. Daraus ergibt sich folgende Korrektur der Vorjahreswerte: Derzeitige finanzielle Mittel (OpEx 2024): • Kennzahl neu: Ca. EUR 24 Mio. (Differenz zum Vorjahresbericht: Ca. EUR 20 Mio.) • Kennzahl alt: Ca. EUR 44 Mio. Zukünftige finanzielle Mittel (OpEx 2024): • Kennzahl neu: Ca. EUR 52 Mio. (Differenz zum Vorjahresbericht: Ca. EUR 249 Mio.) • Kennzahl alt: Ca. EUR 301 Mio.
S3-Bauwerks- und Anlagensicherheit S3-Zustand Brücken S3-Substanzwert Decke S3-Substanzwert Gesamt – Straßenoberbau	Für die Kennzahlen „Bauwerks- und Anlagensicherheit“, „Zustand Brücken“, „Substanzwert Decke“ sowie „Substanzwert Gesamt – Straßenoberbau“ wird auf den Netzzustandsbericht verwiesen, der in der aktuellsten Fassung unter https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/ zu finden ist. Diese Kennzahlen werden zukünftig nicht mehr im gegenständlichen Bericht angeführt. Folglich ist eine Angabe angepasster Vergleichszahlen nicht möglich.

Fehler bei der Berichterstattung in früheren Berichtszeiträumen

Folgende Vorjahreszahlen wurden korrigiert:

Kennzahl	Fehler und Korrektur
E1-6 - Kategorie 1	Bei der Erstellung der THG-Bilanz kam es zu einem Übertragungsfehler der Mengen einer Produktkategorie. Dadurch wurden die THG-Emissionen der Kategorie 1 zu niedrig ausgewiesen. Der korrigierte Wert für das Jahr 2024 ist in der THG-Bilanz dargestellt (381.316,73 t CO ₂ e).
S4 - Anzahl öffentlich zugängliche E-Ladepunkte LKW	Die Anzahl der öffentlich zugänglichen LKW-Ladepunkte wurde im Vorjahr um 2 zu gering ausgewiesen. Der Wert aus dem Berichtsjahr 2024 wurde von 19 auf 21 korrigiert.

Aufnahme von Informationen mittels Verweises

Betreffend die folgenden Datenpunkte wird auf den Konzernanhang 2025 verwiesen:

- ESRS 2 - Angabepflicht BP-1 / 5b ii (Punkt 4. „Konsolidierungskreis“)
- 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“)

Betreffend die folgenden Datenpunkte wird auf Kapitel in diesem Lagebericht verwiesen:

- 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“)

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 Aufsichtsrat. Mit 10. Juli 2025 zogen Mag.^a Aleksandra Izdebska, Mag. Oliver Stribl, Mag. Dr. Peter Walder-Wintersteiner sowie Mag.^a Karin Zipperer neu in den Aufsichtsrat der ASFINAG ein. Mag.^a Cornelia Breuß, MA und Martha Schultz sowie die Arbeitnehmer:innenvertretungen Martin Pretterhofer, DI Karl Christian Petz und DIⁱⁿ Gerlinde Mattanovich komplementieren den Aufsichtsrat der ASFINAG.

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 Karin Zipperer ist Geschäftsführerin der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und verfügt über umfassende Kenntnisse als langjährige Infrastrukturmanagerin sowie Expertise im Finanzwesen. Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Mag. Oliver Stribl ist Geschäftsführer der Wien Holding und ausgewiesener Experte für Beteiligungsmanagement. Mag.^a Cornelia Breuß, MA ist Sektionschefin der Mobilitätssektion im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) und verfügt über weitreichende Erfahrung in den Bereichen Verkehrspolitik, Infrastrukturfinanzierung und Stakeholdermanagement. Mag.^a Aleksandra Izdebska ist Director of Business Development der Modul University Vienna und besitzt weitreichende Kenntnisse als Entrepreneurin sowie Managerin und über eine breite Expertise im Bereich Digitalisierung. Martha Schultz ist Unternehmerin, Touristikerin, Präsidentin der Wirtschaftskammer Österreich sowie Bundesvorsitzende von „Frau in der Wirtschaft“. Mag. Dr. Peter Walder-Wintersteiner ist Kabinettschef im Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und besitzt als langjähriger Infrastrukturexperte weitreichende Kenntnisse im Bereich Verkehrspolitik und Mobilität. 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 Betriebsratsvorsitzende 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 % (2024: 0 %). Der Aufsichtsrat setzt sich aus fünf Frauen und vier Männern zusammen. Daher liegt der Frauenanteil bei 56 % (2024: 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 % (2024: 67 %).

Aufgaben und Zuständigkeiten

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 2025 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 Expertinnen und Experten sowie externen Beraterinnen und Berater im Bereich Nachhaltigkeit zurückgreifen.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben ebenfalls im Jahr 2024 oder 2025 eine CSRD-Fit&Proper-Schulung absolviert. Die verschiedenen Aufsichtsratsmitglieder verfügen über relevantes nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen, u. a. in den Bereichen Finanzierung, Beteiligungen, Energie, Multimodalität, Diversität und 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 Aufsichtsrätinnen und Aufsichtsräte 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 waren im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse 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 SBM-3*) wurde dem Vorstand und Aufsichtsrat im Rahmen der beiden Prüfungsausschüsse vorgestellt und 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 „Frauenanteil der Beschäftigten und Frauenanteil bei Nach- und Neubesetzungen“: • Erhöhung des Frauenanteils in der ASFINAG • Erhöhung des Frauenanteils bei Nach- und Neubesetzungen von Führungskräften
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	• Frauenanteil in der Belegschaft von 26,5 % • Frauenanteil bei Nach- und Neubesetzungen von Führungskräften von 40 %
Anteil der variablen Vergütung	5 %
Inhalt des Vergütungsziels	Mitarbeiter:innen- und Organisationsentwicklung
Adressiertes wesentliches Thema	Eigene Belegschaft
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	• Etablierung von we@asfinag als Dachmarke im Konzern • Umsetzung von Maßnahmen aus dem we@asfinag-Maßnahmenplan 2025 • Fortsetzung der Vielfaltsdialoge • Durchführung eines Awareness-Schulungspiloten
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	Qualitativer Leistungsparameter
Anteil der variablen Vergütung	5 %
Inhalt des Vergütungsziels	Energie in der ASFINAG
Adressiertes wesentliches Thema	Klimawandel
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	• Ausbau von Photovoltaikanlagen in einem definierten Ausmaß • Weitere Konkretisierung der Roadmap zur Reduktion des Energieverbrauchs sowie zum Ausbau der erneuerbaren Energieträger inkl. potenzieller organisationaler Anpassungen
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	• Quantitative Leistungsparameter zum Ausbau der Photovoltaikanlagen • Qualitative Leistungsparameter zur Roadmap
Anteil der variablen Vergütung	10 %
Inhalt des Vergütungsziels	NIS-Gesetz & IT-Risikomanagement
Adressiertes wesentliches Thema	Cybersecurity
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	Klassifizierte und vertrauliche Information (ESRS 1 7.7)
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	Klassifizierte und vertrauliche Information (ESRS 1 7.7)
Anteil der variablen Vergütung	10 %
Inhalt des Vergütungsziels	Naturgefahrenmanagement und Klimarisikoanalyse
Adressiertes wesentliches Thema	Klimawandel
Nachhaltigkeitsbezogenes Ziel	• Implementierung von Klimarisiken ins Bestandsmanagement • Bewertung von Klimarisiken • Überarbeitung des Handbuchs Naturgefahrenmanagement
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	Qualitativer Leistungsparameter
Anteil der variablen Vergütung	15 %

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

Im Berichtsjahr wurden mit dem Ziel zu Naturgefahrenmanagement und Klimarisikoanalyse klimabezogene Erwägungen in der variablen Vorstandsvergütung mit 15% berücksichtigt. THG-Emissionsreduktionsziele wurden in der Vorstandsvergütung nicht 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 konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung
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 Berichterlegung aufgrund menschlicher Fehler sowie falscher oder fehlender Daten. Die Zuständigkeit für das Nachhaltigkeitsberichterstattungsrisiko liegt beim Team ESG-Reporting innerhalb der Abteilung Finanzierung und Rechnungswesen.

Zur Minderung des Risikos einer fehlerhaften Berichterstattung wurde die Nachhaltigkeitsberichterstattung einer Risikoanalyse durch das Team ESG-Reporting unterzogen, um etwaige berichterstattungsbezogene Risiken des Berichtserstellungsprozesses 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.

Der Nachhaltigkeitsberichtsprozess zu den qualitativen Berichtsinhalten sowie zur Erhebung und Auswertung der quantitativen Kennzahlen wurde in einer Prozessbeschreibung inklusive Freigabe- und Kontrollschritten dokumentiert. Zur Ermittlung der Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie VO wurde ebenfalls ein detaillierter technischer Prozessleitfaden erstellt. Mit Fokus auf das Risiko von fehlerhaften Daten im Bericht wurden die quantitativen Datenpunkte hinsichtlich ihrer Historie und Komplexität sowie hinsichtlich ihrer Erfassungs- und Verarbeitungsmethodik durch das Team ESG-Reporting nach dem Vier-Augen-Prinzip bewertet.

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.

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 wurde im Jahr 2025 im Rahmen eines eigenen Projekts fortgeführt.

Relevante Änderungen berichterstattungsbezogener Risiken sowie Gegensteuerungsmaßnahmen werden dem Vorstand mindestens zweimal pro Jahr im Rahmen der EUT&CSRD-Steuerungsgruppe und dem Aufsichtsrat zweimal pro Jahr im Rahmen des Prüfungsausschusses präsentiert.

Die Organisation der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß CSRD wurde im Jahr 2024 durch die interne Revision geprüft. Das Team ESG-Reporting 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 und Erträge durch Vermietung und Verpachtung, Enforcement im Zusammenhang mit der Maut, Strafgelder, Weiterverrechnungen sowie durch sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge. Nähere Informationen zu den Tätigkeitsprofilen der Gesellschaften sind im Konzernlagebericht, Punkt 2.1. „Struktur und Organisation“ angeführt.

Zu den Kundinnen und Kunden der ASFINAG zählen die Nutzer:innen des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Die ASFINAG beschäftigt in Österreich mit Stichtag 31.12.2025 3.525 Mitarbeitende (2024: 3.332).

Nachhaltigkeitsziele im Berichtsjahr

Der weitere Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf dem A&S-Netz stellte nach wie vor ein wichtiges Ziel im Bereich Nachhaltigkeit dar. Die ASFINAG arbeitet intensiv daran, Kundinnen und Kunden ein modernes hochrangiges Netz mit einem zeitgemäßen Angebot an E-Lademöglichkeiten zu bieten. Hierzu wurde 2025 eine erste Konzession für Planung, Errichtung und Betrieb von E-Ladeinfrastruktur ausgeschrieben.

Der weitere Ausbau der Photovoltaik-(PV-)anlagen sowie für ein übergreifendes Energiemanagement tragen zum Ziel der bilanziellen Stromautarkie bei. Die ASFINAG stellt hierzu 2025 erstmals Flächen für die Entwicklung von Photovoltaikprojekten durch Dritte zur Verfügung. Weiters wurde im Bereich Dekarbonisierung die komplette Umstellung des PKW-Fuhrparks auf 100 % alternativ angetriebene Fahrzeuge im Berichtsjahr umgesetzt und im Bereich Klimawandelanpassung wurden Ziele zur Weiterentwicklung des Naturgefahrenmanagements und der Klimarisikoanalyse verfolgt.

Durch den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur und PV-Anlagen, Optimierungen im Energiemanagement sowie Umstellung der eigenen Fahrzeuge auf alternative Antriebsarten sollen THG-Emissionen in der Betriebsphase gesenkt und damit einhergehende negative Effekte gemindert werden. Der Ausbau von PV-Anlagen und das Energiemanagement bieten Einsparungspotenziale beim eigenen Stromverbrauch und erhöhen die Resilienz der ASFINAG-Infrastrukturen. Bei der vollumfänglichen Umstellung des ASFINAG-Fuhrparks stellt die Verfügbarkeit passender Technologien derzeit noch eine Herausforderung dar.

Im Bereich Multimodalität wurden u.a. weitere Maßnahmen zum Ausbau des Angebots an Park & Drive- sowie Park & Ride-Anlagen für die Kundinnen und Kunden getroffen. Darüber hinaus wurde die Stellplatzinformationen für LKW-Fahrer:innen verbessert. Zur Erhöhung der Verfügbarkeit des ASFINAG-Netzes für Nutzer:innen wurden weiters Ziele im Bereich Kapazitätsmanagement, Verkehrsverlagerung sowie öffentlicher Verkehr am A&S-Netz laufend weiterverfolgt.

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 bleibt die steigende Sanierungsquote in den kommenden Jahren die größte Herausforderung. Dies kann nur durch detaillierte Planungsphasen und einen intensiven Informationsaustausch mit Betroffenen gelingen.

Im Bereich attraktive Arbeitgeberin wurden Ziele für die Erhöhung des Frauenanteils im gesamten Unternehmen und im Speziellen in Führungspositionen sowie im Bereich Diversity und Mitarbeiter:innen- und Organisationsentwicklung gesetzt.

Die Ziele im Bereich attraktive Arbeitgeberin dienen zur Reduktion von potenziellen negativen Auswirkungen der Arbeitssituation, erhöhen die Mitarbeitendenbindung 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.

Kundinnen und Kunden 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 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. Zudem vergibt die ASFINAG Konzessionen an Dritte für den Betrieb als Charge Point Operator (CPO) und Mobility Service Provider (MSP) auf rund 60 ASFINAG-Rastplätzen.

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

6.3.2. SBM-2 – Interessen und Standpunkte

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	- Mitarbeitendenbefragung findet alle drei Jahre statt - Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	Durch regelmäßige Mitarbeitendenbefragungen wird sichergestellt, dass die Bedürfnisse und Interessen der Mitarbeitenden evaluiert und in der Strategie berücksichtigt werden. Die letzte Befragung wurde Ende 2023 durchgeführt. Daraus wurden Maßnahmen abgeleitet und auch 2025 weitergeführt.

**Stakeholder:innen /
Kategorie der
Interessenträger:innen**
Nutzer:innen der Autobahnen und Schnellstraßen
Zweck der Einbeziehung

Einholen von Feedback zu und Messung der Zufriedenheit der Kundschaft mit Produkten und Dienstleistungen der ASFINAG

**Organisation /
Art der Einbindung**

PKW-Lenker:innen

- Jährliche Befragung (CSI)
- Kontakte über das ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot)
- Social Media
- Streckenmautstellen und Vertriebsstellen

LKW- und Busfahrer:innen

- Jährliche Befragung (CSI)
- Kontakte über das ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot)
- Social Media
- Streckenmautstellen und Vertriebsstellen

Güter- und Personenbeförderungsunternehmen:

- Jährliche Befragung (CSI)
- Fachbeiräte
- Direkte Besuche von Kundinnen und Kunden
- Messen & Veranstaltungen
- Kontakte über das ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot)
- Social Media
- Vertriebsstellen

**Berücksichtigung der
Ergebnisse**

Die ASFINAG führt seit über 15 Jahren regelmäßige Zufriedenheitsbefragungen unter PKW-Fahrer:innen, LKW- und Busfahrer:innen sowie Vertreter:innen der Güter- und Personenbeförderungsindustrie durch. Aus den Erkenntnissen werden Maßnahmen abgeleitet und in weiterer Folge umgesetzt. Im Bedarfsfall werden tiefer gehende 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 Kommunikation mit Kundinnen und Kunden
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
Organisation / Art der Einbindung	BMIMI • Hauptversammlung • Eigentümer:innen-Jour fixe zwei Mal jährlich • Laufende Sitzungen und Abstimmungen Bundesministerium für Inneres (BMI) • Jour fixe (rund dreimal jährlich) Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK) • Themen- und anlassspezifische Abstimmungen Behörden: • Regelmäßige Sitzungen und Abstimmungen im Zuge der Behördenverfahren Länder: • Diskussion von Netzentwicklungsaktivitäten mit den zuständigen Landesrätinnen und Landesräten und Baudirektorinnen und Baudirektoren Bezirkshauptmannschaften • Regelmäßige Treffen und ASFINAG-Behördenportal Bezirksverwaltungsbehörden / Verwaltungsgerichte / Finanz- und Kriminalpolizei • Information und Zusammenarbeit hinsichtlich Ersatzmautforderungen und Anzeigen betreffend GO-Maut, Vignette und Streckenmaut
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

Gemeinsame Weiterentwicklung von Standards und Richtlinien, nationale und internationale Interessensvertretung, Informationsaustausch

National:

- Mitarbeit bei Organisationen zur Weiterentwicklung von Standards, z. B. Forschungsgemeinschaft Straße, Schiene und Verkehr (FSV)
- Mitarbeit u. a. im Vorstand und in diversen Arbeitsgruppen von Asphaltstraßen bis Winterdienst
- Austrian Standards Institute (ASI)
- Mitarbeit in diversen Ausschüssen von Brückenbau bis Schutz vor Naturgefahren

Österreichische Bautechnik Vereinigung (ÖBV)

- Mitarbeit u. a. im Vorstand und in diversen Arbeitskreisen von Faserbeton bis Nachhaltigkeit im Tiefbau

Mitarbeit bei / Kooperation mit Vereinigungen, Kammern und Automobilclubs zum Wissens- und Informationsaustausch:

- Industriellenvereinigung (Mitgliedschaft)
- Wirtschaftskammern (Fachspezifische Veranstaltungen und Einbindung in Fachbeiräte)
- Automobilclubs (Themen- und anlassbezogene Abstimmungen und Einbindung in Fachbeiräte)

Mitarbeit bei weiteren Verbänden zur Unterstützung von F&E, Innovation und Wissensaustausch, z. B.:

- Austrian business council for sustainable development (respACT)
- Austrian Traffic Telematics Cluster (ATTC)
- Leitbetriebe Austria
- Österreichische Gesellschaft für Geomechanik (ÖGG)
- Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV)
- Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG)
- Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung (ÖAL)
- Österreichischer Baustoff-Recycling Verband (BRV)
- Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband (ÖWAV)
- Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG)

International:

- Gemeinsame Interessensvertretung in Brüssel sowie Wissensaustausch und Benchmarking mit anderen Autobahnbetreibern
- European Association of Operators of Toll Road Infrastructures (ASECAP): Mitarbeit u. a. im „Safety, Sustainability and Communications Committee“ sowie im „Intelligent Transport Systems Committee“

International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA):

- Mitarbeit u. a. im Board of Directors, im International Committee sowie im Roadway Safety Steering Committee und in der Sustainability and Resilience Task Force

World Road Association (PIARC):

- Mitarbeit u. a. im Executive Committee sowie in diversen Technical Committees, z. B. „Planning the Resilience of Road Networks“, „Road Safety“, „Asset Management“, „Environmental Impacts of Road Infrastructure and Transport“

**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	- 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	Informationen über und Mitarbeit bei aktuellen europäischen Gesetzesinitiativen sowie in Standardisierungs-gremien
Organisation / Art der Einbindung	- Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG - 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 Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden 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:innen
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 Expertinnen und Experten 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, Vertreter:innen von Wissenschaft und Forschung, sowie von Blaulichtorganisationen 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 Expertinnen und Experten 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*.

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*.

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*.

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*.

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 Kundinnen und Kunden 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 THG-Emissionen. - 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. Kundinnen und Kunden 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 und Kühlenergie aus erneuerbaren Quellen, Wärmeenergie 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	Umweltverschmutzung – Luftverschmutzung
IRO	Luftverschmutzung durch Verkehr in der Betriebsphase
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Luftverschmutzung entsteht insbesondere in der Produktnutzungsphase durch die Kundinnen und Kunden 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 sowie den Umstieg auf andere Verkehrsträger durch Förderung der Multimodalität 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 Kundschaft 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 der Kundschaft 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 aufgrund des Reifenabriebs auf der Strecke durch Kundinnen und Kunden. 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

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 Kundinnen und Kunden nutzen derzeit 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 Kundschaft nutzt derzeit 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 Kundinnen und Kunden 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 Streumitteln und Treibstoffen 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 und Treibstoffen 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, Kunststoff, Abfall entlang der Strecke und an Park- und Rastanlagen, Abfälle der Gewässerschutzanlagen und der Ölabscheider, sowie Straßenkehricht. In geringen Mengen fallen auch IT-Geräte als Abfälle an. Hinsichtlich Kundinnen und Kunden sind auch die Abfälle der zugekauften Produkte, GO-Boxen 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	Abfälle können eine schädliche und nachteilige Wirkung auf Menschen und Umwelt haben. Bei nicht ordnungsgemäßer Entsorgung von Abfällen kann es zur Verschmutzung von Böden und Gewässern kommen. Zudem stellen Abfälle, welche in die natürliche Umwelt gelangen, eine Bedrohung für verschiedenste Lebewesen dar.
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	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen
IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Mitarbeitende der ASFINAG haben zu einem sehr hohen Anteil unbefristete Verträge und werden in vielen Fällen über Kollektivvertrag bezahlt. Durch die Vertretung der Arbeitnehmer:innen durch den Betriebsrat wissen diese ihre Interessen bei wichtigen Entscheidungen berücksichtigt. Zudem nimmt die ASFINAG 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.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	- Die hohe Arbeitsplatzsicherheit wirkt sich positiv auf die ASFINAG-Mitarbeitenden aus, die über eine sichere Einkommensquelle verfügen und oft zudem von einer Überzahlung profitieren. - Durch den sozialen Dialog mit dem Betriebsrat werden die Interessen der Mitarbeitenden gefördert. - Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	- Die Rolle und Rechte von Betriebsrätinnen und Betriebsräten 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. - 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	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Thema – Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen
IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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 Mitarbeitenden ist in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks im Sinne der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur tätig. 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	- Belastende Arbeitszeiten können sich auf unterschiedliche Weise, wie z. B. auf Gesundheit oder Vereinbarkeit von Beruf und Familie, negativ auf die Mitarbeitenden auswirken. - 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	- 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. - 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	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden. Sollten in Zukunft neue Maßnahmen notwendig werden, wird das Konzept zum Arbeitnehmer:innenschutz angepasst.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit
IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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). - Die ASFINAG unterstützt durch unterschiedliche Schulungsangebote die Wissensförderung der Mitarbeitenden 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	- Vorgaben und Maßnahmen zur Gleichstellung und Förderung von Frauen wirken sich positiv auf die Karrierechancen der weiblichen Mitarbeitenden aus. - 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 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. - 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	Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden. Konzepte zur Gleichstellung der Frauen werden bei Bedarf angepasst und das Ausbildungsprogramm wird im Einklang mit den strategischen Vorgaben kontinuierlich ausgebaut und um weitere Seminare und Kurse ergänzt.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS
Thema – Unterthema	Arbeitskräfte des Unternehmens – Gleichbehandlung und Chancengleichheit
IRO	In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem ist teils eine fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung gegeben.
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	- In der ASFINAG ist derzeit noch ein Gender-Pay-Gap beobachtbar. - 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 Mitarbeitendenzahlen, wodurch die gesetzlichen Vorgaben nicht eingehalten werden können und eine Ausgleichstaxe entrichtet wird. Das Tätigkeitsfeld der ASFINAG wirkt sich negativ auf ein inklusives Beschäftigungsfeld 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	- 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. - 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	- Funktionsgruppenschema und Beschäftigungskategorien sind dem Kollektivvertrag zu entnehmen. Die ebenfalls dort angeführte Gehaltstafel definiert, welche Beschäftigungsgruppe welches Gehalt bezieht, und wird auf alle Mitarbeitenden angewendet. - 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 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 belastet 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 ASFINAG steht in regelmäßigem Austausch mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen über diverse Kanäle, wie das Service Center, die Hotline, Verkaufsstellen, Social Media, Kundenbefragungen oder die Ombudspersonen.
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	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 Hinweisgeber-schutzsystem gemäß HinweisgeberInnenschutzgesetz (HSchG). Auch können Meldungen zu Themen gemacht werden, die nicht vom HSchG umfasst sind. Meldung zu wirtschaftsstrafrechtlichen Delikten unterliegen demselben Schutz wie Korruptionsdelikte gemäß HSchG. Jeder eingelangte Hinweis wird von der zuständigen internen Stelle der jeweiligen Gesellschaft sorgfältig auf seine Plausibilität und Stichhaltigkeit geprüft. Liegen diese beiden Voraussetzungen vor, werden bei Bedarf weitere Schritte und interne Untersuchungen eingeleitet. Nach Abschluss des Untersuchungsprozesses bildet ein Untersuchungsbericht die Grundlage für allfällige Folgemaßnahmen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Kernprozess
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Auf Basis einer sorgfältigen Prüfung von Hinweisen im Sinn des HSchG, kann es bei Bedarf zu internen Untersuchungen und Folgemaßnahmen kommen. Gleichzeitig wird die Vertraulichkeit von Hinweisen und die Anonymität von Hinweisgeber:innen zu ihrem Schutz vor Nachteilen gewahrt.
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 (UVP-G) etc.
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG bringt sich aktiv mit Stellungnahmen unter anderem 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 Eigeninitiative 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 unter anderem 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 Eigeninitiative 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 und / 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 / oder Bestechung sind weitreichende Phänomene, die verheerende Folgen auf sozialer, politischer und wirtschaftlicher Ebene haben.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	ASFINAG-Mitarbeitende sind Amtsträger:innen und können daher potenziell passiv und aktiv Täter:innen von Korruptionsdelikten sein.
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 – 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 Kundschaft. Dem entsprechend kann es, wie bereits für die Jahre 2025 und 2026 geschehen, passieren, 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	ESRS
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. Vor allem 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 Klimarisikoanalyse wurde im Jahr 2025 weiter vertieft. Basierend auf der Klimarisikoanalyse wurde 2025 die Integration klimabezogener Risiken in das geotechnische Asset Management untersucht. Der Schwerpunkt lag dabei auf geologischen Naturgefahren (Steinschlag, Murgang und Rutschungen) und der netzweiten Kombination von Ereignisdaten mit Klimaprognosen, um zukünftige Risikobereiche (Pilotregionen) zu identifizieren. Für die Pilotregionen erfolgte gemeinsam mit dem baulichen Erhaltungsmanagement, der Projektentwicklung und der betrieblichen Erhaltung eine vertiefte Bewertung ausgewählter Klimarisiken, basierend auf bereits vorhandenen Grundlagen und lokalen Erfahrungswerten. Für Gebiete mit erhöhtem Risiko sollen Präventivmaßnahmen erarbeitet und das Handbuch Naturgefahrenmanagement basierend auf den Erkenntnissen überarbeitet 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 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 aufgrund 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	Erhöhter finanzieller Aufwand durch den Anpassungsbedarf bei der Bewirtschaftung von Ausgleichsflächen, durch Regularien hinsichtlich Flächenverbrauch sowie Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität
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, Bekämpfung von Neophyten, 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 zugekauften 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	Arbeitskräfte des Unternehmens – Arbeitsbedingungen
IRO	Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen sowie Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur
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 Mitarbeitenden erhöht. Höhere Personal- bzw. externe Kosten können die Folge sein. Zudem bringt die Altersstruktur des Stammpersonals – vor allem im betrieblichen Bereich – eine gewisse Restriktion bei der Einsatzflexibilität mit sich.
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	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. Potenzielle neue gesetzliche Vorgaben zu den Übernachtungsmöglichkeiten und Sanitäranlagen wären mit zusätzlichen 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	Bereitstellung von Energie
IRO	Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
Risiko / Chance	Chance
Beschreibung IRO	Bedingt durch ein verändertes Nutzer:innenverhalten werden mehr E-Ladestationen für E-PKWs benötigt. Die Lademöglichkeiten werden entlang des Netzes von Dritten angeboten. Die ASFINAG übergibt die Verantwortung für die Errichtung und die Bereitstellung an Konzessionäre und generiert damit potenziell Umsatz.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die Chance wird durch das Konzept „Ausbauplan E-Ladestationen“ gemanagt. Ein Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette ist nicht vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch
Thema	Cybersecurity
IRO	Ausfälle von Systemen aufgrund 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-, Mitarbeitenden, 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 und Dritte (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 sowie in Anlehnung an die diversen internationalen Ziele im Rahmen des EU Green Deal angewendet (siehe ESRS 2 IRO-1).

Eine neuerliche Überprüfung der IROs ergab, dass die positive Auswirkung „Sichere und angemessene Unterbringung von Mitarbeitenden bei Dienstreisen und in Bereitschaftsräumen“ nicht mehr als wesentlich eingestuft ist sowie, dass die Chance „Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen“ als wesentlich eingestuft wurde. Weiters wurden die positiven Auswirkungen „Die ASFINAG bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen und erzeugt selbst Strom mit Erneuerbarer-Energien (EE)-Anlagen“ und „Die ASFINAG leistet durch den Betrieb von rund 2.200 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen einen positiven Beitrag zur Reinigung der Straßenoberflächenwässer, die durch den natürlichen Niederschlag entstehen“ und die Chance „Positive Effekte von Diversitätsförderung“ gelöscht, da diese nicht klar von Maßnahmen zu unterscheiden sind.

Im Berichtsjahr 2025 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:

- Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen sowie Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur (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 Kundinnen und Kunden berücksichtigt. Daraus resultieren physische als auch transitorische Risiken, die durch klimatische Veränderungen entstehen. Die Resilienzanalyse wurde aufbauend auf der Wesentlichkeitsanalyse und der Klimarisikoanalyse im Zeitraum Herbst 2024 bis Jänner 2025 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*).

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 Aus-

wirkungen 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. 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 möglichen Erlösen aus Konzessionsvergaben.

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 (siehe dazu „*Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen*“). 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 UVP-G, 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 in der gültigen Version, 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, Pannenstreifen 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.

Punktueller 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 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 UVP-G, 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.

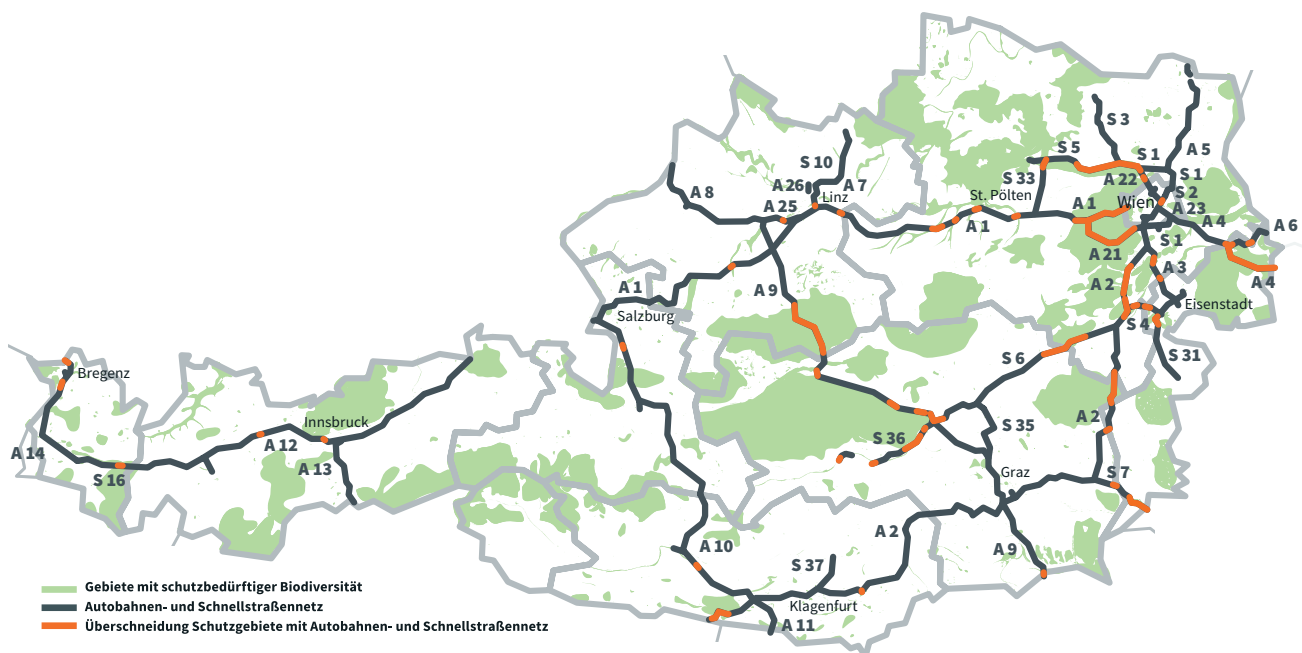
Das Grünraummanagement auf ökologischen Ausgleichsflächen und Biodiversitätsflächen innerhalb der Verkehrslandschaft wird ausschließlich nach ökologischen Erfordernissen durchgeführt. Bei der Durchführung des Grünraummanagements, vor allem im Zusammenhang mit invasiven Neophyten und deren potenziellem 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 soll, kann das potenziell belastende Arbeitszeiten bedeuten. Ein großer Anteil an Mitarbeitenden ist in ganzzährigen 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 Mitarbeitenden, 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 (Kundenmanagement, 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. Auch diese Auswirkung ist auf das Geschäftsmodell zurückzuführen, beeinflusst es aber nicht.

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 Mitarbeitenden im Betrieb. Außerdem bietet er eine Plattform für sozialen Dialog und um die Mitarbeitenden in Entscheidungen einzubinden. Nachdem die Rolle und Rechte der Betriebsrätinnen und 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 Mitarbeitenden langfristig an das Unternehmen bindet. Um eine hohe Mitarbeitendenzufriedenheit 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 Mitarbeitenden 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.

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 Expertinnen und Experten 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 (Mitarbeitende, Leasingarbeitskräfte, Betriebsräte, Betriebsrätinnen 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 Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden und somit das Risiko höherer Personal- und externer Kosten steigt. Diese Risiken gehen einerseits vermehrt von älteren Mitarbeitenden 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 Nutzer: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 Lärmbelastung sind zu beachten. Diese Rahmenbedingungen können zu belastenden Arbeitszeiten, z. B. in der Nacht oder zu Mittag bei hohen Temperaturen, führen.

Darüber hinaus erfordern Baustellen oftmals Arbeiten unter Verkehr. Trotz ausführlicher Sicherheitsunterweisungen und zahlreicher Maßnahmen im Rahmen des Arbeitnehmer:innenschutzes bleibt ein Restrisiko von Verletzungen oder Todesfällen bestehen.

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 Mitarbeitenden 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 multi-modalen 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 Schnellstraßennetz sowie die darauf befindlichen Rast- und Parkplätze benutzen, sind auch alle Gruppen gleichermaßen betroffen. Im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine Stakeholder:innenpriorisierung und Betroffenheitseinstufung 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 wurden neue gesetzliche Anforderungen bzgl. der Gewährleistung von geeigneten Übernachtungsmöglichkeiten bzw. der Ausstattung von Rastanlagen sowie Parkplätzen für LKW-Fahrer:innen und die damit einhergehenden Investitionskosten als mögliches Risiko identifiziert. 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 Expertinnen und Experten 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 Expertinnen und Experten 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 von Expertinnen und Experten durchgeführten Workshops als wesentlich definierte 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.

Die im Jahr 2023 durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse dient als Grundlage für die Erstellung des Berichts 2025. Die Wesentlichkeit und die Bewertung der identifizierten IROs wurden im Rahmen der IRO-Gespräche im Herbst 2025 mit den Fachabteilungen diskutiert, etwaige Änderungen der Rahmenbedingungen besprochen und die Bewertung und somit auch die Wesentlichkeit der IROs im Bedarfsfall adaptiert. Zudem wurde einhergehend mit aktuellen Erkenntnissen zur Durchführung und Interpretation der Wesentlichkeitsanalyse der EFRAG einige Anpassungen vorgenommen. Zum einen wurde die ausgewogene Darstellung von IROs und die Wesentlichkeit positiver Auswirkungen nochmals überprüft. Zum anderen wurden einzelne IROs, die sich nicht klar von Maßnahmen unterscheiden lassen, entfernt. Zusätzlich wurden wesentliche IROs auf Unterthemen-Ebene zusammengefasst. Im Berichtsjahr 2026 wird voraussichtlich ein umfassendes Update der Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt.

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

Zur Identifikation wesentlicher Klimaauswirkungen analysierte die ASFINAG Aktivitäten mit hohen THG-Emissionen. Rund ein Drittel der österreichischen Emissionen entsteht durch Verkehr auf dem niederrangigen Straßennetz sowie dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Der Verkehr auf dem ASFINAG-Netz ist somit die größte Emissionsquelle in der Wertschöpfungskette. Weitere Treiber sind Bau und Erhaltung und der damit einhergehende Ressourceneinsatz sowie der Betrieb des Netzes, insbesondere durch eigene Fahrzeuge und den Wärmeenergiebezug. Die Klimarisikoanalyse umfasst neben der eigenen Geschäftstätigkeit der ASFINAG auch Teile der

vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Es wurden die Aktivitäten Sanierung der Fahrbahn und Grünque-
rungshilfen, Errichtung von Gebäuden, elektromaschinelle Ausrüstung sowie der Mensch inklusive Mitarbeitende
der ASFINAG im Innen- und Außendienst, Endnutzer:innen, Anrainer:innen und Arbeitende auf Baustellen detail-
liert betrachtet.

Die für die ASFINAG relevanten Klimagefahren wurden in drei Szenarien und jeweils in drei Betrachtungszeiträu-
men ermittelt. Diese Betrachtungszeiträume umfassen die unmittelbare Zukunft (nächste Dekade), die nahe Zu-
kunft (bis 2060) und die ferne Zukunft (bis 2100). In der Risikobewertung wird der jeweilige Betrachtungszeitraum
immer der Referenzperiode (1991-2020) gegenübergestellt. Dies entspricht der aktuellen 30-Jahres-Normperiode
für operative Anwendungen, die von der World Meteorological Organization (WMO) empfohlen wurde. Für diese
Zeithorizonte wurden jeweils drei Szenarien (RCP 2.6, RCP 4.5 und RCP 8.5) analysiert. Diese drei Szenarien be-
schreiben die Entwicklung des repräsentativen Konzentrationspfades, welcher den Verlauf des absoluten Strah-
lungsantriebs (Summenparameter für die treibhauswirksame Gase in der Atmosphäre) zeigt.

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 bestehen-
de Maßnahmen werden zwar nicht zurückgenommen, zukünftig werden jedoch keine
Klimamaßnahmen mehr umgesetzt bzw. sind die gesetzten Maßnahmen nicht wirksam

Für die Klimarisikoanalyse wurde entsprechend gängiger Praxis für die unmittelbare und nahe Zukunft das Worst-
Case-Szenario RCP 8.5 herangezogen. Dieser Fokus auf das Worst Case Szenario berücksichtigt räumlichen Zu-
sammenhänge, um mit einem angepassten Naturgefahrenmanagement auch zukünftige negative Entwicklungen
abzufangen. Für die ferne Zukunft hat die ASFINAG das Szenario RCP 4.5 festgelegt.

Für diese Szenarien wurden alle chronischen und akuten Klimaindikatoren (entsprechend Klimagefahren aus An-
hang A der EU Taxonomie Verordnung) 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 Fachexpertinnen und Fachexperten getrof-
fen. Für folgende Klimagefahren war eine Quantifizierung mittels Berechnung der Klimaindikatoren gemäß Klima-
gefahren aus Anhang A der EU Taxonomie Verordnung 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 Aussagen von Experten und Expertinnen,
Fachliteratur und weiteren Datensätzen unterzogen wurden:

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

In einem weiteren Schritt wurden Wirkungsketten für die erkannten Gefährdungen erstellt. Dabei wurde mit internen Fachexpertinnen und Fachexperten 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 Klimarisikobewertung 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 Kundinnen und Kunden.

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 und externe Expertinnen und Experten mittels Workshops 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 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 Kundinnen und Kunden.

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, Kunststoffe und Stahl. Die Ressourcenzuflüsse im Betrieb sind hingegen mengenmäßig, mit Ausnahme des Salzverbrauchs, den zugekauften Salzsilos und Soleanlagen sowie den Fahrzeugen, 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 Kundinnen und Kunden signifikant sind.

Bei der Sanierung und Erneuerung der Infrastruktur entstehen große Abfallmengen, einerseits in Form von Betonbruch, Fräsasphalt, Stahlschrott 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 Herstellung von Recyclingbaustoffen.

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 38
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme (E1)	Seite 40
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S1)	Seite 48
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S2)	Seite 48
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S3)	Seite 48
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen (S4)	Seite 48
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E1)	Seite 66
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (E4)	Seite 68
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S1)	Seite 71
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S2)	Seite 73
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S3)	Seite 73
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell (S4)	Seite 74
Angabepflicht im Zusammenhang mit ESRS 2 IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen (E1)	Seite 77
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 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 Wasser- und Meeresressourcen (E3)	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 biologischer Vielfalt und Ökosystemen (E4)	Seite 80
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 81
Angabepflicht E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz	Seite 99
Angabepflicht E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Seite 99
Angabepflicht E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Seite 101
Angabepflicht E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Seite 103
Angabepflicht E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix	Seite 106
Angabepflicht E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Seite 109
Angabepflicht E1-9 – Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Auslassung gemäß EU 2025/1416
Angabepflicht E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Seite 120
Angabepflicht E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Seite 121
Angabepflicht E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Seite 122
Angabepflicht E2-4 – Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Seite 122
Angabepflicht E2-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Auslassung gemäß EU 2025/1416

Angabepflicht E3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Seite 123
Angabepflicht E3-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Seite 124
Angabepflicht E3-3 – Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Seite 126
Angabepflicht E3-4 – Wasserverbrauch	Seite 127
Angabepflicht E3-5 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Auslassung gemäß EU 2025/1416
Angabepflicht E4-1 – Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Seite 128
Angabepflicht E4-2 – Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Seite 128
Angabepflicht E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Seite 130
Angabepflicht E4-4 – Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Seite 132
Angabepflicht E4-5 – Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Seite 133
Angabepflicht E4-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Auslassung gemäß EU 2025/1416
Angabepflicht E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Seite 135
Angabepflicht E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Seite 135
Angabepflicht E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Seite 136
Angabepflicht E5-4 – Ressourcenzuflüsse	Seite 138
Angabepflicht E5-5 – Ressourcenabflüsse	Seite 140
Angabepflicht E5-6 – Erwartete finanzielle Auswirkungen durch Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Auslassung gemäß EU 2025/1416
Angabepflicht S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Seite 147
Angabepflicht S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertreter:innen in Bezug auf Auswirkungen	Seite 151
Angabepflicht S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Seite 152
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 153
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 157
Angabepflicht S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer:innen des Unternehmens	Seite 158
Angabepflicht S1-7 – Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Seite 160
Angabepflicht S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Seite 160
Angabepflicht S1-9 – Diversitätskennzahlen	Seite 161
Angabepflicht S1-10 – Angemessene Entlohnung	Seite 161
Angabepflicht S1-11 – Soziale Absicherung	Seite 161
Angabepflicht S1-12 – Menschen mit Behinderungen	Seite 162
Angabepflicht S1-13 – Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Seite 162
Angabepflicht S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Seite 163
Angabepflicht S1-15 – Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Seite 165
Angabepflicht S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Seite 165
Angabepflicht S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Seite 166
Unternehmensspezifische Angabe – Fachkräftemangel	Seite 167
Angabepflicht S2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Seite 170
Angabepflicht S2-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Seite 173
Angabepflicht S2-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Seite 173
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 174
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 176
Angabepflicht S3-1 – Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Seite 178
Angabepflicht S3-2 – Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Seite 179

Angabepflicht S3-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Seite 179
Angabepflicht S3-4 – 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	Seite 179
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 181
Unternehmensspezifische Angabe – Lärmschutz	Seite 182
Unternehmensspezifische Angabe – Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort	Seite 187
Angabepflicht S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen	Seite 195
Angabepflicht S4-2 – Verfahren zur Einbeziehung von Verbraucher:innen und Endnutzer:innen in Bezug auf Auswirkungen	Seite 197
Angabepflicht S4-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können	Seite 197
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 197
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 203
Unternehmensspezifische Angabe – Bereitstellung von Energie	Seite 206
Angabepflicht G1-1 – Konzepte für die Unternehmensführung und Unternehmenskultur	Seite 209
Angabepflicht G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Seite 211
Angabepflicht G1-4 – Vorfälle in Bezug auf Korruption oder Bestechung	Seite 213
Angabepflicht G1-5 – Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Seite 215
Unternehmensspezifische Angabe – Cybersecurity	Seite 216

Die in der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich eingestuft (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.

Nachfolgend sind die Datenpunkte aus ESRS 2 Anlage B angeführt:

EU-Klimagesetz-Referenz: Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungs-Referenz	Wesent-lichkeit	Verweis
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Ja	Seite 36
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Ja	Seite 36
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3			Ja	Seite 40
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Nein	/
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Nein	/
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	Nein	/
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	Nein	/
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 Absatz 14¹				Ja	Seite 99
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Parisabgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind Absatz 16 Buchstabe g		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	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2	Es liegt kein Transitionsplan vor.	/
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6	Ja	Seite 103
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2			Ja	Seite 106
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1			Ja	Seite 106

1 EU-Klimagesetz-Referenz: Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1

ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1			Ja	Seite 108
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	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	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1	Ja	Seite 113
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1	Ja	Seite 119
ESRS E1-7 Entnahme von THGs und CO₂-Zertifikate Absatz 56¹				Nein	/
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken Absatz 66			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II	Auslassung gemäß EU 2025/1416	/
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko Absatz 66 Buchstabe a ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden Absatz 66 Buchstabe c		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		Auslassung gemäß EU 2025/1416.	/
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen Absatz 67 Buchstabe c		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		Auslassung gemäß EU 2025/1416.	/
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen Absatz 69			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II	Auslassung gemäß EU 2025/1416.	/
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	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			Ja	Seite 122
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2			Ja	Seite 123
ESRS E3-1 Spezielles Konzept Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2			Nein	/
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2			Ja	Seite 124

¹ EU-Klimagesetz-Referenz: Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1

ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2		Nein	/
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2		Nein	/
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1		Ja	Seite 68
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2		Ja	Seite 70
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2		Ja	Seite 70
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2		Ja	Seite 130
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2		Nein	/
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2		Ja	Seite 130
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2		Ja	Seite 140, Seite 146
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Ja	Seite 140, Seite 140
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 72
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 72
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1		Ja	Seite 151
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		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Ja	Seite 148, Seite 149, Seite 149, Seite 150, Seite 150, Seite 151
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 151
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 149
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 152
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Ja	Seite 163

ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 164
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 166
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 166
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Ja	Seite 166
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3		Ja	Seite 73
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1		Ja	Seite 173
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3		Ja	Seite 173
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 19	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Ja	Seite 172
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der IAO behandelt werden, Absatz 19		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Ja	Seite 172
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Ja	Seite 173
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1		Ja	Seite 178
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Ja	Seite 178
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Ja	Seite 178
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1		Ja	Seite 196
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1	Ja	Seite 196

ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Ja	Seite 196
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Ja	Seite 209
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgeber:innen (Whistleblowers) Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3		Nein	/
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II	Ja	Seite 214
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3		Ja	Seite 214

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 sowie die Internationale Charta der Menschenrechte und gelten für die gesamte ASFINAG. 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 2025

Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 (im Folgenden „ÄnderungsVO“) wurden die Delegierte Verordnungen (EU) 2021/2178, (EU) 2021/2139 und (EU) 2023/2486 überarbeitet. Die ÄnderungsVO soll die Taxonomie-Berichterstattung vereinfachen, indem sie die offenzulegenden Informationen strafft, die Inhalte von Meldebögen reduziert und einen Wesentlichkeitsgrundsatz einführt, der Prüfpflichten für sehr geringe Tätigkeitsanteile entfallen lässt. Zudem wurden die technischen Bewertungskriterien (DNSH) angepasst.

Art. 4 der ÄnderungsVO räumt Unternehmen ein Wahlrecht ein, die vorgesehenen Änderungen bereits für das Geschäftsjahr 2025 anzuwenden. Die ASFINAG wird dieses Wahlrecht in Anspruch nehmen und die in der ÄnderungsVO enthaltenen Anpassungen bereits für das Geschäftsjahr 2025 umsetzen. Die Möglichkeit, im Rahmen der regulatorischen Vereinfachungsoption auf eine detaillierte Bewertung der operativen Aufwendungen (OpEx) zu verzichten, wurde eingehend geprüft. Diese Option kann jedoch nicht angewendet werden, da der OpEx in seiner Gesamtheit für das Geschäftsmodell nicht als unwesentlich eingestuft werden kann und daher weiterhin zu berichten ist.

7.1.3. Analyse der Betroffenheit

Aufbauend auf das erste Screening aller Wirtschaftsaktivitäten im Jahr 2021 wurde ein Update der Betroffenheitsanalyse hinsichtlich aller sechs Umweltziele für das Geschäftsjahr 2025 durchgeführt. Dabei wurden die eigenen Tätigkeitsbereiche analysiert und mit der aktuellen Beschreibung der Aktivität lt. EU-Verordnung sowie ggf. dem technischen Bewertungskriterien abgeglichen.

Die Kernaktivitäten der ASFINAG bestehen in der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Bemannung von Autobahnen und Schnellstraßen. Durch Planung, Bau und Betrieb wird jedoch kein eigenständiger Umsatz generiert. Der Umsatz entsteht durch die Bemannung, welche jedoch von den Wirtschaftsaktivitäten der EU-Taxonomie Verordnung noch nicht erfasst wird, und somit aktuell (noch) nicht als taxonomiefähige bzw. -konforme Kennzahl ausgewiesen werden kann. Dementsprechend können wie in der Folge dargestellt nur die einzelnen Wirtschaftsaktivitäten der ASFINAG gemäß EU-Taxonomie VO angeführt werden.

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

Im Rahmen der Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 werden nachfolgend die Wirtschaftstätigkeiten der ASFINAG dargestellt, die gemäß den Vorgaben der EU-Taxonomie-Verordnung als taxonomiefähig identifiziert wurden.

Die nachstehenden Tabelle enthält ausschließlich jene taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, für die weiterhin entsprechende Kennzahlen berichtet werden. Die Spalte „Aktivität der ASFINAG“ gibt dabei Auskunft über die jeweilige Relevanz und Einstufung als taxonomiefähige Aktivität.

Code	Wirtschaftsaktivität	Aktivität der ASFINAG
CCM 6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	Im Rahmen der laufenden Modernisierung des Fuhrparks werden neue PKW und leichte LKW angeschafft. Nähere Informationen siehe E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten.
CCM 6.15	Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	Die ASFINAG investiert sowohl in den Ausbau und die Modernisierung der Stromnetzinfrastruktur als auch in neue Ladeinfrastruktur an Rastplätzen. Nähere Informationen siehe S4 – Bereitstellung von Energie. 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 Nähere Informationen siehe S4 – Bereitstellung von Energie.
CCM 7.3	Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	Modernisierung der Tunnel- und Freiflächenbeleuchtung durch den Einsatz energieeffizienter LED-Leuchten.
CCM 7.4	Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	Errichtung und Instandhaltung von E-Ladeinfrastruktur an eigenen Betriebsstandorten.
CCM 7.6	Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	Installation und Instandhaltung von PV-Anlagen auf Gebäuden und Freiflächen zur Eigenstromerzeugung. Nähere Informationen siehe E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung.
CCM 7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	Neubau 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. Nähere Informationen siehe E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen.

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 taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten, wobei nur jene Aktivitäten weiterverfolgt werden, die gemäß der aktualisierten Wesentlichkeitsschwelle als wesentlich eingestuft werden.
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

Zu bestimmten Themenbereichen wurden Expertinnen und Experten hinzugezogen. In diesen fachlichen Austauschformaten diskutierten die Teilnehmenden über die bereits realisierten Maßnahmen, identifizierten bestehende Gaps und entwickelten Ansätze, um zukünftig bei den Umsetzungen alle erforderlichen Kriterien zu erfüllen. 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.

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. Eine detaillierte Beschreibung der Analyse ist in den Angabepflichten ESRS E1 SBM-3 und ESRS E1 IRO-1 enthalten. Weiterführende Maßnahmen finden sich in E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten

7.1.5.2. Erfüllungsgrad taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten

In der folgenden Tabelle werden zu jenen Wirtschaftsaktivitäten, die für das Berichtsjahr 2025 als wesentlich und taxonomiefähig bewertet werden, nähere Angaben zum Erfüllungsgrad der Konformitätskriterien gemacht. 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	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen: Die Umstellung sowie der lfd. Austausch des Pkw-Fuhrparks auf elektrische Antriebe kann in Teilen als taxonomiekonform dargestellt werden. Eine vertiefte Prüfung auf Taxonomiekonformität erfolgte ausschließlich für jene Fahrzeuge, für die die Hersteller:innen bestätigt haben, dass sie die erforderlichen technischen Kriterien erfüllen. Die darauffolgende Überprüfung der Bereifung ergab, dass rund 60% der Reifen die hohen Anforderungen an Kraftstoffeffizienz und externes Rollgeräusch erfüllen.
CCM 6.15	Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr: Im Zuge des ASFINAG weiten E-Ladeinfrastruktur Ausbaus wird das Stromnetz an den Rastplätzen modernisiert, um den hohen Leistungsanforderungen neuer Ladepunkte gerecht zu werden. Dieser Ausbau wurde nach den technischen Kriterien geplant und ausgeschrieben.
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. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 27 Maßnahmen zum Austausch energieeffizienter Lichtquellen gemäß den geltenden Anforderungen umgesetzt.
CCM 7.4	<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 2025 wurden an 10 ASFINAG Standorten 31 neue Ladepunkte in Betrieb genommen.
CCM 7.6	<i>Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien:</i> Installation und Instandhaltung von PV-Anlagen und dazugehörige Infrastruktur (Stromspeicher und Energieverteilung) auf Gebäuden und Freiflächen zur Eigenstromerzeugung. Im Geschäftsjahr 2025 wurden Investitionen in 33 Einzelmaßnahmen zur Errichtung von Anlagen für erneuerbare Energien getätigt, die als taxonomiekonform bewertet wurden.
CCM 7.7	<i>Erwerb von und Eigentum an Gebäuden:</i> Seit 2024 werden neue Verwaltungsgebäude im Eigentum der ASFINAG nach dem klimaaktiv Silber-Standard geplant und erfüllen damit die entsprechenden technischen Kriterien. Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Investitionen in die Neuerrichtung der Verwaltungsgebäude der Hauptmautstellen Rosenbach und St. Michael gemäß den Anforderungen der EU-Taxonomie geprüft und als taxonomiekonform bewertet.
Umweltziel 4	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
CE 3.4	<i>Wartung von Straßen und Autobahnen:</i> Bei Sanierungen von Asphaltfahrbahnen kann das Kriterium „Recyclinganteil 50%“ nicht erfüllt werden. Aus diesem Grund wurden nur Betonfahrbahnsanierungen als Pilotprojekte zur Erprobung der taxonomiekonformen Kriterien ausgewählt. Im Geschäftsjahr 2025 konnten zwei Pilotprojekte den gesamten Anforderungskatalog der Aktivität erfüllen.
Umweltziel 6	Schutz von Biodiversität und Ökosystemen
BIO 1.1	Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebensräumen, Ökosystemen und Arten: Durch die Errichtung von Grünquerungen fördert das Unternehmen aktiv die Wiederherstellung und den Erhalt von Lebensräumen für verschiedene Tierarten. Grünquerungen, welche im Zuge von Umweltauflagen keinen Nettozugewinn leisten, werden als „nicht taxonomiekonform“ bewertet. Im Geschäftsjahr 2025 konnte ein Pilotprojekt den gesamten Anforderungskatalog der Aktivität erfüllen.

Soziale Mindestschutzstandards

Die ASFINAG stellt sicher, dass ihre Geschäftstätigkeit im Einklang mit grundlegenden sozialen und ethischen Standards steht. Dazu gehören der Schutz der Menschenrechte, integrires Verhalten, fairer Wettbewerb und verantwortungsvolles Steuerhandeln.

Zur Überwachung dieser Standards nutzt die ASFINAG ein strukturiertes Analysewerkzeug, das regelmäßig aktualisiert wird. Jährlich wird überprüft, ob Verstöße vorlagen, und mindestens zweimal pro Jahr werden mögliche Risiken in den Bereichen Menschenrechte, Compliance, Besteuerung und fairer Wettbewerb analysiert.

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)

Im Jahr 2024 hat die ASFINAG die Funktion einer Menschenrechtsbeauftragten eingerichtet. Damit stärkt die ASFINAG ihr langfristiges Engagement für verantwortungsvolles und nachhaltiges Handeln.

Im Geschäftsjahr 2025 konnten keine Verstöße in den vier Kernbereichen identifiziert werden (siehe S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten).

7.1.6. Bewertung der Finanzkennzahlen

Herleitung der Kennzahlen

Die Kennzahlen werden systemgestützt und zentral auf Konzernebene erhoben, konsolidiert und überprüft. Aufgrund der erstmaligen Anwendung von Wesentlichkeitsschwellen wurden vereinzelt Anpassungen in der Berechnung der Kennzahlen vorgenommen. Die grundlegende Herleitung der Kennzahlen unterliegt keinen wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Vorjahr. Für detaillierte Informationen zur Einstufung von nicht-wesentlichen Wirtschaftsaktivitäten, wird auf die entsprechenden Abschnitte der Kennzahlen, Umsatz, CapEx und OpEx verwiesen. Meldebogen 1 zeigt die Gesamtsicht der taxonomiefähigen und -konformen Anteile der drei KPIs Umsatz, CapEx und OpEx.

Meldebogen 1

Ge- schäfts- jahr	2025														
KPI	Gesamt	Anteil taxonomie- fähiger Tätig- keiten	Taxonomie- konforme Tätig- keiten	Anteil taxonomie- konformer Tätig- keiten	Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen						Anteil der ermög- lichenden Tätig- keiten	Anteil der Übergangs- tätig- keiten	Nicht bewerte- te, nicht wesentlich Tätigkeiten	Taxonomie- konforme Tätigkeiten im voran- gegangenen Geschäfts- jahr (2024)	Anteil taxonomie- konformer Tätigkeiten im voran- gegangenen Geschäfts- jahr (2024)
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt					
	in Mio. EUR	%	in Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	in Mio. EUR	%
Umsatz	3.287,39	0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,02%	0,00	0,00%
CapEx	693,18	15,37%	47,52	6,86%	6,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	6,38%	0,35%	24,82	3,53%
OpEx	1.154,98	28,96%	55,46	4,80%	1,24%	0,00%	0,00%	3,57%	0,00%	0,00%	1,24%	0,00%	1,43%	25,44	2,37%

Die angeführten Leistungskennzahlen wurden gemäß den Definitionen des Anhangs I des Delegierten Rechtsakts 2021/2178 ermittelt und nachfolgend entsprechend den regulatorischen Vorgaben hergeleitet.

Umsatz

Den Nenner für die taxonomiefähigen und nicht-taxonomiefähigen Umsätze stellen die IFRS-Umsatzerlöse gem. Konzern Gewinn- und Verlustrechnung dar (siehe im Konzernanhang Punkt 8.).

Nachstehende Aktivitäten werden als nicht wesentlich eingestuft, da sie wertmäßig einen sehr geringen Beitrag leisten sowie nicht Teil des Kerngeschäfts der ASFINAG sind. Diese werden daher in der Taxonomiefähigkeits- und -konformitätsermittlung der Umsatz-KPI nicht berücksichtigt:

CCM 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

CapEx

Der Nenner besteht aus den Zugängen im Geschäftsjahr 2025 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.

Nachstehende Aktivitäten werden als nicht wesentlich eingestuft, da sie wertmäßig einen sehr geringen Beitrag leisten sowie im CapEx-Bereich nicht Teil einer spezifischen Nachhaltigkeitsstrategie sind und ausschließlich Einzelmaßnahmen darstellen. Diese werden daher in der Taxonomiefähigkeits- und -konformitätsermittlung der Umsatz-KPI nicht berücksichtigt:

CCM 4.5 Stromerzeugung aus Wasserkraft

CCM 7.2 Renovierung bestehender Gebäude

CCM 7.3 Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten

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.

Nachstehende Aktivitäten werden als nicht wesentlich eingestuft, da sie wertmäßig einen sehr geringen Beitrag leisten sowie im OpEx-Bereich nicht Teil einer spezifischen Nachhaltigkeitsstrategie sind und ausschließlich Einzelmaßnahmen darstellen. Diese werden daher in der Taxonomiefähigkeits- und -konformitätsermittlung der Umsatz-KPI nicht berücksichtigt:

CCM.6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

CCM 7.2 Renovierung bestehender Gebäude

CCM 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

BIO 1.1 Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebensräumen, Ökosystemen und Arten

Darstellung des Ergebnisses

Die neuen Meldebögen gemäß dem delegierten Rechtsakt (EU)2021/2178 sind im Kapitel 7.1.6 sowie unter 7.1.7 dargestellt.

7.1.7. Neue Meldebögen laut Taxonomie-Verordnung

Meldebogen CapEx

Gemeldete KPI		CapEx											
Geschäftsjahr		2025											
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger KPI (Anteil des taxonomie-fähigen CapEx)	Taxonomie-konformer KPI (monetärer Wert des CapEx)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil des taxonomie-konformen CapEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög-lichende Tätigkeit	Übergangs-tätigkeit	Taxonomie-konformer Anteil der taxonomie-fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt			
		%	in Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%			%
Erhaltung, einschließlich Wiederherstellung, von Lebensräumen, Ökosystemen und Arten	BIO 1.1	0,21%	0,22	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%			15,62%
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5 CCA 6.5	1,32%	2,42	0,35%	0,35%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%		T	26,44%
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15 CCA 6.15	9,28%	22,48	3,24%	3,24%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		34,96%
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden	CCM 7.4 CCA 7.4	0,30%	1,80	0,26%	0,26%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		86,22%
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6 CCA 7.6	2,93%	19,92	2,87%	2,87%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		98,17%
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7 CCA 7.7	1,34%	0,67	0,10%	0,10%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%			7,28%
Summe der Konformität nach Ziel					6,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%			
Gesamt CapEx		15,37%	47,52	6,86%	6,82%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,03%	6,38%	0,35%	44,61%

Meldebogen OpEx

Gemeldete KPI		OpEx											
Geschäftsjahr		2025											
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger KPI (Anteil des taxonomie-fähigen OpEx)	Taxonomie-konformer KPI (monetärer Wert des OpEx)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil des taxonomie-konformen OpEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög-lichende Tätigkeit	Übergangs-tätigkeit	Taxonomie-konformer Anteil der taxonomie-fähigen Tätigkeiten
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt			
		%	in Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%			%
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	22,64%	41,18	3,57%	0,00%	0,00%	0,00%	3,57%	0,00%	0,00%			15,75%
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15 CCA 6.15	4,33%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		0,00%
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3 CCA 7.3	1,93%	13,49	1,17%	1,17%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		60,68%
Installation, Wartung und Reparatur von Lade-stationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden	CCM 7.4 CCA 7.4	0,05%	0,60	0,05%	0,05%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		100,00%
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6 CCA 7.6	0,02%	0,18	0,02%	0,02%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	E		100,00%
Summe der Konformität nach Ziel					1,24%	0,00%	0,00%	3,57%	0,00%	0,00%			
Gesamt OpEx		28,96%	55,46	4,80%	1,24%	0,00%	0,00%	3,57%	0,00%	0,00%	1,24%	0,00%	16,58%

Meldebogen Umsatz

Gemeldete KPI		Umsatz												
Geschäftsjahr		2025												
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger KPI (Anteil des taxonomie-fähigen Umsatzes)	Taxonomie-konformer KPI (monetärer Wert des Umsatzes)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil des taxonomie-konformen Umsatzes)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten						Ermög- lichende Tätigkeit	Übergangs- tätigkeit	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten	
					Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umwelt- verschmutzung	Biologische Vielfalt				
		%	in Mio. EUR	%	%	%	%	%	%	%	%			%
keine Wirtschaftsaktivitäten														
Summe der Konformität nach Ziel					0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%			
Gesamt Umsatz		0,00%	0,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

7.2. E1 – Klimawandel

7.2.1. Strategie

7.2.1.1. E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz

Der Übergangsplan für den Klimaschutz wird weiterhin intern erarbeitet und derzeit nicht veröffentlicht.

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 Kundinnen und Kunden 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 wurde überarbeitet und eine aktualisierte Version wurde im Frühjahr 2026 veröffentlicht. Das Konzept zielt auf den Klima- und Umweltschutz, die Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien ab. Um den Fortschritt der Umsetzung der Maßnahmen und Ziele zu monitoren, finden regelmäßige Abstimmungsrunden, sogenannte Kernteams, statt. An diesen Kernteams nehmen Personen aus den diversen Gesellschaften teil, die für die Umsetzung von ausgewählten Maßnahmen und Zielen zuständig sind. Zusätzlich wird der Fortschritt der Zielerreichung dreimal jährlich dem Top-Management berichtet.
Anwendungsbereich des Konzepts	Gesellschaftsübergreifend
Verantwortung für die Umsetzung	Die Ziele und Maßnahmen werden von der Konzernsteuerung gemeinsam mit Expertinnen und Experten 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 Kundinnen und Kunden 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 Bau-managementgesellschaft abgewickelt werden, werden Qualitätskriterien grundsätzlich in der Höhe von mindestens 15% ausgeschrieben. Ab 2030 soll der Anteil auf 20% erhöht werden. 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 durch den Ausschreibungserstellenden. 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 Mitarbeitenden, die in der Vergabe tätig sind oder die von Ausschreibungen betroffen sind. Die Anweisungen sind für diese Mitarbeitenden über das interne Dokumentenmanagementsystem zugänglich.
Titel des Konzepts	Mobilitätskonzept, Dienstreiserichtlinie und Richtlinie E-Mobilität
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 Kundinnen und Kunden 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 Dienstreiserichtlinie - 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. - Es muss das Bestreben aller Führungskräfte und Mitarbeitenden sein, Dienst-reisen nur in dem Ausmaß anzuordnen bzw. zu unternehmen, welche zum Er-reichen eines bestimmten Unternehmensziels unbedingt notwendig erscheinen. Unter Bedachtnahme auf die spezielle Situation und den Reisezweck sind die Umweltauswirkungen (insb. CO₂-Ausstoß) und Kosten so gering als möglich zu halten. An Standorten mit guter Bahnanbindung / Infrastruktur soll der Öffentliche Verkehr (Bahn, Bus, etc...) das präferierte Verkehrsmittel darstellen. - Die vorliegende Dienstreiserichtlinie ist die Grundlage für die Wahl des adäquaten Beförderungsmittels sowie die Entschädigung persönlicher Reisespesen, welche durch bzw. in Zusammenhang mit Dienstreisen entstanden sind. Richtlinie E-Mobilität - Die Richtlinie E-Mobilität regelt Verhaltensweisen zur Nutzung von E-Ladeinfrastruktur innerhalb der ASFINAG, insbesondere die Bereiche Verwendung, Ladeinfrastruktur und Instandhaltung - Die ASFINAG bekennt sich zu nachhaltiger und insbesondere CO₂-armer Mobilität. Dazu zählt vor allem, zu hinterfragen, welche Wege eingespart und zum Beispiel durch virtuelle Treffen ersetzt werden können. Für die verbleibenden Wege soll primär auf nachhaltige Verkehrsmittel umgestiegen werden. Mitarbeitende und Kostenverantwortliche sind daher angehalten, die Vorgaben der Richtlinie nach Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit umzusetzen. Um den Fortschritt der Zielerreichung zu überprüfen, wird in regelmäßigen Abständen die Nutzung der Pool-Fahrzeuge, die Ladestatistik sowie die zurückgelegten Kilometer mit Dienstfahrzeugen, Pool-Fahrzeugen, Bahn und Flugzeug analysiert. Basierend auf den Ergebnissen werden weitere Maßnahmen evaluiert.
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 Mitarbeitenden anzuwenden.

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

Folgende Maßnahmen wurden betreffend Klimaschutz und Energie festgelegt:

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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	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.
	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 über 20 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	Straßenbeton: 4.309 t CO ₂ -eq, Betonstahl: 539 t CO ₂ -eq, Asphalt: 4 936,18 t CO ₂ -eq (2024: Gesamt: 5.357 t CO ₂ -eq)
Energiebetrieb und Energieleitstand	
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 hat einen Energiebetrieb im Unternehmen eingerichtet. Dieser befasst sich unternehmensweit mit der Erfassung, Monitoring, Evaluierung und Optimierung der Energieverbräuche. Hierfür wird ein Datenmanagementtool „Energieleitstand“ implementiert. Diese Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeithorizont	Energiebetrieb wurde mit 2023 eingerichtet. Der Energieleitstand soll 2026 realisiert werden.
Dekarbonisierungshebel	/
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	1 397,2 t CO ₂ -eq
Erzielte THG-Reduktion	139,03 t CO ₂ -eq

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.
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. Die finanziellen Mittel beziehen sich auf Aufwendungen für die Errichtung und den Ausbau erneuerbarer Energieanlagen.
Zeithorizont	Die Entwicklung des strategischen Ausbauplans soll bis 2026 umgesetzt werden. Die zukünftigen finanziellen Mittel sind für die Errichtung und der Ausbau der erneuerbaren Energieanlagen bis 2031 eingeplant.
Derzeitige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 31 Mio. OpEx: Ca. EUR 1 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 148 Mio. OpEx: Ca. EUR 27 Mio.
Dekarbonisierungshebel	Nutzung erneuerbarer Energie
Leistungsindikatoren	• Taxonomiefähiger CapEx: Ca. EUR 20,3 Mio. • Taxonomiefähiger OpEx: Ca. EUR 0,2 Mio. • Taxonomiekonformer CapEx: Ca. EUR 20 Mio. • Taxonomiekonformer OpEx: Ca. EUR 0,2 Mio. 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	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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG hat österreichweit 100 % des ASFINAG-PKW-Fuhrparks auf alternative Antriebe umstellen (Anzahl E-PKW insgesamt: 502)
Zeithorizont	Diese Maßnahme wurde bis Ende 2025 umgesetzt.
Dekarbonisierungshebel	Brennstoffwechsel
Erwartete THG-Reduktion	1 523 t CO ₂ -eq
Erzielte THG-Reduktion	1 523 t CO ₂ -eq

Titel der Maßnahme	Umstellung LLKW-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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG wird österreichweit 49 LLKWs auf alternative Antriebe umstellen.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis 2030 umgesetzt werden.
Dekarbonisierungshebel	Brennstoffwechsel
Erwartete THG-Reduktion	240 t CO ₂ -eq
Erzielte THG-Reduktion	0 t CO ₂ -eq

Titel der Maßnahme	Ausbau der internen E-Ladeinfrastruktur
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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Einklang mit der Umstellung des PKW-Fuhrparks und LLKW-Fuhrparks wird eine Erweiterung der E-Ladeinfrastruktur angestrebt.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird bis 2030 umgesetzt.
Dekarbonisierungshebel	Elektrifizierung

Titel der Maßnahme	Weiterentwicklung Naturgefahrenmanagement
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Anpassung an den Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Akute physische Risiken im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen sowie starken Niederschlägen
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Ziel der Maßnahme ist es die langfristige Funktionsfähigkeit und den Schutz kritischer Bauwerke vor Naturgefahren sicherzustellen. Dazu wurden im Rahmen einer internen Studie regionale Naturgefahreninventare mit Klimareferenzdaten und -prognosen verknüpft, um mithilfe räumlicher Korrelationsanalysen potenzielle zukünftige Ereignis-Hotspots zu identifizieren. Für die prognostizierten Risikogebiete wurde ein Konzept zur Integration des Klimarisikos in die Naturgefahrenprävention entwickelt. Dieses umfasst den Einsatz moderner Fernerkundungstechnologien (satelliten- und UAV-gestützt) sowie eine systematische Ereignisdokumentation als Grundlage für die laufende Aktualisierung und Verfeinerung der Präventionsmaßnahmen. Als nächster Schritt ist die Überführung der entwickelten Methodik in den operativen Betrieb vorgesehen.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis 2027 umgesetzt werden.

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 Kundinnen und Kunden 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 ab 2030 mindestens 20 % Qualitätskriterien angewendet werden, davon müssen mindestens die Hälfte ökosozial sein. Der Qualitätskriterienkatalog umfasst über 20 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 2030 erreicht werden.
Zielniveau	Mindestens 20% 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 2025 wurden bei Aufträgen von mehr als einer Million Euro mindestens 15,9% Qualitätskriterien, davon 60% ökosoziale Kriterien, angewendet. (2024: 15%)
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2025.
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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Die ASFINAG hat den PKW-Fuhrpark auf 100% alternative Antriebe umgestellt. Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeitraum	Das Ziel wurde mit Ende 2025 erreicht.
Zielniveau	100% alternative Antriebe im PKW-Fuhrpark
Bezugswert	Basisjahr 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 BMIMI abgestimmt.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Siehe Studie des Umweltbundesamts „Die Ökobilanz von Personenkraftwagen“
Zielfortschritt	Ende 2025 betrug der Anteil an alternativen Antrieben im PKW-Fuhrpark 100% (Anzahl E-PKW insgesamt: 502).
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2025.
THG-Emissionsreduktionsziel	Die Fuhrparkumstellung führt zu einer Reduktion der THG-Emissionen von 1.523 t CO ₂ -eq.
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.
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 bzw. erzeugen lassen 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 2023: 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 2025 wurden 10,78 GWh (2024: 6,56 GWh) erneuerbarer Energie erzeugt. Die ASFINAG hat ihren Stromverbrauch um 4,64 % (2024: 1,41 %) im Vergleich zum Basisjahr 2023 reduziert. Die ASFINAG ist zu 8,59 % (2024: 5,11 %) stromautark.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2025.
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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur. • Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
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. Dieses Ziel 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: 66,67 % (42 von 63 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	2 Standorte im Jahr 2024 umgestellt. Die damit verbundene THG-Reduktion wurde ab dem Jahr 2025 bewertet und beläuft sich auf 139,03 t CO ₂ -eq. Im Jahr 2025 wurden 3 Standorte umgestellt, deren THG-Einsparung wird ab dem GJ 2026 berücksichtigt.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2025
THG-Emissionsreduktionsziel	Zielwert bis 2030: Einsparung von bis zu 1.397,2 t CO ₂ -eq
Kategorie	Scope 1, Scope 2, Scope 3
Dekarbonisierungshebel	Nutzung erneuerbarer Energie

Titel des Ziels	Weiterentwicklung Naturgefahrenmanagement und Klimarisikoanalyse
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Anpassung an den Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	Akute physische Risiken im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen sowie starken Niederschlägen
Beschreibung und Umfang des Ziels, Bezug zu Konzept	Es soll eine vertiefende Bewertung ausgewählter Klimarisiken in Pilotregionen basierend auf bereits vorhandenen Grundlagen sowie Lokalwissen des baulichen Erhaltungsmanagements und der betrieblichen Erhaltung durchgeführt werden. Bei Bedarf sollen Präventivmaßnahmen erarbeitet und das Handbuch Naturgefahren basierend auf den Erkenntnissen überarbeitet werden. Zudem sollen die Anforderungen der Richtlinie zur Resilienz Kritischer Einrichtungen (RKE-RL) erfüllt werden. Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms
Zeitraum	Das Ziel soll bis Ende 2027 erreicht werden.
Einbeziehung von Interessenträger:innen	Nein

Wissenschaftliche Erkenntnisse	Siehe Zweiter österreichischer Sachstandsbericht zum Klimawandel
Zielfortschritt	Im Jahr 2025 wurde ein Konzept zur Integration des Klimarisikos in die Naturgefahrenprävention entwickelt.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2025

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 2024	Jahr 2025
(1)	Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh		0
(2)	Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	49.340	47.185
(3)	Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	5.855	5.435
(4)	Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	0	0
(5)	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	MWh	1.076	1.057
(6)	Gesamtverbrauch fossiler Energie	MWh	56.270	53.676
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	28 %	28 %
(7)	Verbrauch an Kernkraftquellen	MWh	0	0
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0 %	0 %
(8)	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	10.678	13.265
(9)	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	MWh	126.354	121.418
(10)	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	4.860	6.372
(11)	Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	MWh	141.893	141.054
	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	72 %	72 %
	Gesamtenergieverbrauch	MWh	198.163	194.731

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.
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 früherer Daten und von 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 Nm ³ bzw. kWh (bezogen auf Brennwert) werden auf Energiemengen mit der Basis Heizwert umgerechnet. Dazu werden die Faktoren des Gasversorgers und des Umweltbundesamtes Österreich verwendet.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	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. Die Datengrundlage für die Wärme-Energiebilanz bilden Rechnungen im ERP sowie einzeln übermittelte Verbrauchswerte der Standortverantwortlichen. 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 liegen keine Herkunftsnachweise vor, somit wird für Roaming-Mengen der österreichische Strommix herangezogen und der daraus folgende Anteil aus fossilen Quellen hier ausgewiesen.
	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.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Erneuerbare Energie wird vor allem aus folgenden Quellen bezogen:
	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 und HVO 100 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. 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 Datengrundlage für die Wärme-Energiebilanz bilden Rechnungen im ERP sowie einzeln übermittelte Verbrauchswerte der Standortverantwortlichen. 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 früherer Daten und von 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 früherer Daten und von 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. Für Roaming-Mengen liegen keine Herkunftsnachweise vor, somit wird 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 Photovoltaik-Anlagen und Kleinwasserkraftwerke, wo Energie vor allem zum Eigenverbrauch erzeugt wird.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

Die ASFINAG verbraucht keine Energie aus nuklearen Quellen. 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 2024	Jahr 2025
Nicht erneuerbare Energie	0	0
Erneuerbare Energie	6.564	10.785
Gesamtennergieerzeugung	6.564	10.785

Titel der Kennzahl	Erzeugung eigener Energie aus erneuerbaren und nicht erneuerbaren Quellen
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	Im Unternehmen werden große Anstrengungen unternommen, Strom nicht nur umweltfreundlich einzukaufen, sondern diesen auch aus erneuerbaren Quellen selbst zu erzeugen. Dies betrifft vor allem Photovoltaik-Anlagen. In Tirol, der Steiermark und Kärnten werden auch Kleinwasserkraftwerke betrieben. Eine Micro-Windkraftanlage auf einem Gebäude ist ebenso im Regelbetrieb und somit in der Bilanz berücksichtigt. 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. überschüssige Strommengen, werden 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 0,059 MWh / TEUR (2024: 0,064 MWh / TEUR).

Energieintensität	Einheit	Vergleich 2024	2025	% 2025 / 2024
Gesamtenergieverbrauch aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	MWh	198.163	194.731	98%
Gesamtenergieintensität aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	MWh / TEUR	0,064	0,059	93%

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.

	2024	2025
	TEUR	TEUR
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren, die zur Berechnung der Energieintensität herangezogen werden	3.102.974	3.287.171
Umsatzerlöse (sonstige)	165	215
Gesamtumsatzerlöse (Abschluss)	3.103.139	3.287.386

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 gemäß ESRS E5 - Energieverbrauch auf der Baustelle - Ressourcenzuflüsse Maut gemäß ESRS E5 - Ressourcenzuflüsse Betrieb gemäß ESRS E5 (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	In dieser Kategorie werden folgende erworbene Waren und Dienstleistungen berücksichtigt: - Ressourcenabflüsse im Bau gemäß ESRS E5 - Ressourcenabflüsse Betrieb gemäß ESRS E5 - Ressourcenabflüsse Maut gemäß ESRS E5
Kategorie 6 Geschäftsreisen	Folgende Aspekte wurden berücksichtigt: - Zugreisen - Kilometergeld - Taxirechnungen - Flugreisen - Sonstiger öffentlicher Nahverkehr

Kategorie 7 Pendelnde Arbeitnehmer	Mitarbeitende wurden 2024 zu ihrem Pendelverhalten mit Hilfe einer Onlineumfrage befragt. An der Umfrage haben rund 51 % aller Mitarbeitenden teilgenommen. Basierend auf diesen Antworten wurde auf 100 % der Belegschaft hochgerechnet. Die Hochrechnung basiert auf der Anzahl der Mitarbeitenden zum Stichtag 31.12.2025. 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 Mitarbeitende verkauft werden, sowie die Nutzung von versteigerten Fahrzeugen durch Kundinnen und Kunden berücksichtigt. Zudem wird hier der Verkehr auf dem ASFINAG-Netz durch Kundinnen und Kunden 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 Mitarbeitende verkauft werden, sowie die Entsorgung von versteigerten Fahrzeugen durch Kundinnen und Kunden 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 27,37 % der THG-Emissionen berücksichtigt, da es sich um eine Equity Beteiligung von 27,37 % handelt. • 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 97,31 % (2024: 97,84 %) herangezogen. Biogene Emissionen der Wertschöpfungskette (Scope 3) konnten nicht ermittelt werden.

Nachfolgend die THG-Bilanz der ASFINAG:

		Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			
	Einheit	Basisjahr 2024	Vergleich 2024	2025	% 2025 / 2024	2025	2030	(2050)	Jährlich % des Ziels / Basisjahr
Scope-1- Treibhausgasemissionen									
Scope-1- THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	16.281	16.281	15.028	92%				
CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung von Biomasse	t CO ₂ e	3.401	3.401	4.246	125%				
Prozentsatz der Scope-1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandels-systemen (in %)	%	0	0	0					
Scope-2- Treibhausgasemissionen									
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	20.833	20.833	14.769	71%				
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen	t CO ₂ e	224	224	142	64%				
Signifikante Scope-3- Treibhausgasemissionen									
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (standortbezogen)	t CO ₂ e	7.736.918	7.736.918	7.487.910	97%				
Gesamte indirekte (Scope-3-) THG-Bruttoemissionen (marktbezogen)	t CO ₂ e	7.733.461	7.733.461	7.486.127	97%				
1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	t CO ₂ e	381.317	381.317	395.847	104%				
2 Investitionsgüter	t CO ₂ e	5.799	5.799	3.570	62%				
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	7.616	80%				
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	5.833	96%				
4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb	t CO ₂ e	-	-	-					---
5 Abfallaufkommen in Betrieben	t CO ₂ e	36.514	36.514	63.475	174%				
6 Geschäftsreisen	t CO ₂ e	227	227	166	73%				
7 Pendelnde Mitarbeiter	t CO ₂ e	3.248	3.248	3.371	104%				
8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	t CO ₂ e	-	-	-					---
9 Nachgelagerter Transport	t CO ₂ e	-	-	-					---
10 Verarbeitung verkaufter Produkte	t CO ₂ e	-	-	-					---
11 Verwendung verkaufter Produkte	t CO ₂ e	7.298.850	7.298.850	7.012.607	96%				
davon Verkehr auf der Strecke	t CO ₂ e	7.281.187	7.281.187	6.992.226	96%				
12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	t CO ₂ e	346	346	306	88%				---
13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	t CO ₂ e	555	555	470	85%				---
14 Franchises	t CO ₂ e	-	-	-					---
15 Investitionen	t CO ₂ e	545	545	482	88%				---
THG-Emissionen insgesamt									
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	t CO ₂ e	7.774.032	7.774.032	7.517.708	97%				
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	t CO ₂ e	7.749.966	7.749.966	7.501.298	97%				
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen) ohne Verkehr auf der Strecke	t CO ₂ e	492.845	492.845	525.482	107%				
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen) ohne Verkehr auf der Strecke	t CO ₂ e	468.779	468.779	509.072	109%				

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 Kundinnen und Kunden 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 Kundinnen und Kunden 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: Die gemäß ASFINAG SAP System eingekauften Mengen werden mit den im Abschnitt „Emissionsfaktoren“ referenzierten Emissionsfaktoren multipliziert. - 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 ein relevanten Anteil an den Scope 1-Emissionen ausmachen könnte. Aus diesem Grund werden auf Basis der in der ASFINAG eingesetzten Anlagen (Datenbasis Kälteanlagenbuch von ca. 70 % aller Anlagen) die Nachfüllmengen erhoben und auf 100 % hochgerechnet. - Kälteanlagen, die außer Betrieb genommen werden, sind in einer Instandhaltungssoftware erfasst. Der Verbleib des Kältemittels ist unklar, daher wird mit dem Worst-Case-Szenario gerechnet, dem totalen unkontrollierten Entweichen des Kältemittels. - Die Emissionen verursacht durch Kältemittel aus den Klimaanlage in Fahrzeugen wurden anhand repräsentativer Fahrzeug-Typen und Hochrechnungen auf den gesamten Fuhrpark, sowie einer angenommenen Leckagerate von 10 % ermittelt. Diese stellt ein Worst-Case Szenario dar und basiert auf der EU Studie Establishing the Leakage Rates of Mobile Air Conditioners von 2003. Diese zeigt auf Basis von 300 Feldmessungen in verschiedenen Klimazonen, dass die durchschnittliche jährliche Leckage bei 6,9 % liegt und einzelne Fahrzeuge deutlich höhere Werte aufweisen. Damit unterstützt die Studie die Plausibilität einer konservativen Worst Case Annahme von 10 % pro Jahr. - Die verschiedenen Kältemittel-Typen und deren spezifische Emissionsfaktoren, sowie die Füllmengen der Klimaanlage wurden dabei berücksichtigt. Je nach Art des Kältemittels werden die errechneten Leckagemengen 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. - Neben Kältemitteln spielt ein weiteres klimarelevantes Prozessgas eine Rolle, da insbesondere in Tunneln das Gas SF₆ als Isoliergas für elektrische Schaltanlagen eingesetzt wird. Die SF₆ Mengen werden anhand konkreter technischer Daten der Mittelspannungsanlagen erhoben und mit der maximal zulässige Leckage Rate von 0,5 % der Füllmenge laut DIN EN IEC Norm für Hochspannungs-Schaltgeräte und-Schaltanlagen auf die Leckage-Menge hochgerechnet. 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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Zur Wärmeerzeugung werden unter anderem Pellets und Hackschnitzel-Anlagen eingesetzt. Der Emissionsberechnung werden die entsprechend der Energiebilanz erhobenen verbrauchten Mengen zugrunde gelegt und mit Brenn-, Heizwerten und den Emissionsfaktoren für biogene CO ₂ Emissionen des Umweltbundesamtes 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 Kundinnen und Kunden 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 Kundinnen und Kunden 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 Kundinnen und Kunden 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 Kundinnen und Kunden 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 und Ressourcenzuflüsse der MSG. Die Baumaterialien entsprechen den Ressourcenzuflüssen gemäß ESRS E5 und deren THG-Emissionen werden mit Hilfe des LCCO2-Tools, Datenbanken oder EPDs durch die Bauunternehmen berechnet. Alle anderen erworbenen Waren und Dienstleistungen werden in kg, t, m, m ³ , EUR oder Stück erfasst. Für alle Güter gibt es CO ₂ -Äquivalenzfaktoren aus diversen Datenbanken, die für die Berechnung herangezogen werden. Als Quellen werden Ecoinvent, 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 Kundinnen und Kunden 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 CO ₂ -Äquivalenzfaktor je kg herangezogen wird. Bei den Aufsätzen wurde angenommen, dass diese zum Großteil aus Stahl bestehen und daher ein entsprechender CO ₂ -Äquivalenzfaktor verwendet. Die Emissionsfaktoren werden aus der Ecoinvent-Datenbank bzw. der Ökobilanz von Personenkraftwagen des Umweltbundesamts bezogen.
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 3.03 (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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die in der Emissionsbilanz für Scope 1 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 folgenden 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 marktbasierten 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 Kundinnen und Kunden 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. 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 Kundinnen und Kunden 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 des Umweltbundesamts berechnet.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“

Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.07 (Pendelnde Mitarbeitende)
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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Im Zuge einer Mitarbeitendenbefragung 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. Die Hochrechnung basiert auf der Anzahl der Mitarbeitenden zum Stichtag 31.12.2025. 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 des 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 Kundinnen und Kunden 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 Kundinnen und Kunden 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.5.1). 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. Für biogene Kraftstoffe liegen zum Zeitpunkt der Berechnung noch keine offiziellen Absatzzahlen vor. Es wird daher auf Annahmen aus dem letzt gültigen Szenario der Umweltbundesamt-Energieszenarien zurückgegriffen.
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., 2025. HBEFA V5.1 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/Oslo/Dresden - 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, 2025. Road transport emissions and emissions from other mobile sources in Austria for the years 1990 to 2024. 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 Handbuches 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 Kundinnen und Kunden 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, falls vorhanden, 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 Kundinnen und Kunden 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 des 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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Die ASFINAG ist an zwei Unternehmen, der M6 Tolna Üzemeltető Koriátolt 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 2,28 t CO₂-eq / TEUR (2024: 2,51 t CO₂-eq / TEUR) und die Intensität der marktbasierten THG-Emissionen 2,28 t CO₂-eq / TEUR (2024: 2,50 t CO₂-eq / TEUR). Nähere Informationen zu den Umsatzerlösen sind im Konzernanhang im Kapitel 8.2 dargelegt. Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 3.287.386 TEUR (2024: 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 Kundinnen und Kunden sowie Abfälle im Zusammenhang mit dem Abbruch von Infrastruktur.
Beschreibung, Methoden und Annahmen	Als Zähler wurden die standortbasierten Gesamt-THG-Brutto-Emissionen sowie die marktbasierten Gesamt-THG-Brutto-Emissionen herangezogen. Die Umsatzerlöse belaufen sich auf 3.287.386 TEUR (2024: 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: 2,28 t CO ₂ -eq / TEUR (2024: 2,51 t CO ₂ -eq / TEUR) Marktbasierte THG-Intensität: 2,28 t CO ₂ -eq / TEUR (2024: 2,50 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. Alle Anlagen, welche gemäß § 32 WRG bewilligungspflichtig sind, müssen mindestens alle fünf Jahre sofern in der wasserrechtlichen Bewilligung nicht ein kürzerer Zeitraum vorgeschrieben ist, hinsichtlich der Einwirkungen auf ein Gewässer, den Betriebszu-stand und die Wirksamkeit, überprüft werden. Geeignete Sachverständige oder sach-kundige Anstalten und Unternehmen müssen diese Überprüfung durchführen. Die Sicherstellung der Umsetzung der Vorgabe erfolgt durch den Prozess „Fremdüberprü-fungen §134 WRG durchführen“. In den Bescheiden sind Überprüfungsvorgaben vorgeschrieben, die seitens ASFINAG zu erfüllen sind und deren Einhaltung mittels des Prozesses „Labordienstleistungen abwickeln“ umgesetzt werden.
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 BMIMI 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. Das Ziel des Leitfadens ist es den Eintrag von Chlorid in das Grundwasser so gering wie möglich zu halten und dient der Behörde als Bewertungsgrundlage für die wasser-rechtliche Bewilligung. Im Rahmen der wasserrechtlichen Bewilligung von Gewässerschutzanlagen bildet dieser Leitfaden eine wesentliche Grundlage. Ohne der Berücksichtigung des Leitfadens stellt die örtlich zuständige Wasserrechtsbehörde keine wasserrechtlichen Bewilligungen für diese Anlagen aus. Schon aus diesem Grund ist sichergestellt, dass der Leitfaden im Planungsprozess zur Anwendung kommt.
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	
Titel der Maßnahme	
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 Streumiteinsatz“ 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“	
Titel der Maßnahme	
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 Streumiteinsatz“ bei.
Zeithorizont	Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde 2021 begonnen und diese soll 2026 abgeschlossen sein.
Anlassbezogene Verdichtung der Gewässerschutzanlagen	
Titel der Maßnahme	
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 rund 2.200 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 34 Mio (2024: Ca. EUR 27 Mio) OpEx: Ca. EUR 20 Mio (2024: Ca. EUR 24 Mio)
Zukünftige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 240 Mio (2024: Ca. EUR 233 Mio) OpEx: Ca. EUR 157 Mio (2024: Ca. EUR 108 Mio)

Titel der Maßnahme	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 Streumiteleinsatz 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 Kundinnen und Kunden 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)	33.664.480 kg / Jahr (2024: 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. Der Chlorideintrag ins Wasser hat sich gegenüber dem Vorjahr um etwa 8% erhöht, da auch der Salzverbrauch im Berichtsjahr um diesen Prozentsatz gestiegen ist. 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 - Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit - Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Im Rahmen des Klima- und Umweltschutzprogramms (KUSP) setzt die ASFINAG einen Schwerpunkt auf die Schonung und den Schutz von Wasserressourcen am Autobahnen- und Schnellstraßennetz. Vor diesem Hintergrund werden Maßnahmen zu Wassereinsparungen und zur Reinigung der Straßenwässer gesetzt (Zum KUSP siehe auch <i>ESRS E1, Kapitel E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel</i>). Das Konzept 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 des Abwassers 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 2.200 Gewässerschutzanlagen der ASFINAG in Betrieb, die etwa die Hälfte des Streckennetzes abdecken. Die Anzahl der Gewässerschutzanlagen wurde im Jahr 2025 detailliert evaluiert. 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. Um den Fortschritt der Umsetzung der Maßnahmen zu monitoren, finden regelmäßige Abstimmungsrunden, sogenannte Kernteams, statt. An diesen Kernteams nehmen Personen aus den diversen Gesellschaften teil, die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sind.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Vorgaben des Klima- und Umweltschutzprogramms hinsichtlich Wasserressourcen beziehen sich hauptsächlich auf die eigenen Geschäftstätigkeiten und die nachgelagerte Wertschöpfungskette des österreichweiten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes 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 BMIMI 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) 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:

Titel der Maßnahme	Testbetrieb 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	2025 wurde eine ABM als Testgebiet für den Betrieb von Smart Metern festgelegt. Nach Evaluierung des Testbetriebs ist die weitere Ausrollung geplant. Die Maßnahme soll einen Überblick über die interne Wasserentnahme ermöglichen, um in weiterer Folge Reduzierungsmaßnahmen setzen zu können.
Zeithorizont der Maßnahme	Der Testbetrieb ist für 2026 vorgesehen.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen
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

Wassersparende Sanitäreinrichtungen	
Titel der Maßnahme	
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	In Neubauten und bei Bestandssanierungen von Hochbauten werden ausschließlich Produkte verwendet, welche dem naBe-Aktionsplan entsprechen.
Zeithorizont der Maßnahme	Ab 2026
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen.
Wasserenthärtungsanlagen	
Titel der Maßnahme	
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
Leitungsinformationssystem Wasserversorgung	
Titel der Maßnahme	
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
Gewässerschutzanlagen	
Titel der Maßnahme	
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ableitung von Wasser (Niederschlagswasser)
Adressiertes wesentliches IRO	Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Jährliche Erhöhung der Anzahl oder Anpassung an den Stand der Technik der Gewässerschutzanlagen. Derzeit betreibt die ASFINAG rund 2.200 Gewässerschutzanlagen. 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 34 Mio. (2024: Ca. EUR 27 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 20 Mio. (2024: Ca. EUR 22 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 240 Mio. (2024: Ca. EUR 233 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 157 Mio. (2024: Ca. EUR 108 Mio.)

Titel der Maßnahme	Leitungsinformationssystem Flüssigkeiten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ableitung von Wasser (Niederschlagswasser)
Adressiertes wesentliches IRO	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 2035 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 des 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%) bis geringe (10-20%) Wahrscheinlichkeit vorausgesetzt, von Wasserstress betroffen zu sein.

Im Szenario für 2030 – unter der Annahme des „Business as usual“ – zeichnet sich das gleiche Bild ab. Ein Gebiet zwischen Judenburg in der Steiermark und Klagenfurt in Kärnten muss mit der 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. Das Gebiet im Süden Österreichs mit einer Betroffenheit von 10-20% wird sich laut Prognose bis 2050 über weite Teile der Steiermark inklusive Mariazell im Norden, Graz und Leibnitz im Süden erstrecken und sich bis nach Salzburg (St. Michael im Lungau) ausbreiten.

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 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. Compliance soll das Unternehmen und seine Mitarbeitenden und Organe (präventiv) vor Fehlverhalten bewahren, das auf Unwissenheit, Fahrlässigkeit oder Vorsatz beruht. Gemäß der Beilage ist der Fachbereich ist zu bestimmten, in der Beilage näher beschriebenen Zeitpunkten zur Sicherstellung der Compliance verpflichtend zu konsultieren. Die Beilage regelt auch die Überwachung der Einhaltung durch stichprobenartige Kontrollen.
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, mit dem Ziel einer rechtskonformen Umsetzung. Projektbezogen wird im Rahmen des jeweiligen Projektänderungs-Jour fixe unter Mitwirkung des Projektteams, externer Umwelt-Koordinationen und des Fachbereiches Umwelt- und Verfahrensmanagement die Einhaltung des Leitfadens hinterfragt.
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 Mitarbeitende 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. - Die Einhaltung des im Leitfaden skizzierten Prozesses wird durch den Abschluss der Nachkontrolle durch das BMIMI bestätigt.
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 Mitarbeitende 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 Grünbrücken oder Grünunterführungen an Neubaustrecken, die Nachrüstung mit solchen an Bestandsstrecken sowie die Funktionserhaltung von diesen. - Ziel ist die 100%-ige Erfüllung der Vorgaben der Dienstanweisung. Der Fortschritt der Umsetzung wird vom BMIMI überwacht.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Dienstanweisung ist österreichweit von der ASFINAG umzusetzen.
Verantwortung für die Umsetzung	Für die Umsetzung verantwortlich ist die Abteilung „Projektentwicklung“.
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 - Erhöhter finanzieller Aufwand durch den Anpassungsbedarf bei der Bewirtschaftung von Ausgleichsflächen, durch Regularien hinsichtlich Flächenverbrauch sowie Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität - Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation im Zusammenhang mit dem Klimawandel
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“, „Fachgerechte Pflege von Bäumen und Beständen“ und „Baumschutzschulung“
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 - Erhöhter finanzieller Aufwand durch den Anpassungsbedarf bei der Bewirtschaftung von Ausgleichsflächen, durch Regularien hinsichtlich Flächenverbrauch sowie Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation zur Erhöhung der Biodiversität - Anpassung der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation im Zusammenhang mit dem Klimawandel
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Im Rahmen der ForstG-Schulung werden Mitarbeitende 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. Der Fokus der Baumschutzschulung lag in diesem Geschäftsjahr auf dem Wiener Baumschutzgesetz. Das Monitoring der Teilnahme an der ForstG-Schulung erfolgt über ein eigenes IT-System zur Verwaltung von Schulungen.
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 Grünquerungs-Bauwerke, 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 bis 2040 umgesetzt sein.
Derzeitige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 2 Mio. (2024: Ca. EUR 2 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 68 Mio. (2024: Ca. EUR 63 Mio.)
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Ausgleich / Kompensation
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Grünbrücken und Grünunterführungen sind naturbasierte Lösungen, die dem Erhalt der biologischen Vielfalt dienen.
Leistungsindikatoren	- Taxonomiefähiger CapEx: Ca. EUR 1,4 Mio. (2024: Ca. EUR 0,88 Mio.) - Taxonomiekonformer CapEx: Ca. EUR 0,2 Mio. (2024: Ca. EUR 0,05 Mio.) 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	Durchführung von Funktionskontrollen an 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	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 Störungen die Funktion der Grünquerungs-Bauwerke beeinträchtigt (z. B. missbräuchliche Geräte- und Materiallagerung durch Dritte). Anschließend wird die Beseitigung allfällig festgestellter Störungen veranlasst.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend während der Lebensdauer umgesetzt.
Abhilfemaßnahmenhierarchie	Hierbei handelt es sich um eine Funktionskontrolle.
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Grünbrücken und Grünunterführungen 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	<i>Siehe ESRS E1, Kapitel E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten</i>
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 Mitarbeitende haben über das ASFINAG-GIS Zugriff auf diese Daten. Die Kataster werden auch als Managementinstrument verwendet. Die erfassten Daten werden 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.

Titel der Maßnahme	Veröffentlichung der Grünbrücken und Grünunterführungen sowie sonstige Bauwerke, welche die Funktion einer Grünquerung erfüllen auf der Koordinationsplattform Lebensraumvernetzung
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 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 Vermeidungsmaßnahme, keine Abhilfemaßnahme.
Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen	Grundlage der Maßnahme ist das Wissen über die Funktionalität bestehender Grünquerungen von Expertinnen und Experten der ASFINAG.

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 Grünquerungs-Bauwerke 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 2025 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. (2024: 27 %)
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine Änderungen der Ziele und Kennzahlen im Jahr 2025.
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 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 Legistikradars überwacht. Für nähere Informationen *siehe ESRS G1*. Weiters wird regelmäßig evaluiert, ob Anpassungen der Pflegemaßnahmen der Begleitvegetation aufgrund 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 210 Streckenabschnitte der ASFINAG in oder in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität, die Fläche beläuft sich gesamt auf 1.426,7 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	• 210 Streckenabschnitte (2024: 210 Streckenabschnitte) • 1.426,8 ha (2024: 1.426,8 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	62 km ² (2024: 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 2025 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 22,7 km ² . (2024: 21,4 km ²)

Titel der Kennzahl	Grünbrücken und Grünunterführungen
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 Grünquerungs-Bauwerke, welche explizit als Überführung oder Unterführung am ASFINAG-Netz bisher errichtet wurden. Die Summe der Grünquerungs-Bauwerke wird als Anzahl gemessen.
Validierung durch externe Stelle	Der Parameter wird nicht von einer externen Stelle validiert.
Wert	Derzeit gibt es 58 explizite Grünquerungs-Bauwerke. (2024: 58 Stück)

Titel der Kennzahl	Grünquerungen, d. h. Grünbrücken und Grünunterführungen sowie sonstige Bauwerke, welche die Funktion einer Grünquerung erfüllen
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 Grünbrücken und Grünunterführungen sowie sonstige Bauwerke (insbesondere Tunnel, Unterflurtrassen, Talübergänge), welche die Funktion einer Grünquerung erfüllen.
Validierung durch externe Stelle	Der Parameter wird vom Umweltbundesamt validiert.
Wert	Derzeit gibt es ca. 400 Grünquerungen.

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 Mitarbeitenden. Der Leitfaden wird regelmäßig an Gesetzesänderungen angepasst. Der Leitfaden ist Bestandteil jeder Bauausschreibung, stellt die komplexen Zusammenhänge der unterschiedlichen Gesetze des Abfallrechts dar und dient als Nachschlagewerk für abfallrechtliche Fragestellungen. Mitarbeitende sind gemäß Compliance-Schulungskonzept verpflichtet alle drei Jahren die Compliance Schulung Abfallrecht zu besuchen (Dauer: 1 Tag). Darin werden unter anderem die Inhalte des Leitfadens vertieft vorgetragen und mit den Teilnehmenden bearbeitet. Dieses Konzept ist ausgerichtet auf die Abkehr von der Nutzung von Primärrohstoffen, einschließlich einer relativen Zunahme der Nutzung sekundärer (recycelter) 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 Mitarbeitenden 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 legt 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 Kundschaft zum Thema Abfall entlang der Strecke durchgeführt werden.
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend bis 2030 umgesetzt werden.

Titel der Maßnahme		Ökosozielles 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 über 20 ökosozielle Qualitätskriterien, aus denen projektspezifisch gewählt werden kann. Die Bieter:innen haben die Möglichkeit, im Zuge der Angebotslegung die jeweils ausgeschriebenen Kriterien anzubieten. Zu diesen ökosoziellen 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 2030 soll der Recyclinganteil bei Asphaltkonstruktionen von ASFINAG-Bau- und Sanierungsmaßnahmen 30 % bei möglichen Projekten betragen. Ausgenommen sind Deckschichten, da hier die Zugabe von Recyclingmaterial aufgrund 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 2030 erreicht werden.

Zielniveau	Erhöhung des Recyclinganteils in Asphaltkonstruktionen auf 30 %.
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	Der Recyclinganteil in Asphaltkonstruktionen im Jahr 2025 beträgt mindestens 15 %. (2024: 10 %)
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Das Ziel wurde im Jahr 2025 überarbeitet und soll ab dem Jahr 2026 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	2 Projekte erfüllen im Jahr 2025 die Voraussetzungen. (2024: 2 Projekte)
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 wesentlichsten Produkt- und Materialströme im Zusammenhang mit dem Bau und der Sanierung von Autobahnen und Schnellstraßen sind:

- Stahl und Betonstahl
- Asphalt
- Beton und Betonfertigteile
- Holzbeton
- Hydraulische Bindemittel
- Schüttmaterial, Sand und Schotter
- Fahrzeugrückhaltesysteme
- Aluminium und Edelstahl
- Energiekabel
- Kunststoffrohre und -schläuche / Schlauchlining
- Bitumen, -emulsionen und bituminöse Abdichtungen
- Kunststoffabdichtungen

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. Zudem sind leichte und mittelschwere Maschinen, (L-)LKWs sowie Verkehrszeichen für die betriebliche Erhaltung notwendig. Für den Betrieb der eigenen Fahrzeuge wird Treibstoff benötigt.

Wesentliche Produkt- und Materialströme der MSG entstehen insbesondere im Zusammenhang mit folgenden Diensten:

- Verkehrsüberwachungssysteme
- Errichtung von Mautgantries
- Internet Protocol Core
- Autobahn-Datennetz
- Akustisches Tunnelmonitoring
- ASFINAG Access Control Management
- Videoüberwachung
- IT-Infrastruktur

Zudem vertreibt die ASFINAG Vignetten und GO-Boxen. Diese werden extern zugekauft und an die Kundschaft weiterverkauft. Die im Berichtsjahr zugekauften und gelieferten sowie die für das Berichtsjahr 2025 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 Holzbeton-Lärmschutz-Elemente. 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 Stahl-, Aluminium- und Edelstahlprodukten verwendet. Hierbei werden unter anderem Lanthan, Cer, Praseodym, Neodym, Gadolinium, Terbium, Dysprosium, Lutetium, Ytterbium und Yttrium verwendet. Des Weiteren wird Erbium bei der Herstellung von Kabel eingesetzt. Bei der Herstellung von IT-Geräten, wie zB.: Handys, Bildschirme oder Notebooks, finden Neodym, Terbium, Praseodym, Dysprosium, Yttrium, Lanthan, Samarium Anwendung.

Für die Herstellung von Stahl, Alu, Kabel und elektronischen Geräten, sowie Kunststoffprodukten können kritische Rohstoffe verwendet werden. Dazu zählen Bauxit, Bor, Flussspat, Helium, Koks, Wolfram, Magnesium, Mangan, Nickel, Niob, Lithium, Antimon, Kupfer, Germanium, Vanadium, Beryllium und Kobalt.

Die folgende Tabelle zeigt die wesentliche Ressourcenzuflüsse im Geschäftsjahr 2025:

Wesentliche Ressourcenzuflüsse			Wiederverwendung				Recycling			
			Gewicht wieder-verwendeter Produkte und Komponenten		Anteil am Gesamtgewicht		Gewicht recycelter Materialien		Anteil am Gesamtgewicht	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Prozent	Prozent	Tonnen	Tonnen	Prozent	Prozent
Technische Produkte, Bestandteile und Materialien	4.007.299	3.874.239	217.190	579.647	5,4	15,0	202.476	209.795	5,1	5,4
Biologische Materialien	71.339	14.770	0	0			0	0		
Verpackungen										
Summe	4.078.638	3.889.010	217.190	579.647	5,3	14,9	202.476	209.795	5,0	5,4

Der prozentuale Anteil biologischer Materialien beträgt 0,4% (2024: 1,7%).

Berechnung der Ressourcenzuflüsse

Ressourcenzuflüsse Bau

Ressourcenzuflüsse für Bautätigkeiten wurden basierend auf den eingemeldeten Mengen der verbauten Hauptbaustoffe durch die Bauunternehmen im Geschäftsjahr 2025 erhoben. Die 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 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. Für die im Geschäftsjahr zugekauften Maschinen und Fahrzeuge wird das im Anlagenverzeichnis hinterlegte Gewicht erhoben. Bei Verkehrszeichen wird die gelieferte Menge im Berichtsjahr erhoben.

Ressourcenzuflüsse Maut

Ressourcenzuflüsse des Servicemanagements und Servicebetriebs werden anhand von Rechnungen oder Daten aus dem Anlagenverzeichnis in Stück oder Meter erhoben, das Gewicht je Einheit ermittelt und anschließend in Tonnen umgerechnet. Die im Berichtsjahr zugekauften und gelieferten sowie die für das Berichtsjahr 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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Verwertungsverfahren	4.684.072	2.153.158	0	78.303	4.684.072	2.231.461
Vorbereitung zur Wiederverwendung	3	4	0	0	3	4
Recycling	4.684.042	2.142.521	0	10	4.684.042	2.142.530
Sonstige Verwertungsverfahren	27	10.634	0	78.293	27	88.927
Beseitigung	1.035.262	920.322	4.568	20.909	1.039.830	941.231
Verbrennung	6.709	104.549	0	32	6.709	104.581
Deponierung	1.028.553	815.774	4.568	20.877	1.033.121	836.651
Sonstige Arten der Beseitigung	0	0	0	0	0	0
Gesamt	5.719.334	3.073.481	4.568	99.212	5.723.902	3.172.693

Die Gesamtmenge der nicht-recyclten Abfälle beträgt 1.030.158 Tonnen (2024: 1.040.000 t) und der prozentuale Anteil der nicht-recyclten Abfälle beläuft sich auf 32 % (2024: 18 %). Die Gesamtsumme der gefährlichen Abfälle beträgt 99.212 Tonnen (2024: 4.568 t). 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 zum Großteil aus Beton, Asphalt, Stahl sowie Aushubmaterial zusammen. Es fallen außerdem Abfälle der Kategorie elektromaschinelle Ausrüstung, wie beispielsweise Kabel oder elektronische Geräte, 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.

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 Straßenkehricht. 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. Nicht mehr funktionstüchtige

Maschinen und Fahrzeuge, welche nicht weiterverkauft werden können, werden einem Verwertungsprozess zugeführt.

Abfallströme Maut

Zu den wesentlichen Abfällen der MSG zählen elektrische und elektronische Geräte, Kabel, Bauteile aus Stahl und Aluminium, Verkehrsüberwachungsanlagen (VÜS-Anlagen) und Gantries. Beim Abbruch der VÜS-Anlagen fallen hauptsächlich Stahl, Beton und Aluminium an. Defekte IT-Geräte werden an eine:n befugte:n Abfallsammler:in übergeben.

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.

Kritische Rohstoffe und Seltene Erden (wie bei den Zuflüssen angeführt) können als Abfälle bei Elektronischen Geräten und von Stahl-, Aluminium- und Edelstahlprodukten anfallen, sofern sie nicht einem Verwertungsprozess zugeführt werden.

Berechnung der Abfallkennzahlen

Abfälle im Bau allgemein

Für die Berechnung der wesentlichen Abfälle im Zuge von Bautätigkeiten wurden die von den Bauunternehmen eingemeldeten Mengen herangezogen und auf die Gesamtbauleistung hochgerechnet. Die Erfassung der Mengen erfolgt in Tonnen.

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.

Abfälle Maut

Elektrische und elektronische Geräte, Kabel sowie Bauteile werden in Stück oder Metern gemäß Abrechnungen oder Anlagenabgängen erhoben, das Gewicht je Einheit ermittelt und anschließend in Tonnen umgerechnet. Die angefallenen Mengen an Stahl, Beton und Aluminium für Gantries und VÜS-Anlagen werden in Tonnen erfasst. Die Abfälle werden kategorisiert und Verwertungs- und / oder Beseitigungsprozessen zugeordnet. IT-Geräte, welche an ein Entsorgungsunternehmen übergeben werden, sind dem Recycling zuzuordnen. Die Tonnage wird 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.

Kennzahlenbeschreibungen

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 werden die eingemeldeten Mengen der verbauten Hauptbaustoffe durch die Bauunternehmen im Geschäftsjahr 2025 herangezogen und auf die Gesamtbauleistung hochgerechnet. Die Mengen werden mit Hilfe von Umrechnungsfaktoren aus einschlägigen Bautabellen in Tonnen umgerechnet. Folgende Hauptbaustoffe ausgewählter Projekte müssen berücksichtigt werden, sobald eine festgelegte verbaute Menge überschritten wurde: • Stahl und Betonstahl • Asphalt • Beton und Betonfertigteile • Holzbeton • Hydraulische Bindemittel • Schüttmaterial, Sand und Schotter • Fahrzeugrückhaltesysteme • Aluminium und Edelstahl • Energiekabel • Kunststoffrohre und -schläuche / Schlauchlining • Bitumen, -emulsionen und bituminöse Abdichtungen • Kunststoffabdichtungen Betrieb: Die Daten der wesentlichen Produkte, technischer und biologischer Materialien im Zuge des Betriebs werden über die während des Berichtsjahrs eingekauften Mengen erhoben. Salz, Fahrzeuge 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. Verkehrszeichen werden in m² erhoben und mit Hilfe des EPDs in Tonnen umgerechnet. Maut: Zu den wesentlichen Produkten, technischen und biologischen Materialien der MSG gehören elektrische und elektronische Geräte, Kabel, Bauteile aus Stahl und Aluminium, Vignetten, GO-Boxen, Verkehrsüberwachungsanlagen (VÜS-Anlagen) und Gantries. Ressourcenzuflüsse des Servicemanagements und Servicebetriebs werden anhand von Rechnungen oder Daten aus dem Anlagenverzeichnis in Stück oder Metern erhoben, das Gewicht je Einheit ermittelt und anschließend in Tonnen umgerechnet. Die angefallenen Mengen an Stahl, Beton und Aluminium für Gantries und VÜS-Anlagen 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 Salzsilos benötigte Holzmenge und den Holzanteil von verbauten Holzbeton-Lärmschutz-Elementen.
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 Beton, Asphalt sowie Aushubmaterialien die einem Wiedereinbau auf der Baustelle zugeführt 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: 37,5 % (vgl. Economy Insights, 2025) • Asphalt: 10 % (vgl. Technische Vertragsbedingungen ASFINAG) • Beton: 6 % (vgl. BMK, Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Massivbaustoffen, 2021) • Metall: 24,7 % (vgl. European Environment Agency, 2025) • Kupfer: 50 % (vgl. Kupferverband e.V.) • Aluminium: 36 % (vgl. International Energy Agency) • Zink: 22 % (vgl. vmzinc)
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 Straßenkehricht, Restmüll von Park- und Rastplätzen und entlang der Strecke sowie Rückständen aus Gewässerschutzanlagen und Ölabscheidern. Sämtliche wesentliche 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 Straßenkehricht 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 der Kundschaft 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. 72,4 % thermischer Verwertung, 20,4 % Deponierung und 7,2 % 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 von den Bauunternehmen eingemeldeten Mengen herangezogen und auf die Gesamtleistung hochgerechnet. Im Rahmen der Bautätigkeiten fallen zum Großteil ungefährliche Abfälle und ein geringer Anteil gefährliche Abfälle an. Eingemeldet wurden von den Auftragnehmern die Abfall-Schlüssel-Nummer, die Abfall-Gefährlichkeit und die Menge in Tonnen für Wiedereinbau auf der Baustelle, indirekte Verfuhr Recyclinganlage / andere Baustelle sowie Deponierung. Mengen der Kategorie „Wiedereinbau auf der Baustelle“ wurden den Hauptbaustoffkategorien zugeordnet und als Wiederverwendung bei den Ressourcenzuflüssen erfasst. Diese Mengen werden nicht als Abfälle ausgewiesen. Mengen der Kategorie „indirekte Verfuhr Recyclinganlage / andere Baustelle“ werden dem Verwertungsverfahren „Recycling“ zugeordnet. Abfälle die einer Deponierung zugeführt werden, werden Stoffstrombildern des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2025) zugeordnet und die Mengen gemäß den entsprechenden Verwertungs- und Beseitigungsverfahren prozentual aufgeteilt.
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 – 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 VÜS-Anlagen, Gantries, elektrische und elektronische Geräte, Kabel, Bauteile aus Stahl oder Aluminium, GO-Boxen, nicht verkaufte Vignetten sowie IT-Geräte (Notebooks, iPads, iPhones, Bildschirme, Drucker, Server, diverse Kleinteile). Die Mengen werden in Stück oder Metern gemäß Abrechnungen oder Anlagenabgängen erhoben, das Gewicht je Einheit ermittelt und anschließend in Tonnen umgerechnet. Die angefallenen Mengen an Stahl, Beton und Aluminium für Gantries und VÜS-Anlagen werden in Tonnen erfasst. Die Abfälle werden Verwertungs- und / oder Beseitigungsprozessen zugeordnet: - VÜS-Anlagen / Gantries: Die unterschiedlichen Abfallarten werden Stoffstrombildern des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2025) zugeordnet und die Mengen gemäß den entsprechenden Verwertungs- und Beseitigungsverfahren prozentual aufgeteilt. - Kabel / elektrische und elektronische Geräte / Bauteile: Zuordnung zu passenden Abfallarten und den entsprechenden Stoffstrombildern des Bundesabfallwirtschaftsplans 2023 (Aktualisierung 2025) und anschließende Aufteilung der Mengen auf die entsprechenden Verwertungs- und Beseitigungsverfahren. - IT-Geräte: 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 - Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. - Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen. - Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	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 über 90 % 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 Betriebsrätinnen und Betriebsräten sind in Österreich gesetzlich geregelt und blicken auf eine lange Tradition der Sozialpartnerschaft zurück. Der Leitfaden „Personalführung“ unterstreicht die Wichtigkeit dieser Rolle im Unternehmen. 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. 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 ein Zwischenaudit bzw. eine Zertifizierung des Audits „berufundfamilie“ überprüft. Die in der Zielvereinbarung definierten Handlungsfelder werden mit Maßnahmen unterfüttert, welche im Zuge von Audit-Workshops auf Umsetzung evaluiert und bei Bedarf angepasst werden. Die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden ist der ASFINAG ein großes Anliegen und bildet eine Säule der Personalstrategie. Neben verpflichtenden Ausbildungen stellt die ASFINAG einen Katalog mit zahlreichen freiwilligen Seminaren, Aus- und Weiterbildungen zur Verfügung. Das Angebot wird jährlich reflektiert und bei Bedarf angepasst. Die ASFINAG bietet ihren Mitarbeitenden die Möglichkeit, Coaching 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 Mitarbeitenden jährlich ein Mitarbeitendengespräch zur Leistungseinschätzung und Kompetenzentwicklung sowie zu möglichen Schulungszielen und Entwicklungsmöglichkeiten geführt. 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 Mitarbeitenden in der Schulungsplattform DORA geführt. Auf diesem Wege wird geprüft, wie wirksam die Strategie zur Personalentwicklung ist.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die „Personalstrategie“ und der Leitfaden „Personalführung“ gelten österreichweit für sämtliche eigene Beschäftigte in allen Geschäftsbereichen.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Bereichsstrategie „Personal“ und alle damit zusammenhängenden Themen sowie im Folgenden dargestellten Konzepte (ausgenommen der Aktivitäten des Arbeitnehmer:innenschutzes) 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	- Die Kernarbeitsnorm 87 „Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes“ (1948) der IAO wurde in Österreich ratifiziert und ist seit 18. Oktober 1951 in Kraft. - Die Kernarbeitsnorm 98 „Vereinigungsrecht und Recht zu Kollektivverhandlungen“ (1949) der IAO wurde in Österreich ratifiziert und ist seit 11. November 1952 in Kraft.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Es wird regelmäßig eine Mitarbeitendenbefragung 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 werden den Mitarbeitenden über unterschiedliche Kanäle bzw. Formate zur Verfügung gestellt. Dazu zählen die „HR Wissen“-App im Intranet, Infoflyer, die Mitarbeitendenzeitung, Aushänge an den Standorten sowie die 2025 gelaunchte Polli-App für Dienst- und Privathandys.
Titel des Konzepts	Kollektivvertrag & Betriebsvereinbarungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	- Arbeitsbedingungen - Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. - Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen. - In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem ist teils eine fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung gegeben.
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 Mitarbeitende teils besserstellende) Vorgaben zur Arbeitszeit. Die gesetzlichen Höchstarbeitszeitgrenzen stellen jeweils das absolute Maximum dar und dürfen nicht überschritten werden. 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, welcher eine angemessene Entlohnung sicherstellt. Neben dem Kollektivvertrag regeln Betriebsvereinbarungen weitere entgeltwerte Leistungen der Arbeitgeberin wie Sozialleistungen (z. B. Essens- und Pensionszuschuss, Kollektivunfallversicherung) und die Abgeltung von besonderen Einsätzen. Eine faire Belohnung wird u.a. durch sichere Prozesse in der Personalverrechnung sowie durch Kontrollrechte des Betriebsrats garantiert. Funktionsgruppenschema und Beschäftigungskategorien sind dem Kollektivvertrag zu entnehmen. Die ebenfalls dort angeführte Gehaltstafel definiert, welche Beschäftigungsgruppe welches Gehalt bezieht und wird auf alle Mitarbeitenden angewendet. Darüber hinaus bereitet die ASFINAG derzeit die Umsetzung der EU-Entgelttransparenzrichtlinie vor, die Lohnunterschiede beseitigen und Transparenz im Vergütungssystem gewährleisten soll. Ziel ist das Überkommen des geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles und dass gleiche Arbeit mit gleichem Geld, ungeachtet des Geschlechts, entlohnt wird. Die EU-Entgelttransparenzrichtlinie zeigt das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle auf, anhand dessen die Wirksamkeit der Strategie zum gleichen Lohn für Männer und Frauen überprüft werden kann.
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Konzepte zielen auf sämtliche Mitarbeitende österreichweit ab. Die Auswirkung potenziell belastender Arbeitszeiten betrifft insbesondere Mitarbeitende 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
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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 inkl. mobilitätseingeschränkter Personengruppen angepasst. Zusätzlich gibt es in der ASFINAG seit 2025 Barrierefreiheitsbeauftragte, an die sich Betroffene mit ihren Anliegen wenden können. 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 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 Ruheräume oder Stockwerksküchen zur Verfügung.
Anwendungsbereich des Konzepts	Das Konzept zielt auf alle eigenen Mitarbeitenden österreichweit ab. Insbesondere fokussiert die Strategie auf Mitarbeitende im handwerklichen Bereich, die durch Arbeiten unter Verkehr besonders gefährdet sind.
Verantwortung für die Umsetzung	Die HR-Abteilung der Holding verantwortet das betriebliche Gesundheitsmanagement inkl. der Gesundheitsförderung. Die arbeitsmedizinischen Themen sind in der Abteilung „Arbeitnehmer:innenschutz“ verortet.
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 Team des Arbeitnehmer:innenschutzes ist erste Anlaufstelle zu den Themen rund um Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden. 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
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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. Initiativen wie beispielsweise 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 Führung von Mitarbeitenden. 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
Adressiertes wesentliches IRO	- In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem ist teils eine fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung gegeben. - Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	Ableitend von der Personalstrategie adressiert das Diversitykonzept der ASFINAG eine Reihe von Schwerpunkten. Dazu zählen u.a. der Umgang mit und die Eingliederung von Menschen mit Behinderung, Vielfalt und Chancengleichheit im Unternehmen, Geschlechtergerechtigkeit, Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Ethnie, Religion, sexuelle Orientierung sowie Alter und Generationenmanagement. Ziele des Diversitykonzepts sind die Anstellung und Eingliederung von Menschen mit Behinderung, die Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit im Unternehmen und die Schaffung eines Diversity-förderlichen Betriebsklimas, sowie die Positionierung der ASFINAG als attraktive Arbeitgeberin. 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). Kennzahlen wie zum Beispiel die Anzahl der Beschäftigten mit Behinderung, Diskriminierungsfälle, Teilnahme an Diversity-Schulungen und anderen Formaten wie z. B. Webcasts geben Aufschluss über die Wirksamkeit des Konzepts. Zusätzlich fließt das Feedback der betroffenen Mitarbeitenden in die Bewertung der Strategie ein. In Bezug auf das Thema der Vielfalt umfasst das Diversitykonzept unter dem Titel we@asfinag österreichweit alle Mitarbeitenden der ASFINAG.
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 umfasst alle eigenen Mitarbeitenden österreichweit.
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 Mitarbeitendenbefragung 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 hat Österreich alle Menschenrechtsübereinkommen ratifiziert. Alle in Österreich lebenden Menschen genießen die darin verbrieften Rechte. Neben der gesetzlichen Verankerung der Menschenrechte fließen sie 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 Kundinnen und Kunden. Zudem wurde 2024 eine eigenständige ASFINAG Human Rights Policy erarbeitet und in 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 Mitarbeitendenzeitung nicht nur sichergestellt, dass die menschenrechtsbezogenen Erwartungen seitens der 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

Die ASFINAG führt regelmäßig eine Mitarbeitendenbefragung 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 Mitarbeitendengruppen 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 Mitarbeitendenbefragung 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 Mitarbeitenden und Führungskräften werden gemeinsam Vorschläge erarbeitet, die die Zufriedenheit potenziell steigern können und psychische Belastungen reduzieren sollen. Regelmäßige Jour fixes zwischen unterschiedlichen Personengruppen im handwerklichen Bereich sollen ebenfalls zur Verbesserung der Zusam-

menarbeit und Strukturierung von Arbeit beitragen. Die Maßnahmen sind abhängig vom Handlungsbereich der Mitarbeitenden und differieren stark zwischen den Gesellschaften und Abteilungen.

NebenderBefragungalsFormderBeteiligungwerdendieMitarbeitendendurchdenBetriebsratvertreten,dersicherstellt, dass Unternehmensentscheidungen keine gravierenden negativen Folgen auf die Belegschaft mit sich bringen. Darüber hinaus haben Mitarbeitende die Möglichkeit, Innovationen über die sogenannte Ideenwerkstatt einzureichen. Weiters gibt es regelmäßig stattfindende Veranstaltungen mit Mitarbeitendenbeteiligung wie den Nachhaltigkeits- oder Innovation-Award. 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 Mitarbeitenden 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.

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). Mitarbeitende und deren Angehörige sind eingeladen, belastende Angelegenheiten kostenlos mit den Expertinnen und Experten 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 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 Mitarbeitende den einzelnen Kanälen vertrauen, jedoch wird ein genereller Vertrauensindex im Zuge der Mitarbeitendenbefragung 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 wird jährlich eine Arbeitsschutzausschusssitzung abgehalten. Hier werden Mitarbeitendenanliegen dem Management berichtet und Maßnahmen festgelegt. Ebenso sind im Compliancesystem 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
Adressiertes wesentliches IRO	- Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. - Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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, Familienzuwachsunterstützung, 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, Alterssabbatical oder Teilzeitpension. Letztere bezweckt, dass Dienstnehmer:innen, welche die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme einer Korridorpension 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.
Titel der Maßnahme	Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeitgrenzen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	- Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen. - Höhere Arbeitsbelastung aufgrund klimatisch bedingter Ereignisse und Veränderungen sowie Restriktionen der Einsatzflexibilität des Personals aufgrund der Altersstruktur
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Durch das Dokumentieren der Arbeitszeit durch die Mitarbeitenden und die automatische Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeiten 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 Höchstarbeitszeit verschickt. Bei Mitarbeitenden 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
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
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	Betriebsrätinnen und Betriebsräte
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Der periodische Austausch des Betriebsrat und dem Management stellt sicher, dass die Interessen der eigenen Arbeitskräfte wahrgenommen und vertreten werden. Die Betriebsratsumlage und Zurverfügungstellung von Mitteln für die Betriebsrätinnen und 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.

Titel der Maßnahme	Work-Life-Balance
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
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. • Angebot des lebensphasenorientierten Arbeitens (Eltern- und Pflegekarenzen, Teilzeitmodelle und Sabbaticals). • 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
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.

Inhalt und Ziel der Maßnahme	- Die ASFINAG bietet umfangreiche Schulungsmaßnahmen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge. - Regelmäßige Arbeitsplatzevaluierungen und sicherheitstechnische Begehungen beugen Arbeitsunfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen vor. - Gemeinsam mit der Unfallversicherung führt die ASFINAG Messungen zur Schadstoffbelastung in Tunneln und im Freilandbereich durch, wobei noch nie Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden. - Breites Angebot betrieblicher Gesundheitsvorsorge. Im eigens angelegten Gesundheitsportal können Einheiten mit Sessel-Shiatsu, Meditation, Impftermine und vieles mehr individuell gebucht werden. - Die ASFINAG stellt ihren Mitarbeitenden kostenlos die als Medizinprodukt zugelassene App „SkinScreeener“ zur Erkennung von Hautkrebs zur Verfügung. - Mit der Wiedereingliederungsteilzeit soll es Mitarbeitenden, 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.
Titel der Maßnahme	Geschlechtergleichstellung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	- Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt. - In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung.
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG hat mehrere Initiativen und Programme zur Gleichstellung der Geschlechter ins Leben gerufen, in deren Rahmen Themen wie Förderung von Diversity, das Empowerment von Mitarbeiterinnen und die Attraktivität der Arbeitgeberin aus Sicht der Frauen diskutiert werden. Außerdem finden regelmäßige Stammtische und Events zum Netzwerken statt. Weiters finden regelmäßig zielgruppenspezifische Veranstaltungen wie „she goes digital“ und der „Girls Day“ statt. Gleichstellungsorientierte Schulungen und eine gendergerechte Sprache sollen alle Mitarbeitenden für das Thema sensibilisieren. So wurde 2025 in der SG ein Workshop zur Sensibilisierung hinsichtlich genderspezifischer Diversity durchgeführt. 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 und die Vorbereitung zur Umsetzung der EU-Entgelttransparenzrichtlinie 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.
Titel der Maßnahme	Umfassendes Aus- und Weiterbildungsangebot
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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. Einmal im Jahr dient das Mitarbeiter:innengespräch 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.
Titel der Maßnahme	Inklusion und Unterstützung von Menschen mit Behinderung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Gleichbehandlung und Chancengleichheit: Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen
Adressiertes wesentliches IRO	In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem ist teils eine fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung gegeben.
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. Allen Mitarbeitenden 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.
Titel der Maßnahme	Maßnahmenpaket zur Förderung der Diversität
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Folgende Maßnahmen sollen die Vielfalt unter der Belegschaft fördern: • Ombudspersonen für Gleichbehandlung und Diversity. • Schulungen für Mitarbeitenden zum Thema Vielfalt und Inklusion. • 2025 wurde das „Diversity Business Impact Programm“ abgeschlossen, das eine möglichst diverse Gruppe an Teilnehmer:innen in ihrer beruflichen Entwicklung weiterhin 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.

Umfang aller Maßnahmen

Die angeführten Maßnahmen betreffen alle ASFINAG-Mitarbeitenden in ganz Österreich, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt oder überlassen sind. Zielgruppenspezifische Maßnahmen sind auf die jeweiligen Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden 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
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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 2025 verbuchte die ASFINAG 1.079 Ausfalltage (2024: 1.290), 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 2025.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.
Titel des Ziels	Mitarbeiter:innengespräch
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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 77,5% (2024: 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 durchzuführende Einscannen und Hochladen des Gesprächsbogens kann in manchen Unternehmensbereichen als Hürde für eine durchgängige Systemerfassung (und dadurch -auswertung) angesehen werden. Ziel wird anhand dazugehöriger Kennzahlen und der Fortschritt auf Basis der Vorjahreswerte überprüft.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2025.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 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	In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem 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	2025 waren 81 Personen (2024: 73) mit Behinderung in der ASFINAG angestellt. Damit konnte das Ziel in der Berichtsperiode nicht erreicht werden. Nachdem die ASFINAG auf die Meldung der Behinderung seitens der betroffenen Personen angewiesen ist und nicht alle Personen ihre Behinderung einmelden, ist von einer gewissen Unschärfe bei der Kennzahl auszugehen. Das genannte Ziel wird anhand dazugehöriger Kennzahlen und der Fortschritt auf Basis der Vorjahreswerte überprüft.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2025.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Titel des Ziels	Frauenanteil der Beschäftigten und Frauenanteil bei Nach- und Neubesetzungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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 den Anteil von Frauen bei Nach- und Neubesetzungen in Führungspositionen auf 40% zu erhöhen. Dabei handelt es sich um absolute Zielangaben.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	2025 waren rund 26,1% Frauen in der ASFINAG angestellt. Damit konnte das Ziel nicht erreicht werden. Der Frauenanteil bei Nach- und Neubesetzungen in Führungspositionen belief sich 2025 auf 45,8%, womit das Ziel erreicht wurde. Die genannten Ziele werden anhand dazugehöriger Kennzahlen und der Fortschritt auf Basis der Vorjahreswerte überprüft.
Zeitraum	Das Ziel bezieht sich auf 2025.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Umfang aller Ziele

Die Ziele betreffen alle Mitarbeitenden 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

	2024	2025	2024	2025
Geschlecht	Zahl der Beschäftigten (Personenzahl)		davon aktive Beschäftigte	
Männlich	2.495	2.618	2.477	2.589
Weiblich	837	907	798	868
Sonstige	0	0		
Nicht angegeben	0	0		
Gesamt	3.332	3.525	3.275	3.457

	2024	2025
Land	Zahl der Beschäftigten (Personenzahl)	
Österreich	3.332	3.525

	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
	männlich		weiblich		sonstige		Gesamt	
Zahl der Beschäftigten	2.495	2.618	837	907	0	0	3.332	3.525
Zahl der dauerhaft Beschäftigten	2.330	2.422	775	824	0	0	3.105	3.246
Zahl der wegen Neueintritt befristet Beschäftigten	76	89	17	32	0	0	93	121
Zahl der sonstig befristet Beschäftigten	89	107	45	51	0	0	134	158
Zahl der Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden	0	0	0	0	0	0	0	0
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	2.362	2.470	434	473	0	0	2.796	2.943
Zahl der Teilzeitbeschäftigten	133	148	403	434	0	0	536	582

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
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Es werden alle in der ASFINAG angestellten Mitarbeitenden inklusive karenzierten Personen und Personen in Altersteilzeit gezählt, ausgenommen ruhende Verträge. Von den Bundesländern mittels Vertrags überlassene Mitarbeitenden werden als eigene Beschäftigte gezählt. Diese Zählmethode gemäß ESRS weicht geringfügig von der Zählmethode im Konzernanhang Punkt 11. „Personalaufwand“ ab. Deswegen werden ergänzend in eigenen Spalten auch alle „aktiven“ in der ASFINAG angestellten Mitarbeitenden exkl. karenzierten Personen dargestellt. Die ASFINAG beschäftigt alle Mitarbeitenden 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	Eigene Belegschaft
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 Geschäftsführung) 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
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	2025 haben 202 Beschäftigte das Unternehmen verlassen (2024: 182 Beschäftigte). Werden Pensionsantritte und Todesfälle nicht eingerechnet, haben 2025 135 Beschäftigte das Unternehmen verlassen (2024: 110 Beschäftigte).

Titel der Kennzahl	Mitarbeiter:innenfluktuation
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
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 2025 5,7 % (2024: 5,5 %). Werden Pensionsantritte und Todesfälle nicht in die Fluktuation eingerechnet, betrug diese 2025 3,8 % (2024: 3,3 %).

Titel der Kennzahl	Anzahl der Voll- und Teilzeitbeschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
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

	2024	2025
	Zahl der Beschäftigten (Personenzahl)	
Anzahl Selbständige	0	0
Anzahl nicht angestellte Beschäftigte mit Leasingvertrag	53	17
Gesamt	53	17

Titel der Kennzahl	Anzahl der nicht angestellten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Eigene Belegschaft
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. 2025 wurden zahlreiche Arbeitskräfte mit Leasingvertrag als direkt angestellte Beschäftigte übernommen.
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 - 79%			
80 - 100%	Österreich	nicht relevant	Österreich

Titel der Kennzahl	Anteil der von Tarifverträgen abgedeckten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Der Kollektivvertrag deckt den Großteil der eigenen Beschäftigten ab. Nicht inkludiert sind im Wesentlichen 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	99,8% der Beschäftigten sind durch Tarifverträge abgedeckt (2024: 99,7%).

Titel der Kennzahl	Anteil der von Arbeitnehmervertretern abgedeckten Beschäftigten je Land im europäischen Wirtschaftsraum (EWR)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Mit Ausnahme der obersten Führungsebenen (Geschäftsführung) werden alle Beschäftigten durch den Betriebsrat vertreten. Die Zahlen werden als „Headcount“ stichtagsbezogen mit 31.12. des Berichtsjahres angegeben. Eine signifikante Anzahl an Arbeitnehmer:innen im Sinne der Definition gemäß ESRS wird nur in Österreich beschäftigt.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein

8.1.2.5. S1-9 – Diversitätskennzahlen

Geschlechterverteilung der obersten Führungsebene:

	2024	2025	2024	2025
Geschlecht	Anzahl		Anteil in %	
Männlich	7	5	78%	71%
Weiblich	2	2	22%	29%
Sonstige	0	0		
Gesamt	9	7	100%	100%

Altersverteilung der Beschäftigten:

	2024	2025	2024	2025
Altersklasse Beschäftigte	Anzahl		Anteil in %	
Beschäftigte unter 30 Jahren	355	406	11%	12%
Beschäftigte 30 bis 50 Jahre	1.824	1.922	55%	55%
Beschäftigte über 50 Jahren	1.153	1.197	35%	34%
Gesamt	3.332	3.525	100%	100%

Titel der Kennzahl	Geschlechterverteilung der obersten Führungsebene
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Die oberste Führungsebene wird durch die 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	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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 2025 den aktuellen Referenzwert, welcher 60 % des österreichischen Bruttomedianeinkommens (EUR 2.228, Wert der Statistik Austria für 2024) beträgt.

8.1.2.7. S1-11 – Soziale Absicherung

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

8.1.2.8. S1-12 – Menschen mit Behinderungen

	2024	2025
Geschlecht	Anteil der Menschen mit Behinderung (in Prozent)	
Männlich	2,0 %	2,0 %
Weiblich	2,9 %	3,1 %
Sonstige	0,0 %	0,0 %
Gesamt	2,2 %	2,3 %

Titel der Kennzahl	Anteil der Beschäftigten mit Behinderungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	In den vergangenen Jahren war ein geschlechterspezifisches Verdienstgefälle gemäß Berechnung laut Bundesgleichbehandlungsgesetz vorhanden. Zudem 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	Jahr	männlich	weiblich	sonstige	Gesamt
Mitarbeiter:innengespräch durchgeführt	Anteil in %	2024	78 %	76 %	-	78 %
	Anteil in %	2025	79 %	72 %	-	78 %

	Einheit	Jahr	männlich	weiblich	sonstige	Gesamt
Durchschnittliche Zahl der Schulungsstunden je Beschäftigte:m	Stunden [h]	2024	14,1	15,2	-	14,4
		2025	24,4	15,8	-	22,1
Anzahl der Schulungsstunden der eigenen Belegschaft	Stunden [h]	2024	34.831	13.206	0	48.036
		2025	63.389	15.022	0	78.411

Titel der Kennzahl	Anteil der Beschäftigten, mit denen Mitarbeiter:innengespräche durchgeführt wurden
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.
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 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
Adressiertes wesentliches IRO	Die ASFINAG leistet einen Beitrag zur Geschlechtergleichstellung durch den gelebten Umgang mit Gleichstellungsthemen. Weiters wird der Wissensaufbau der Mitarbeitenden aktiv gefördert und somit auch ihre Beschäftigungsfähigkeit gestärkt.

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.
	Die Erhöhung der Anzahl der Schulungsstunden der eigenen Belegschaft von rund 60% im Jahr 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 ergibt sich zur Hälfte aus einer tatsächlichen Erhöhung der abgehaltenen Schulungen und zur Hälfte aus einer verbesserten Methodik der Messung von Schulungen gegenüber einer Schätzung im Vorjahr.
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, Mitarbeitende mit Überlassungsvertrag oder Leasing-Mitarbeitende, durch das Qualitätsmanagementsystem ISO 9001 abgedeckt. In dessen Rahmen forciert die ASFINAG gesunde und sichere Arbeitsplätze und bietet umfangreiche Schulungsmaßnahmen zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsvorsorge.

Trotz weitreichender präventiver Sicherheitsvorkehrungen (siehe *Konzept Arbeitnehmer:innenschutz*) und intensiver Bemühungen, den Schutz der Mitarbeitenden stetig zu verbessern, kam es im Jahr 2025 zu einem Arbeitsunfall mit Todesfolge. Im Rahmen der Unfallevauiierung durch die zuständigen internen Sicherheitsfachkräfte, das Arbeitsinspektorat und die Unfallversicherung wurde festgestellt, dass alle Sicherheitsmaßnahmen und -vorgaben eingehalten wurden. Der Unfall ereignete sich aufgrund des Fahrfehlers eines Verkehrsteilnehmers, der den am Pannestreifen arbeitenden Mitarbeiter beim Entfernen von Reifenteilen tödlich verletzte.

Titel der Kennzahl	Anzahl arbeitsbedingter Todesfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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“ im Wesentlichen auf Bürostandorte, Autobahnmeistereien und Stützpunkte.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Es gab 2025 einen arbeitsbedingten Todesfall (2024: 0).

Titel der Kennzahl	Anzahl und Anteil meldepflichtiger Arbeitsunfälle
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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 2025 77 Arbeitsunfälle (2024: 62) und 13,69 Arbeitsunfälle je 1.000.000 Arbeitsstunden (2024: 11,49 Arbeitsunfälle je 1.000.000 Arbeitsstunden).

Titel der Kennzahl	Anzahl meldepflichtiger arbeitsbedingter Erkrankungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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	2025 sind 1.079 Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle erfasst (2024: 1.290).

Titel der Kennzahl	Anzahl der Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle bei nicht angestellten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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	2025 sind keine Ausfalltage aufgrund arbeitsbedingter Unfälle erfasst.

Titel der Kennzahl	Anzahl Wiedereingliederungen von langzeiterkrankten Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Potenziell belastende Arbeitszeiten für einen hohen Anteil an Mitarbeitenden in ganzjährigen oder saisonalen Schichtmodellen zur Sicherung des Unternehmenszwecks der Verfügbarkeit der kritischen Infrastruktur. Zudem kann es zu belastenden Arbeitsbedingungen und Gesundheitsschäden kommen.
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	2025 haben 11 Personen Wiedereingliederungsteilzeit begonnen (2024: 13).

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

	Jahr	männlich	weiblich	sonstige	Gesamt
Anteil der anspruchsberechtigten Beschäftigten, die Urlaub in Anspruch genommen haben	2024	18,8%	20,3%	/	19,2%
	2025	18,5%	18,7%	/	18,5%

Titel der Kennzahl	Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf familiären Urlaub
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
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. (2024: 100 %)

Titel der Kennzahl	Anteil der anspruchsberechtigten Beschäftigten, die familiären Urlaub genommen haben
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	Die Arbeitsbedingungen bei der ASFINAG zeichnen sich durch einen hohen Anteil unbefristeter Verträge, in vielen Fällen kollektivvertragliche Überzahlung, Gelegenheit zum sozialen Dialog sowie Vereinigungsfreiheit aus. Der Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmer:innen bei wichtigen Entscheidungen. Durch unterschiedliche Angebote erleichtert die ASFINAG die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben.
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. Zudem fehlende Möglichkeit der Einstellung von Menschen mit Behinderung.
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. von der ASFINAG Beschäftigten sowie Landesmitarbeitende. Ein Großteil des Gender Pay Gaps 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	12,4% (2024: 10,5%).

Titel der Kennzahl	Verhältnis der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Das Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung der am höchsten bezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller zum Stichtag 31.12. von der ASFINAG Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) sowie Landesmitarbeitende, ausgenommen Praktikant:innen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Das Verhältnis beträgt 2025 5,49 (2024: 5,50).

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
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Beschwerden oder Diskriminierungsfälle können über unterschiedliche Kanäle gemeldet oder bekannt werden. Dies können unternehmensinterne Vertrauenspersonen (zum Beispiel Führungskraft, Ombudsperson, oder Betriebsrat) oder Meldungen über das Hinweisgeberschutzsystem des Unternehmens sein. Ein im Jahr 2025 eingeführter unternehmensweit gültiger Leitfaden regelt die Einmeldung, Behandlung und Berichterstattung von arbeitsbezogenen Vorfällen. In Bezug auf wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen werden nicht nur Vorfälle des Berichtsjahres, sondern auch allenfalls frühere Vorfälle berücksichtigt, sofern eine Zahlung im Berichtsjahr erfolgte.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	Im Jahr 2025 wurden drei Fälle von Diskriminierung gemeldet (2024: 1) und es kam zu einer Beschwerde im Zusammenhang mit einem arbeitsbezogenen Vorfall (2024: 0). Sämtliche Fälle wurden umfassend aufgearbeitet und arbeitsrechtlich adressiert. Es wurden 2025 keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit arbeitsbezogenen Vorfällen geleistet (2024: 0).

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
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Innerhalb des Unternehmens können schwerwiegende Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte über unterschiedliche Kanäle gemeldet oder bekannt werden. Dies können unternehmensinterne Vertrauenspersonen (zum Beispiel Führungskraft, Ombudsperson, oder Betriebsrat) oder Meldungen über das Hinweisgeberschutzsystem des Unternehmens sein. Ein im Jahr 2025 eingeführter unternehmensweit gültiger Leitfaden regelt die Einmeldung, Behandlung und Berichterstattung von schwerwiegenden Vorfällen in Bezug auf Menschenrechte. In Bezug auf wesentlichen Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen werden nicht nur Vorfälle des Berichtsjahres, sondern auch allenfalls frühere Vorfälle berücksichtigt, sofern eine Zahlung im Berichtsjahr erfolgte.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	2025 wurden keine schwerwiegenden Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte bekannt oder gemeldet (2024: 0). Es wurden 2025 keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen in diesem Zusammenhang geleistet (2024: 0).

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 Mitarbeitendenbindung 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) Mitarbeitenden der ASFINAG ein und ist somit konzernweit für das Kerngeschäft an allen Standorten in ganz Österreich gültig. Die Rekrutierung neuer Fachkräfte wird durch ein Young Generations-Konzept unterstützt.
Verantwortung für die Umsetzung	Die Bereichsstrategie „Personal“ wird durch die Personalabteilung der Holding in Zusammenarbeit mit den HR-Abteilungen der Gesellschaften ausgearbeitet. In Abstimmung mit dem Vorstand wird diese dann auf die Gesellschaften ausgerollt. Die Gesellschaften sind dafür verantwortlich, die erforderlichen Maßnahmen selbstständig umzusetzen. Bei gesellschafts- oder regionalspezifischen Gegebenheiten werden die passenden Maßnahmen direkt durch die jeweiligen Gesellschaften initiiert.
Einbeziehung der Interessenträger:innen	Durch regelmäßige Mitarbeitendenbefragungen (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 risiko-freie Management pensionsbedingter Austritte zu erreichen, wurde 2022 das Projekt „Attraktive Arbeitgeberin“ ausgerollt und 2025 weitergeführt.

Titel der Maßnahme	Work & Study
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Das Work & Study-Konzept wurde 2025 bereits das fünfte 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 2025 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) animierte Avatare im Gaming-Stil kreiert. 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.
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	2025 konnte sich die ASFINAG zum wiederholten Male beim E-Sports-Festival als attraktive Arbeitgeberin zahlreichen Interessierten und potenziellen Mitarbeitenden vorstellen.
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	Mitarbeitendenempfehlungsprogramm (MEM – Mitarbeitende empfehlen Mitarbeitende)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Anfang 2023 wurde ein Mitarbeitendenempfehlungsprogramm implementiert. Ende 2025 konnten 769 Bewerbungen (2024: 512) und 125 Einstellungen (2024: 95) aufgrund von Empfehlungen durch Mitarbeitenden 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

Wenngleich sich der Fachkräftemangel vorrangig in technischen Berufen bemerkbar macht, betrifft das Thema alle Bereiche und wird mittels geeigneter Maßnahmen 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-Mitarbeitendenn
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Anzahl der Mitarbeitenden 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	21 Mitarbeitende wurden zum Berichtsstichtag mit Work & Study-Vertrag beschäftigt. Dies entspricht einem Anteil von 0,60% an den Beschäftigten (2024: 16 Mitarbeitende Anteil von 0,48% an den Beschäftigten).

Titel der Kennzahl	Anzahl Übernahmen Work & Study-Mitarbeitende in ein reguläres Dienstverhältnis
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Anzahl der Mitarbeitenden 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	5 Mitarbeitende mit Work & Study-Vertrag wurden im Berichtsjahr in ein reguläres Dienstverhältnis übernommen (2024: drei Mitarbeitende).

Titel der Kennzahl	Anzahl Bewerbungen über MEM
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Fachkräftemangel
Adressiertes wesentliches IRO	Fachkräftemangel
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Das Mitarbeitendenempfehlungsprogramm 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 Mitarbeitendenempfehlungen basierenden Bewerbungen über dieses System.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	769 Bewerbungen erfolgten auf Basis des Programms MEM (2024: 512).

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 Mitarbeitendenempfehlungen tatsächlich erfolgten Einstellungen werden basierend auf den Daten „Bewerbungen aufgrund des Mitarbeitendenempfehlungsprogramms“ und den Daten der neu im Unternehmen eingestellten Personen ausgewertet.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	125 Mitarbeitende wurden aufgrund von Empfehlungen des Programms MEM aufgenommen (2024: 95).

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

Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, werden verschiedene Konzepte und Maßnahmen umgesetzt, deren Wirksamkeit anlassbezogen und keinem standardisierten Prozess folgend geprüft werden. Im Jahr 2025 wurden neue Analysen zur Dauer des Recruiting- bzw. Einstellungsprozesses (Time to Fill und Time to Hire) eingeführt. Diese beinhalten die Dauer von der Stellenveröffentlichung (intern) bis zum Schließen der Stelle sowie die Dauer vom Bewerbungszeitpunkt bis zur Einstellungszusage.

8.3. S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

8.3.1. Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Nachfolgend werden die Konzepte für das Management der IROs im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette dargelegt.

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 (BVerGG). 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 BMIMI 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 Bundesbeschaffung GmbH (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:innenerklärung 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 regelmäßig 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 BVerG je nach Wertgrenze in einem transparenten Vergabeverfahren national oder EU-weit ausgeschrieben. Das BVerG 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 mehr 20 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 sowie zur Verbesserung der Maßnahmen (z. B. Anpassung oder generelle Überarbeitung von Kriterien) genutzt. 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 liegt für die Bestbieterermittlung von Bauleistungen die Qualitätsgewichtung im Jahr 2025 bei 15% (2024: 15%), 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. Siehe diesbezüglich auch E1-2 – <i>Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel</i>.

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. Seitens der Bundesregierung wurde im Jahr 2025 die Ausarbeitung einer neuen Schutzverordnung hinsichtlich des Schutzes der Bauarbeiter:innen vor Hitzebelastung begonnen. Diese soll voraussichtlich im Jahr 2026 in Kraft treten. Die Auswirkungen auf den derzeitigen Prozess der ASFINAG sowie etwaige daraus für die ASFINAG entstehenden Verpflichtungen müssen nach Veröffentlichung dieser Verordnung evaluiert werden.
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 der 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 Zuliefer- 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 eine Reihe von Kernarbeitsnormen der IAO – u. a. zu Zwangsarbeit und Kinderarbeit sowie Diskriminierung, Beschäftigung und Beruf – mit ein. Die Kernarbeitsnormen der IAO sind auch 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. Somit adressiert die Bieter- bzw. Integritätserklärung der ASFINAG indirekt auch die Leit-

prinzipien 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 Integritätsklärung 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 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 der Kundschaft 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 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. Durch diesen einfachen öffentlichen Zugang wird eine Bekanntheit der Kanäle angenommen. Eine weitere Feststellung der Bekanntheit dieser Kanäle und des ihnen entgegengebrachten Vertrauens wird nicht durchgeführt.

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 Baustellen zu gewährleisten, verfügt die ASFINAG über ein umfassendes Arbeitssicherheits- und Qualitätsmanagement inklusive der verpflichtenden Erstellung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzplans (SiGe-Plan) und Schulungen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit, welche über das gesetzliche Maß hinausgehen, in der Angebotsbewertung berücksichtigt. Dazu zählen Einsatz von Sicherheitsfachkräften, Toolboxmeetings oder Safety Walks.
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.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden anlassbezogen laufend umgesetzt.

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. Das Hauptaugenmerk der gesetzten Maßnahmen liegt daher 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.

Zusammenarbeit mit anderen Parteien

Seit 2023 ist die ASFINAG als erstes öffentliches Unternehmen strategische Partnerin des BMIMI 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 Expertinnen und Experten 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 Expertinnen und Experten, 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 laufend umgesetzte qualitative Zielsetzung, Nachhaltigkeitskriterien verpflichtend bei der Beschaffung von Bauvorhaben zu berücksichtigen. Auch die Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit aller Arbeitskräfte auf der Baustelle ist eine stetige übergeordnete Zielsetzung. Darüber hinaus sind keine quantitativen Ziele geplant, da 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 2025 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 15,9% (2024: 20,8%, korrigiert um ein nicht repräsentatives Sondergroßprojekt: 15,3%). Der durchschnittliche Anteil der ökosozialen Kriterien davon beträgt dabei 60% (2024: 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 30.12.2025 mit einer Ausfallszeit von sieben Tagen, wird der Unfall im Berichtsjahr 2025 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 57 Unfälle auf Baustellen erfasst (2024: 73 Unfälle). Zwei Personen sind dabei bei einem Arbeitsunfall auf der Baustelle verstorben (2024: eine Person).

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 0,043 Unfälle / Mio. EUR (2024: 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 Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport (BMWKMS), hat die ASFINAG ein „Handbuch Baukultur“ entwickelt. Unter dem Leitsatz „Baukulturelle Verantwortung sichtbar machen – für unsere Kundinnen und Kunden 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 Expertinnen und Experten 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 2025 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 BMWKMS, 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 Expertinnen und Experten zum Thema Baukultur besetzt. Unter den externen Expertinnen und Experten 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 Freibabeprozess 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 – 365 Tage im Jahr rund um die Uhr. Telefonische Anfragen werden auf Deutsch und Englisch sowie werktags zwischen 08:00 und 16:20 Uhr zusätzlich auf Tschechisch, Kroatisch, Polnisch, Ungarisch und Italienisch bearbeitet. Neben der telefonischen Betreuung bearbeitet das Service Center auch schriftliche Anfragen, die per E-Mail oder über das Kontaktformular eingehen. Bei der Gestaltung des Service Centers wurden keine betroffenen Gemeinschaften einbezogen. 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 auf der Website leicht auffindbar, weshalb keine gesonderte Erhebung zur Bekanntheit des Kanals erfolgt. Da keine Vergeltungsmaßnahmen zu befürchten sind, existieren in der ASFINAG keine spezifischen Schutzkonzepte in diesem Zusammenhang. Ebenso liegen keine Prozesse vor, um systematisch zu erfassen, ob Stakeholder:innen diesem Kommunikationskanal Vertrauen entgegenbringen. Die Zufriedenheit mit dem Service Center wird jährlich anhand des Customer Orientation Index (COI) für die Kommunikationskanäle Telefon und E-Mail erhoben.

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 2025 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 Mitarbeitenden. 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 Expertinnen und Experten 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 einen Experten für Baukultur im Fachbereich der BMG-Services verankert, der 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 Expertinnen und Experten 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.

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

Folgend wird der Aktionsplan Umgebungslärm erläutert. Dieser zielt darauf ab, diese negative Auswirkung durch Lärmemissionen im Rahmen der geltenden Standards und Richtlinien zu reduzieren.

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 (zuletzt 2022) wird durch das BMIMI in Zusammenarbeit mit der ASFINAG der Aktionsplan Umgebungslärm erstellt (zuletzt 2024), 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 2.278 km und wird ganzheitlich vom Aktionsplan Umgebungslärm berücksichtigt. Durch die Umgebungslärmkartierung werden sogenannte Lärm-Hotspots bzw. prioritäre Abschnitte ermittelt. Basierend darauf werden für die Aktionsplanung technisch, organisatorisch und wirtschaftlich machbare Abschnitte festgelegt. 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. Der Aktionsplan Umgebungslärm 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 BMIMI, 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 BMIMI (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 BMIMI (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. 2025 wurde die Umsetzung der darin festgehaltenen Lärmschutzmaßnahmen weitergeführt. 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 Sanierungen des Bestands 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 bis 2029 vorgesehen, wobei es aufgrund von nicht planbaren Einflüssen auch zu zeitlichen Veränderungen und Verschiebungen der Lärmschutzprojekte kommen kann.
Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	2025 erfolgte die weitere Abarbeitung der 2022 identifizierten Hotspots bzw. im Aktionsplan 2024 festgelegten prioritären Abschnitte. 2027 findet die nächste Umgebungslärmkartierung und 2029 die nächste Aktionsplanung statt. Eine parallele Abarbeitung von Abschnitten (Aktionsplanung 2024 und 2029) ist dabei aufgrund von Veränderungen im Bauprogramm möglich.
Derzeitige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 72 Mio. (2024: Ca. EUR 69 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 1 Mio. (2024: Ca. EUR 1 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 669 Mio. (2024: Ca. EUR 656 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 3 Mio. (2024: 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 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 BMIMI und wird von einem externen Auftragnehmer der ASFINAG durchgeführt. Die Validierung erfolgt intern sowie durch das BMIMI.

	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.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	Die Länge der Lärmschutzwände und -dämme beträgt 1.438 km (2025 wurden 19,3 km, 2024 7,8 km hinzugefügt).

Titel der Kennzahl	Fläche der gebauten Lärmschutzwände und -dämme (in m ²)
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 4.849.520 m ² (2025 wurden 60.295 m ² , 2024 33.988 m ² 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 BMIMI 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 239 Anfragen eingegangen (2024: 189 Anfragen).

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	2025 wurden rund EUR 72 Mio. an Investitionen für Lärmschutz aufgewendet (2024: knapp EUR 70 Mio.).

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	15 Verträge wurden abgeschlossen (2024: 17 Verträge).

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 und dem BMF abgestimmt und soll die Entwicklung bedarfsgerechter und wirtschaftlicher Projekte gewährleisten. Ziel des Baustellenmanagements ist es, für die Kundschaft 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 Kundinnen und Kunden 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 Netzentwicklungsprogramm. 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 BMIMI 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 BMIMI 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 definierten Assetklassen. Die Baustellenkoordination hat das Ziel, die Verkehrseinschränkungen aufgrund von Maßnahmen im Bauprogramm am Bestandsnetz möglichst gering zu halten. Dabei liegt der Fokus auf den unmittelbaren Folgejahren. 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 sowie Digitalisierung im Bau.
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 632 Mio. (2024: Ca. EUR 645 Mio.) OpEx: Ca. EUR 929 Mio. (2024: Ca. EUR 874 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	CapEx: Ca. EUR 4.795 Mio. (2024: Ca. EUR 4.545 Mio.) OpEx: Ca. EUR 7.694 Mio. (2024: 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 sowie resiliente Infrastruktur inkl. 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 kurzfristige Linderungs- bzw. langfristige Lösungsmaßnahmen ausgearbeitet, wobei derzeit eine verbesserte Methodik entwickelt wird, wie mit Netzengpässen umgegangen wird.
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	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	EVIS.AT stellt die österreichweit harmonisierte Grundlage für Echtzeit Verkehrsinformationssysteme dar und agiert in diesem Zusammenhang als Plattform für Aggregation, Harmonisierung und Verteilung von Baustellen, Verkehrsbehinderungen, Meldungen zu Ereignissen, Verkehrslage und Prognose in Echtzeit.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird laufend umgesetzt.

Fortschritt zu früheren Berichtszeiträumen	In 2025 wurde zum einen das BMI mit seinen neun Landespolizeidirektionen vollständig an EVIS.AT angebunden, sodass nun auch Verkehrsmeldungen der Polizei direkt in EVIS.AT einfließen. Weiters wird in enger Abstimmung mit den Bundesländern ab Anfang 2026 schrittweise die Clearingstelle für das niederrangige Streckennetz durch die ASFINAG übernommen, wodurch die Qualitätssicherung und Bearbeitung von allen Meldungen für das österreichische Straßennetz an einer Stelle sichergestellt werden.
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. 2025 wurde ein neues Stellplatzinformationssystem für LKWs ausgerollt, das die Anzahl freier Parkplätze auf Überkopfwegweisern anzeigt. Das neue System zeichnet sich durch eine höhere Genauigkeit aus und leitet Informationen automatisch an die digitalen Informationskanäle weiter. 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. Das neue LKW-Stellplatzsystem wurde 2025 ausgerollt und soll bis 2026 fast alle großen Rastanlagen abdecken.
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. Derzeit plant die ASFINAG ein Pilotprojekt für eine Bushaltestelle direkt auf der Autobahn in Nähe eines Bahnhofs. Somit können Endnutzer:innen ganz einfach von der Bahn zum Bus wechseln und umgekehrt. Für die Park & Ride-Anlage in Stockerau sind seit 2025 elektronische Anzeigetafeln auf der A22, der S3 und der S5 in Umsetzung. Diese zeigen die Abfahrtszeiten der nächsten Züge, freie Parkplätze in der Parkanlage sowie einen Reisezeitvergleich zwischen Zug und Auto an. Die Maßnahmen fördern die Multimodalität bzw. den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel.
Zeithorizont der Maßnahme	Der Baubeginn für die Bushaltestelle auf der Autobahn ist für 2027 geplant. Die elektronischen Anzeigetafeln sind seit 2025 in Umsetzung, die bis 2026 abgeschlossen sein soll.
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 BMIMI abgestimmt und im Rahmen des Abschnittsverzeichnisses von Autobahnen und Schnellstraßen durch dieses veröffentlicht.
Wert	Die Gesamtlänge des Streckennetzes beträgt 2.278 km (2024: 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 3.827,6 Mio. KFZ-km (2024: 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 29.312,7 Mio. KFZ-km (2024: 29.228,5 Mio. KFZ-km).
Titel der Kennzahl	Einkaufsvolumen ohne Bauprogramm
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 ausgenommen Leistungen des ASFINAG Bauprogramms ausgewiesen.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	EUR 391 Mio. (2024: 361 Mio.)
Titel der Kennzahl	Volumen Bauprogramm
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 werden die im Berichtsjahr angefallenen Kosten und Erlöse des ASFINAG Bauprogramms ausgewiesen, wobei allfällige Kostenbeteiligungen Dritter abgezogen sind.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	EUR 1.561 Mio. (2024: 1.519 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 2.117 Mio. (2024: 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	3.986 Lieferant:innen (2024: 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 Griffbarkeit, 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 99,30 % (2024: 99,10 %).

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 aufrechtzuerhalten. 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: $\text{Kennzahl} = (1 - \frac{\text{gesperrte FSKM} \cdot \text{Sperrdauer im Betrachtungszeitraum}}{\text{gesamte FSKM} \cdot \text{Dauer Betrachtungszeitraum}}) \cdot 100$ FSKM = Fahrstreifenkilometer
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird von keiner externen Stelle validiert.
Wert	98,12 % (2024: 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 folgendes Ziel 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 99,3 % (2024: 99,1 %), womit das Ziel im Berichtszeitraum übererfüllt 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 2025 gesetzt.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Weitere Daten und Zielwerte zum Netzzustand finden sich im Netzzustandsbericht, welcher in der aktuellsten Fassung unter <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/> zu finden ist.

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

Das Ziel betrifft 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

Das festgelegte Ziel leitet sich aus den gesetzlichen Vorgaben der TEN-V, des Bundesstraßengesetzes sowie den Vorgaben der Eigentümerin ab. Diese finden sich im Strategiemodell wieder. Ergänzend fließen die Ergebnisse des Referenzszenarios der Verkehrsprognose 2040 in die Zielformulierungen mit ein. Das Modell wird gemeinsam von BMIMI, 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 die Vorgaben der Eigentümerin basieren auf wissenschaftlichen Methoden. Letztere streben 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 vertreten.

8.7. S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

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 wie z. B. den ASFINAG-Pilot:innen gefördert und die Verkehrssicherheit durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Verkehrsüberwachungsanlagen 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 BMIMI 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 sieben 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.
Anwendungsbereich des Konzepts	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.
	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 Mitarbeitenden, 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	Prinzipiell gilt im Bereich der Verkehrssicherheit der Safe System Approach und der Shared Responsibility-Ansatz. Das bedeutet, dass die Verantwortung sicherer Straßen bei allen involvierten Abteilungen liegt und von ihnen getragen wird. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2030 inklusive darin definierter Handlungsfelder und strategischer Vorgaben zur Reduktion von Verkehrstoten, Schwerverletzten und Unfällen ist konkret 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 BMIMI. 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 Nutzer:innenzufriedenheitsbefragungen durch. Dabei wird die allgemeine Zufriedenheit mit der ASFINAG sowie die Zufriedenheit mit ihren strategischen Kernbereichen und detaillierten Aufgaben erhoben. 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 diversen Mobilitätspartner:innen 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 Weiterentwicklungen angestoßen werden.
Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	Relevante Anliegen zur Verkehrssicherheit seitens der Endnutzer:innen werden durch die für die Verkehrssicherheitsstrategie zuständige Person in der Konzernsteuerung – den „Strategie Owner Verkehrssicherheit“ – bei der weiteren Entwicklung der Strategie berücksichtigt.
Verfügbarkeit des Konzepts	Die Umsetzung der strategischen Vorgaben obliegt den Mitarbeitenden 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 Unterwegskontrolleur:innen und Traffic Manager:innen, kontrollieren einerseits die Einhaltung der ordnungsgemäßen Entrichtung 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 Sondertransportverwiegungen 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.

2025 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 Nutzer:innen bietet das ASFINAG Service Center 365 Tage im Jahr rund um die Uhr Unterstützung. Siehe hierzu die detaillierten Ausführungen in S3 – Kanäle zur Äußerung von Bedenken. Zusätzlich gibt es an den Streckenmaut- und Vertriebsstellen weitere Möglichkeiten für Nutzer:innen, ihre Anliegen kundzutun.

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 Bestandsstreckenabschnitten. - Jährliche Erneuerung von unterschiedlichen Fahrbahn- bzw. Straßen-Flächen-Markierungen. - Jährliche Prüfung von zahlreichen Brücken (Intervalle: Alle vier Monate Routinekontrollen durch den Streckendienst; in Zweijahresintervallen größere Brückeninspektionen; alle sechs Jahre Hauptbrückenprüfungen). - Umfangreicher Winterdienst mit Winterdienstfahrzeuge - 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 213 Mio. (2024: Ca. EUR 228 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 474 Mio. (2024: Ca. EUR 441 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 1.667 Mio. (Ca. EUR 1.418 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 3.958 Mio. (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. - Über 10.000 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. 525 C-ITS-Einheiten zur Kommunikation mit Fahrzeugen 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 10.000 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 Mitarbeitenden 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 39 Mio. (2024: Ca. EUR 36 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 47 Mio. (2024: Ca. EUR 44 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 394 Mio. (2024: Ca. EUR 415 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 428 Mio. (2024: 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 32 Mio. (2024: Ca. EUR 17 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 102 Mio. (2024: Ca. EUR 105 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	- CapEx: Ca. EUR 141 Mio. (2024: Ca. EUR 189 Mio.) - OpEx: Ca. EUR 949 Mio. (2024: 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 Nutzer: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 700 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. Jährlich werden abwechselnde Streckenabschnitte des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes geprüft und bei Bedarf mit zusätzlichen Schildern, besserer Beleuchtung oder Bodenmarkierungen ausgestattet. - Mehr als 400 Geisterfahrer:innenwarntafeln warnen im Auffahrtsbereich 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 - 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 Mitarbeitenden 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 drei Plätze sind in Planung. Seit 1. Juli 2015 erfolgen LKW-Kontrollen am österreichischen A&S-Netz auch durch speziell geschulte ASFINAG-Mitarbeitenden. 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 Mitarbeitende 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.

Kommunikation und Bewusstseinsbildung	
Titel der Maßnahme	
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 2025 lag der Fokus auf dem Thema Tunnelsicherheit. Unter dem Motto „Bitte den Ampelblick anwenden“ klärt die Info-Kampagne über die Wichtigkeit des „Ampelblicks“ vor der Einfahrt in den Tunnel auf. Denn sobald es in einem Tunnel zu einer möglichen Gefahrensituation kommt, wird die Ampel beim Tunnelportal auf gelb blinkend oder auch auf Rot gestellt, der Tunnel ist damit gesperrt. Dies ist – wie eine Umfrage des Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) zeigt – nicht für alle selbstverständlich, was mit dieser Kampagne geändert werden soll. 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.
Überwachung (in Kooperation mit Ländern und der Polizei)	
Titel der Maßnahme	
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	- 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.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Forschung und Entwicklung	
Titel der Maßnahme	
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.
Sicherheit für Mitarbeitende	
Titel der Maßnahme	
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. - Fahrsicherheitstrainings mit Winterdienstschwerfahrzeugen. - Personennotrufgeräte zur sicheren Durchführung von Alleinarbeiten.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Als Maßnahme zum Austausch mit verschiedenen Stakeholder:innengruppen in Projekten und Prozessen wird exemplarisch die Maßnahme der ASFINAG-Pilot:innen näher erläutert. Für weitere Formen des Stakeholder:innenaustausches siehe *SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger:innen*.

Titel der Maßnahme	ASFINAG-Pilot:innen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Meinungsfreiheit
Adressiertes wesentliches IRO	Förderung der Meinungsäußerung durch laufenden Einbezug verschiedener Stakeholder:innengruppen in Projekte und Prozesse
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG tauscht sich regelmäßig mit den sogenannten ASFINAG-Pilot:innen aus. Dabei handelt es sich um Vielfahrende, die mit ihrem Feedback dabei helfen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung abzuleiten und die Zufriedenheit der Kundenschaft weiter zu steigern.
	Pilot:innen können sich jederzeit über eine eigene E-Mailadresse bzw. Telefonnummer bei der ASFINAG melden. Einmal jährlich findet ein Event eigens für die Pilot:innen statt und ergänzend werden Onlineformate wie Webinare zur Information und Diskussion veranstaltet. 2025 wurde das Thema C-ITS behandelt. Jährlich wird mindestens eine Befragung durchgeführt, bei der die ASFINAG-Pilot:innen ihr Feedback zu bestimmten Themen abgeben können. 2025 wurden sie zum Thema „Grenzübergang der Zukunft“ befragt.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahme wird 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 BMIMI, dem BMI, der ASECAP, der PIARC oder dem 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 Nutzer:innen. Eine Ausnahme bilden die Sicherheitsvorkehrungen für ASFINAG-Mitarbeitende, 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 Maßnahmen wie Zufriedenheitsumfragen und das Service Center den laufenden Einbezug der Stakeholder:innen in Entwicklungen im Bereich Verkehrssicherheit sowie deren Meinungsäußerung. Außerdem trägt die ASFINAG durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Verkehrsüberwachungsanlagen 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 getötete Person 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 2025 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. Für die gefahrenen Kilometer siehe Fahrleistung Schwerverkehr und Leichtverkehr.
Leistung, Zielüberwachung, Bezugswert und Bezugsjahr	Das Ziel wird anhand unterschiedlicher Kennzahlen, die regelmäßig erfasst und überprüft werden, überwacht. Als Basisjahr für die Fortschrittsmessung wird 2020 herangezogen. Nachdem die jährlichen Werte erst Mitte des Folgejahres verfügbar sind, kann der Zielfortschritt an dieser Stelle nicht ausgewiesen werden. Die stets aktuellsten Verkehrssicherheitszahlen finden sich auf https://verkehrssicherheit.asfinag.at/ziele/ .
Zeitraum	Das Ziel gilt seit 2020 und soll somit auch für 2025 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 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. Als Basisjahr für die Fortschrittsmessung wird 2020 herangezogen. Da die jährlichen Werte erst Mitte des Folgejahres verfügbar sind, kann der Zielfortschritt an dieser Stelle nicht ausgewiesen werden.
Zeitraum	Das Ziel gilt seit 2020 und soll somit auch für 2025 erreicht werden.
Änderungen des Ziels	Im Jahr 2025 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 BMIMI, 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.

	2024	2025	2024	2025
	Anzahl		Rate	
			Anzahl / Mrd. km	
Verkehrstote	32	45	0,97	1,36

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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
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 BMIMI 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 BMIMI 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 BMIMI, das die Interessen der Bevölkerung vertritt, ab.
Verfügbarkeit des Konzepts	Der Mobilitätsmasterplan findet sich auf der Webseite des BMIMI.

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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
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	KEL-Projekt „Konzession E-Laden auf Rastplätzen“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Bereitstellung von Energie
Adressiertes wesentliches IRO	- Abgabe von Treibstoffen / Energie an Tankstellen und Rastplätzen in Zusammenarbeit mit Konzessionspartner:innen - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
Inhalt und Ziel der Maßnahme	2025 fand der Startschuss für das KEL-Projekt mit dem Start der europaweiten Ausschreibung für die Konzession zur Planung, Errichtung und zum Betrieb von E-Ladeinfrastruktur auf ASFINAG-Rastplätzen statt. Im Rahmen des Projekts erfolgt ab 2027 ein Grundausbau von E-Ladeinfrastruktur mit einem Mindestausbau für alle rund 60 ASFINAG-Rastplätze bis 2030. Darüber hinaus wird bedarfsorientiert ausgebaut.

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 mit der Ausschreibung im September 2025. 2027 ist der Start der Konzession geplant. Der stufenweise Ausbau erfolgt bis inklusive 2030.
Derzeitige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 24 Mio.
Zukünftige finanzielle Mittel	• CapEx: Ca. EUR 188 Mio.

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 Endnutzer:innen verfügbaren Tankstellen, an denen Treibstoffe verkauft werden.
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Wert	Am ASFINAG Streckennetz sind 87 Tankstellen verfügbar (2024: 87 Tankstellen).
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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	Berichtet werden alle Standorte, an denen E-Ladestationen für Endnutzer: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 53 Standorte mit Ladestationen (2024: 48 Standorte).
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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
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 364 PKW-Ladepunkte zur Verfügung (2025 wurden 40 Ladepunkte zusätzlich errichtet, 2024 104 Ladepunkte).

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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
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 21 LKW-Ladepunkte zur Verfügung, wobei 2025 kein zusätzlicher Ladepunkt errichtet wurde (2024: 21 LKW-Ladepunkte).

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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
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 364 E-Ladepunkte für PKWs. Der Bezugswert stand 2024 bei 324 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 2025 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 - Mögliche Erlöse aus der Vergabe von Konzessionen für E-Ladestationen
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 21 E-Ladepunkte für LKWs. Der Bezugswert stand 2024 bei 21 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 2025 kam es zu keinen Änderungen im Zusammenhang mit diesem Ziel.

Umfang und Festlegung der Ziele

Die Ziele betreffen das gesamte österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz und werden in der nachgelagerten Wertschöpfungskette schlagend. Der erleichterte Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge trägt zu einer CO₂-Reduktion bei und begünstigt eine nachhaltige Entwicklung. Die angeführten Ziele basieren auf den Vorgaben des Mobilitätsmasterplans des BMIMI und damit auf durchgeführten Studien und wissenschaftlichen Erkenntnissen. Das BMIMI war im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätsmasterplans im Austausch mit unterschiedlichen Stakeholder:innen und kann 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.

Mitarbeitende 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 Mitarbeitenden 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 Mitarbeitende, 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 seit 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 Mitarbeitenden handeln müssen, wenn sie einen Hinweis erhalten. - Monitoring: siehe G1-3 18 a.
Anwendungsbereich des Konzepts	Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden 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. • Monitoring: <i>siehe G1-3 18 a.</i>
Anwendungsbereich des Konzepts	Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG-Mitarbeitenden.
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 Mitarbeitenden 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 Kundinnen und Kunden und Geschäftspartner:innen. Der Leitfaden stellt die wesentlichen rechtlichen Vorgaben kurz vor. • Monitoring: <i>siehe G1-3 18 a.</i>
Anwendungsbereich des Konzepts	Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG-Mitarbeitenden.
Verantwortung für die Umsetzung	Der Verhaltenskodex wurde vom Vorstand freigegeben.
Verfügbarkeit des Konzepts	Der Verhaltenskodex richtet sich an alle Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden, 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 Mitarbeitenden 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	98% der betroffenen Beschäftigten haben 2025 eine Antikorruptionsschulung besucht (2024: 96%). Die auf volle 100% fehlenden 2% 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 Kalenderstichtag 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 Mitarbeitenden 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 seit 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 Bema- tung von hochrangiger Verkehrsinfra- struktur 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 Aspek- ten, verknüpft mit hohen Investitions- und Auftragssummen, lassen naturgemäß ein gewis- ses Risiko für potenzielle wirtschaftskriminelle Handlungen einzelner Mitarbeitenden 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. Erstatte 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 zeit- gerechten Reaktion auf neue für die ASFINAG relevante Gesetzes- und Verordnungsvorhaben. Die Wahrnehmung neuer Novellenvorhaben beruht im Wesentlichen auf einem regelmäßigen Monitoring von legistischen 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 aufgrund von Verstößen gegen Korrup- tions- und Bestechungsvorschriften (2024: 0). 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	159.876 (2024: 165.492)	Europäische Union

Die ASFİNAG nutzt die Mitgliedschaft in Interessensvertretungen zum Erfahrungsaustausch und zur Zusammenarbeit im Gesetzwerdungsprozess. Lobbyingtätigkeiten finden insbesondere in folgenden Bereichen statt:

- Mautwesen, wobei die ASFİNAG das Ziel der Einnahmensicherung sowie eine kundenfreundliche Abführung der Maut forciert
- Verkehrssicherheit, wobei die ASFİNAG eine ständige Erhöhung der Verkehrssicherheit anstrebt
- Green Mobility, wobei die ASFİNAG aktiv ihre Position als Teil der Verkehrswende einnimmt
- Cybersecurity, wobei die ASFİNAG eine Erhöhung der Sicherheitsvorkehrungen im Bereich Cybersecurity generell unterstützt

Die ASFİNAG ist im Transparenzregister der EU mit der Nummer „306873210055-73“ registriert.

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, UVPG 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 ASFİNAG leistet finanzielle Zuwendungen im oben beschriebenen Sinne nur im Rahmen von Mitgliedschaften an Interessensvertretungen mit Lobbyingarbeit bei der österreichischen oder europäischen Gesetzwerdung. 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 steht in regelmäßigem Austausch mit den zuständigen Behörden im Bereich Netz- und Informationssicherheit (NIS), insbesondere mit dem Bundeskanzleramt (BKA) und dem Bundesministerium für Inneres (BMI). Das BMI überprüft dabei die Umsetzung der Anforderungen des NIS-Gesetzes innerhalb der ASFINAG. Zusätzlich finden strukturierte Gespräche mit externen Dienstleister:innen statt, um sicherzustellen, dass Sicherheitsstandards auch über die Unternehmensgrenzen hinweg eingehalten werden. Gesellschaftsvertreter:innen wie Informationssicherheitsbeauftragte (ISBs) und Systemarchitekt:innen bringen ihre Expertise aktiv in die Entwicklung und Weiterentwicklung von Sicherheitsvorgaben ein.

Richtlinie 053 „Informationssicherheitsleitbild“	
Titel des Konzepts	
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“ definiert die strategische Ausrichtung der ASFINAG im Bereich Informationssicherheit. Sie bildet die Grundlage für ein unternehmensweites Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS), das als internes Kontrollsystem sicherstellt, dass betriebliche Abläufe, Prozesse und Handlungen regelkonform und sicher durchgeführt werden. Darüber hinaus legt die Richtlinie zentrale Ziele, Rahmenbedingungen und Maßnahmen fest, um Informationssicherheit systematisch und nachhaltig im Unternehmen zu verankern. Qualitative Ziele zur Erhöhung der IT-Sicherheit.
Anwendungsbereich des Konzepts	- Die Richtlinie „Informationssicherheitsleitbild“ erstreckt sich auf sämtliche Tätigkeiten, Funktionen, Prozesse und Vermögens- und Informationswerte im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie, die zur Erreichung der Unternehmensziele erforderlich sind. Anzuwenden ist die Richtlinie von allen Gesellschaften der ASFINAG. - 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 Informations- Sicherheitssystem orientiert sich an anerkannten Standards und fördert die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitskultur innerhalb der ASFINAG. Darüber hinaus werden die Vorgaben nationaler sowie europäischer Gesetzgebungen, insbesondere im Zusammenhang mit der NIS-Richtlinie (NIS-RL), berücksichtigt und umgesetzt. Die entsprechenden Anforderungen sind in die internen Richtlinien integriert.
Konzern-Informationsrichtlinie	
Titel des Konzepts	
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) definiert verbindliche Vorgaben zur Informationssicherheit und legt somit ein einheitliches Mindestmaß an Informationssicherheit für die gesamte ASFINAG fest. Die Richtlinie schafft klare Rahmenbedingungen für den verantwortungsvollen Umgang mit Risiken und Chancen im Bereich der Informationssicherheit und trägt damit zur nachhaltigen Sicherung digitaler Werte und Prozesse bei. - Qualitative Ziele zur Erhöhung der IT-Sicherheit.
Anwendungsbereich des Konzepts	- Die Konzern-Informationsrichtlinie richtet sich insbesondere an Personen, denen Daten und Informationen anvertraut sind 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 Informations- Sicherheitssystem orientiert sich an anerkannten Standards insbesondere der ISO 27002 und fördert die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitskultur innerhalb der ASFINAG. Darüber hinaus werden die Vorgaben nationaler sowie europäischer Gesetzgebungen, insbesondere im Zusammenhang mit der NIS-RL, berücksichtigt und umgesetzt. Die entsprechenden Anforderungen sind in die internen Richtlinien integriert.

Richtlinie 055 „Informationssicherheit für Anwender:innen“	
Titel des Konzepts	
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“ enthält verbindliche Verhaltensregeln für alle Personen, die für die ASFINAG tätig sind. Sie adressiert zentrale Aspekte der Informationssicherheit für Endanwender:innen wie die Bereitstellung von Daten, das Verhalten am Arbeitsplatz sowie den sicheren Umgang mit mobilen Endgeräten. Ziel ist es, ein einheitliches Sicherheitsbewusstsein zu fördern und den verantwortungsvollen Umgang mit digitalen Ressourcen nachhaltig zu stärken. - Qualitative Ziele zur Erhöhung der IT-Sicherheit.
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 Informations-Sicherheitssystem orientiert sich an anerkannten Standards insbesondere der ISO 27002 und fördert die kontinuierliche Weiterentwicklung der Sicherheitskultur innerhalb der ASFINAG. Darüber hinaus werden die Vorgaben nationaler sowie europäischer Gesetzgebungen, insbesondere im Zusammenhang mit der NIS-RL, berücksichtigt und umgesetzt. Die entsprechenden Anforderungen sind in die internen Richtlinien integriert.
Technische Planungshandbuch (TPHB) „Informationssicherheit“	
Titel des Konzepts	
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“ enthält verbindliche informationstechnische Vorgaben für die Planung, Beschaffung, Errichtung (inklusive Übergabe), den Betrieb sowie die Erhaltung (inklusive Wartung und Instandhaltung) von Netz- und Informationssystemen sowie von Gebäuden und Objekten, die solche Systeme beinhalten. Diese Vorgaben sind verpflichtend zu berücksichtigen und tragen zur sicheren und nachhaltigen Gestaltung der IT-Infrastruktur innerhalb der ASFINAG bei. - Qualitative Ziele zur Erhöhung der IT-Sicherheit.
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.
Handbuch IT-Service-Management	
Titel des Konzepts	
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. - Qualitative Ziele zur Erhöhung der IT-Sicherheit.
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.

Titel des Konzepts	Richtlinie 39 „Nutzung von Anwendungen mit KI (Chatbots & KI-Eigenentwicklungen)“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	• Diese Richtlinie legt die Grundsätze für einen verantwortungsvollen Umgang mit künstlicher Intelligenz (KI) innerhalb der ASFINAG fest. Ziel ist es, den Einsatz von KI im Unternehmen zu ermöglichen und dabei potenzielle Risiken angemessen zu berücksichtigen sowie die Interessen des Unternehmens und geltende rechtliche Vorgaben zu wahren.
Anwendungsbereich des Konzepts	• Die Richtlinie gilt für alle Mitarbeitenden und Organisationseinheiten, die generative KI-Werkzeuge nutzen oder in andere Anwendungen integrieren. • Sowie für externe Dienstleister:innen, welche für die ASFINAG tätig sind.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Die Richtlinie wurde im SIM von der obersten Führungsebene freigegeben. Verantwortlich für die Umsetzung sind Vorstände und Geschäftsführer:innen.

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 einer Informationssicherheitsorganisation
RL 054	Durchführung periodischer Überprüfungen der Netz- und Informationssysteme
RL 054	Schulungen der Mitarbeitenden
RL 054	Umsetzung technischer Vorgaben zur Stärkung der Informationssicherheit
TPHB Informationssicherheit	Technische Anforderungen zur Stärkung der Informationssicherheit an Dienstleister:innen und Lieferant:innen, welche mit Netz- und Informationssystemen in Verbindung stehen, werden definiert
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 Mitarbeitenden 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 09. April 2026

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
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMKÖS	Bundesministerium für Kunst, Kultur, öffentlichen Dienst und Sport
BLMUK	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
BRV	Österreichischer Baustoff-Recycling Verband
BStG	Bundesstraßengesetz
BStLärmIV	Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung
BVergG	Bundesvergabegesetz
CapEx	Investitionsausgaben
CEDR	Conference of European Directors of Roads
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems
CSI	Customer Satisfaction Index
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
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil, hydriertes Pflanzenöl
HVPI	harmonisierter Verbraucherpreisindex
IAO	Internationale Arbeitsorganisation
IBAT	Integrated Biodiversity Assessment Tool

IBTTA	International Bridge, Tunnel and Turnpike Association
ILO	Internationale Labor Organization
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IRO	Impacts, Risks and Opportunities (Auswirkungen, Risiken und Chancen)
ISB	Informationssicherheitsbeauftragte:r
ISMS	Informationssicherheits-Managementsystem
IUCN	International Union for Conservation of Nature
KEL	Konzession E-Laden
KfV	Kuratorium für Verkehrssicherheit
KI	Künstliche Intelligenz
KPI	Key Performance Indicator
KUSP	Klima und Umweltschutzprogramm
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
OpEx	Betriebskosten
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	Richtlinie
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
t CO₂-eq	Tonnen CO ₂ -Äquivalente
TEN-V	Transeuropäisches Verkehrsnetz
THG	Treibhausgas
TPHB	Technisches Planungshandbuch
tzGm	technisch zulässige Gesamtmasse
UAV	Unmanned Aerial Vehicle

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

BESTÄTIGUNGSVERMERK KONZERNABSCHLUSS 2025

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Bericht zum Konzernabschluss

Prüfungsurteil

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Wien, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern), bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzerneigenkapitals und dem Konzern-Cashflow-Statement für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr sowie dem Konzernanhang, geprüft.

Nach unserer Beurteilung entspricht der Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2025 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr in Übereinstimmung mit den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 537/2014 (im Folgenden EU-VO) und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern die Anwendung der International Standards on Auditing (ISA). Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu diesem Datum zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten für unsere Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzes und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt, und wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Folgende Sachverhalte waren am bedeutsamsten für unsere Prüfung:

1. Die Abgrenzung von fruchtgenussrechterhöhenden Maßnahmen, aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen
2. Der Ansatz und die Bewertung der Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen

1. Abgrenzung von fruchtgenussrechterhöhenden Maßnahmen, aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen

Sachverhalt und Problemstellung

Das von der ASFINAG verantwortete Bauvolumen für den Ausbau und Erhalt des Straßennetzes sowie damit zusammenhängender Anlagen betrug im Geschäftsjahr 2025 insgesamt rd. 1.561 Mio. EUR (VJ: 1.519 Mio. EUR). Diese Ausgaben müssen entsprechend ihrer Art entweder dem nicht abnutzbaren Fruchtgenussrecht, dem abnutzbaren Sachanlagevermögen oder den sofort aufwandswirksamen Instandhaltungskosten zugeordnet werden.

Im Konzernabschluss sind ein von der Republik Österreich eingeräumtes Fruchtgenussrecht in Höhe von rd. 17.727,2 Mio. EUR (VJ: rd. 17.162,7 Mio. EUR) sowie Anzahlungen für das Fruchtgenussrecht in Höhe von rd. 1.168,8 Mio. EUR (VJ: rd. 1.184,6 Mio. EUR) ausgewiesen. Zum Fruchtgenuss werden jene Maßnahmen (Neubau und Erweiterungen) gerechnet, die zu einer Vermehrung der Verkehrsfläche (Vermehrung befahrbarer Fläche inklusive der dazugehörigen Straßenausrüstung und Grundeinlöse) und dadurch zu Mehrverkehr und höheren Mautentnahmen führen. Ebenso fruchtgenusserhöhend sind bauliche Maßnahmen im Bereich der Straße inklusive technischer Ausrüstung. Das Fruchtgenussrecht unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung. Aktivierungspflichtige Maßnahmen in Anlagen, die sich im Eigentum der ASFINAG befinden, werden hingegen über die planmäßige Nutzungsdauer abgeschrieben und damit über mehrere Jahre verteilt aufwandswirksam. Kosten für laufende Instandhaltungsmaßnahmen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Insbesondere bei größeren Bau- und Sanierungsprojekten besteht das Risiko einer fehlerhaften Abgrenzung von nicht abnutzbaren fruchtgenussrechterhöhenden Maßnahmen, planmäßig abzuschreibenden aktivierungspflichtigen Investitionen und sofort aufwandswirksamen Instandhaltungsmaßnahmen. Fehlerhafte Abgrenzungen können erhebliche Auswirkungen auf das Jahresergebnis der Berichtsperiode sowie zukünftiger Abschlüsse haben. Wir haben daher diesen Sachverhalt als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt.

Die Angaben zu den Bilanzierungsgrundsätzen und Informationen zu den im Geschäftsjahr fruchtgenussrechterhöhend aktivierten Beträgen sowie zu den Investitionen in das Anlagevermögen sind im Konzernanhang unter Punkt 16 - Immaterielle Vermögenswerte (außer Firmenwert) und Punkt 18 – Sachanlagen enthalten.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Im Rahmen unserer Prüfungstätigkeit haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur bilanziellen Kategorisierung von Bau- und Sanierungsmaßnahmen erlangt und die Ausgestaltung und Wirksamkeit ausgewählter Kontrollen in Zusammenhang mit der Anlage von Projektstrukturplan-Elementen insbesondere hinsichtlich der Vergabe des Merkmals betreffend die Klassifizierung von Baumaßnahmen (Einteilung der Maßnahmen in Fruchtgenuss-, Investitions-, Sanierungs- und Aufwandsprojekte) und deren Übereinstimmung mit den maßgeblichen Rechnungslegungsvorschriften und internen Bilanzierungsrichtlinien stichprobenweise überprüft. Die Auswahl der Stichprobe erfolgte anhand risikoorientierter Kriterien unter Berücksichtigung von im Geschäftsjahr vorgenommenen Aktivierungen (Fruchtgenuss- und Investitionsprojekte) sowie angefallenen Aufwendungen (Sanierungs- und Aufwandsprojekte). Darauf aufbauend haben wir aussagebezogene Prüfungshandlungen festgelegt, die wir auf die ausgewählte Stichprobe von Baumaßnahmen angewandt haben. Die Prüfungshandlungen umfassten insbesondere die Durchsicht der Beschreibungen der Baumaßnahmen, den Abgleich mit der internen Bilanzierungsrichtlinie und daraus abgeleitet die Würdigung der getroffenen Bilanzierungsentscheidungen.

2. Ansatz und die Bewertung der Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen

Sachverhalt und Problemstellung

Für den zwischen der Republik Österreich und der ASFINAG abgeschlossenen Fruchtgenussrechtsvertrag werden die Regelungen des IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) angewendet. Der Fruchtgenussrechtsvertrag regelt u.a. die Verpflichtung der ASFINAG, das von der Vereinbarung umfasste Straßennetz zu erhalten. Gemäß IFRIC 12.21 sind vertragliche Verpflichtungen einen gewissen Grad der Gebrauchstauglichkeit der Infrastruktureinrichtung aufrecht zu erhalten, entsprechend IAS 37 anzusetzen und zu bewerten. Für jene bereits entstandenen Schäden, die unter Berücksichtigung der nächstmöglichen Kündigungsmöglichkeit durch die ASFINAG (Zeitpunkt der ehestmöglichen Vertragsbeendigung per 30.06.2026) behoben werden müssen, wurde eine aufwandswirksame Rückstellung für künftige Erhaltungsverpflichtungen in Höhe von rd. 458,2 Mio. EUR (VJ: rd. 380,6 Mio. EUR) gebildet. Die Höhe der Rückstellung basiert auf Annahmen und Schätzungen bezüglich der erforderlichen Kosten sowie des zeitlichen Anfalls der Erhaltungsarbeiten. Für den Abschluss besteht einerseits das Risiko fehlender oder nicht ausreichend angesetzter Rückstellungen, andererseits können die zugrunde gelegten Kostenschätzungen auch zu hoch ausfallen und somit insgesamt zu einer unangemessenen Bewertung führen.

Wir haben daher die Rückstellung für zukünftige Erhaltungsverpflichtungen als besonders wichtigen Prüfungssachverhalt bestimmt.

Nähere Angaben und Erläuterungen zu dieser Rückstellung sind im Konzernanhang unter Punkt 22 - Rückstellungen enthalten.

Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse

Im Zuge unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die relevanten Prozesse und internen Kontrollen zur Ermittlung und Bewertung anstehender Sanierungsprojekte erlangt und die Ausgestaltung und Wirksamkeit ausgewählter interner Kontrollen in Zusammenhang mit der Anlage von Projektstrukturplan-Elementen insbesondere hinsichtlich der Vergabe des Merkmals betreffend die Klassifizierung von Sanierungsmaßnahmen stichprobenweise überprüft. Wir haben die in das Bewertungsmodell einfließenden Parameter sowie die darin enthaltenen und von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Ermessensentscheidungen gewürdigt. Die Prüfungshandlungen umfassten vor allem die Abstimmung der geplanten Sanierungsmaßnahmen mit dem vorliegenden Bauprogramm, die Befragung von Verantwortlichen zur Plausibilität von getroffenen Schätzungen und Annahmen in Zusammenhang mit vorgenommenen Anpassungen, die Beurteilung der Planungsgenauigkeit durch Vergleich der eingetretenen Ergebnisse mit den Schätzungen in den Vorjahren sowie das Nachvollziehen des angewendeten Berechnungsmodells.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Geschäftsbericht. Der Geschäftsbericht wird uns voraussichtlich nach dem Datum dieses Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt werden.

Unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Bezüglich der Informationen im Konzernlagebericht verweisen wir auf den Abschnitt „Bericht zum Konzernlagebericht“.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen, sobald sie vorhanden sind, und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Prüfungsausschusses für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses und dafür, dass dieser in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind und den zusätzlichen Anforderungen des § 245a UGB ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit – sofern einschlägig – anzugeben, sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die gesetzlichen Vertreter beabsichtigen, entweder den Konzern zu liquidieren oder die Unternehmenstätigkeit einzustellen, oder haben keine realistische Alternative dazu.

Der Prüfungsausschuss ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns.

Verantwortlichkeiten des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit der EU-VO und mit den österreichischen Grundsätzen ordnungsmäßiger Abschlussprüfung, die die Anwendung der ISA erfordern, üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Darüber hinaus gilt:

- Wir identifizieren und beurteilen die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern im Abschluss, planen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken, führen sie durch und erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben.
- Wir beurteilen die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte in der Rechnungslegung und damit zusammenhängende Angaben.
- Wir ziehen Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die erhebliche Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir die Schlussfolgerung ziehen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, in unserem Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch die Abkehr des Konzerns von der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zur Folge haben.
- Wir beurteilen die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse in einer Weise wiedergibt, dass ein möglichst getreues Bild erreicht wird.
- Wir planen die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise zu den Finanzinformationen der Einheiten oder Geschäftsbereiche

innerhalb des Konzerns zu erlangen als Grundlage für die Bildung eines Prüfungsurteils zum Konzernabschluss. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die Alleinverantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir tauschen uns mit dem Prüfungsausschuss unter anderem über den geplanten Umfang und die geplante zeitliche Einteilung der Abschlussprüfung sowie über bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in den internen Kontrollen, die wir während unserer Abschlussprüfung erkennen, aus..

Wir geben dem Prüfungsausschuss auch eine Erklärung ab, dass wir die relevanten beruflichen Verhaltensanforderungen zur Unabhängigkeit eingehalten haben, und tauschen uns mit ihm über alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte aus, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit und – sofern einschlägig – auf vorgenommene Handlungen zur Beseitigung von Gefährdungen oder angewandte Schutzmaßnahmen auswirken.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, über die wir uns mit dem Prüfungsausschuss ausgetauscht haben, diejenigen Sachverhalte, die am bedeutsamsten für die Prüfung des Konzernabschlusses des Geschäftsjahres waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte in unserem Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus oder wir bestimmen in äußerst seltenen Fällen, dass ein Sachverhalt nicht in unserem Bestätigungsvermerk mitgeteilt werden sollte, weil vernünftigerweise erwartet wird, dass die negativen Folgen einer solchen Mitteilung deren Vorteile für das öffentliche Interesse übersteigen würden.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Bericht zum Konzernlagebericht

Der Konzernlagebericht ist aufgrund der österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob er nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt wurde. Zu der im Konzernlagebericht enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung ist es unsere Verantwortlichkeit zu prüfen, ob sie aufgestellt wurde, sie zu lesen und dabei zu würdigen, ob diese sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss oder zu unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig falsch dargestellt erscheinen.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den österreichischen unternehmensrechtlichen Vorschriften.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Berufsgrundsätzen zur Prüfung des Konzernlageberichts durchgeführt.

Urteil

Nach unserer Beurteilung ist der Konzernlagebericht nach den geltenden rechtlichen Anforderungen aufgestellt worden, enthält zutreffende Angaben nach § 243a Abs 2 UGB und steht in Einklang mit dem Konzernabschluss.

Erklärung

Angesichts der bei der Prüfung des Konzernabschlusses gewonnenen Erkenntnisse und des gewonnenen Verständnisses über den Konzern und sein Umfeld wurden wesentliche fehlerhafte Angaben im Konzernlagebericht nicht festgestellt.

Zusätzliche Angaben nach Artikel 10 der EU-VO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 20. Mai 2025 als Abschlussprüfer für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr gewählt und am 24. Juli 2025 vom Aufsichtsrat mit der Durchführung der Abschlussprüfung beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem am 31. Dezember 2020 endenden Geschäftsjahr Abschlussprüfer des Konzerns.

Wir erklären, dass das Prüfungsurteil im Abschnitt „Bericht zum Konzernabschluss“ mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art 11 der EU-VO in Einklang steht.

Wir erklären, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen (Art 5 Abs 1 der EU-VO) erbracht haben und dass wir bei der Durchführung der Abschlussprüfung unsere Unabhängigkeit gewahrt haben.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Abschlussprüfung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Mag. Gerhard Marterbauer.

Wien, 9. April 2026

Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH

Mag. Gerhard Marterbauer e.h.
Wirtschaftsprüfer

ppa. Mag. Michael Horntich e.h.
Wirtschaftsprüfer

Die Veröffentlichung oder Weitergabe des Konzernabschlusses mit unserem Bestätigungsvermerk darf nur in der von uns bestätigten Fassung erfolgen. Dieser Bestätigungsvermerk bezieht sich ausschließlich auf den deutsch-sprachigen und vollständigen Konzernabschluss samt Konzernlagebericht. Für abweichende Fassungen sind die Vorschriften des § 281 Abs 2 UGB zu beachten.

ZUSICHERUNGSVERMERK
KONSOLIDIERTE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG 2025

**Autobahnen- und Schnellstraßen-
Finanzierungs-Aktiengesellschaft**

Bericht über die unabhängige Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung für das Geschäftsjahr 2025

Zusicherungsvermerk des unabhängigen Prüfers

Wir haben eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltenen konsolidierten nicht-finanziellen Erklärung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (die „Gesellschaft“) für das am 31. Dezember 2025 endende Geschäftsjahr durchgeführt.

Zusammenfassende Beurteilung auf Basis einer Prüfung mit begrenzter Zusicherung

Auf Grundlage unserer durchgeführten Prüfungshandlungen und der von uns erlangten Nachweise sind uns keine Sachverhalte bekanntgeworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass die im Konzernlagebericht im Abschnitt „Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltene konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung nicht in allen wesentlichen Belangen mit den Anforderungen des § 267a UGB (NaDiVeG) übereinstimmt, einschließlich

- der Übereinstimmung mit den freiwillig angewendeten Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (in der Folge ESRS),
- der Durchführung des Verfahrens zur Ermittlung von Informationen, über die nach den ESRS zu berichten ist (in der Folge „Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse“), und dessen Darstellung in der Angabe „Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen“,
- der Einhaltung der Anforderungen an die Berichterstattung gemäß Art. 8 der Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852. (in der Folge EU-Taxonomie-VO)

Grundlage für die zusammenfassende Beurteilung

Wir haben unsere Prüfung mit begrenzter Sicherheit unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen und der österreichischen berufsüblichen Grundsätze zu sonstigen Prüfungen und ergänzender Stellungnahmen sowie des für derartige Aufträge geltenden International Standard on Assurance Engagements (ISAE 3000 (Revised)) durchgeführt. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, so dass dementsprechend eine geringere Prüfungssicherheit gewonnen wird.

Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung“ unseres Zusicherungsvermerks weitergehend beschrieben.

Wir sind vom Konzern unabhängig in Übereinstimmung mit den österreichischen berufsrechtlichen Vorschriften und Art. 22 ff. AP-RL, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unser Prüfungsbetrieb unterliegt den Bestimmungen der KSW-PRL 2022, die im Wesentlichen den Anforderungen gemäß ISQM 1 entspricht, und wendet ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem an, einschließlich dokumentierter Richtlinien und Verfahren zur Einhaltung ethischer Anforderungen, professioneller Standards sowie geltender gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns bis zum Datum des Zusicherungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere zusammenfassende Beurteilung zu diesem Datum zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen alle Informationen im Jahresfinanzbericht 2025 der Gesellschaft, ausgenommen die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung und unseren Zusicherungsvermerk.

Unsere zusammenfassende Beurteilung über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung erstreckt sich nicht auf diese sonstigen Informationen, und wir werden dazu keine Art der Zusicherung geben. Im Zusammenhang mit unserer Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung haben wir die Verantwortlichkeit, diese sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob sie wesentliche Unstimmigkeiten zur konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung oder zu unseren bei der Prüfung mit begrenzter Sicherheit erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf der Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats

Die gesetzlichen Vertreter sind für die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung einschließlich der Entwicklung und Durchführung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse gemäß den geltenden Anforderungen und freiwillig angewendeten Standards verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit umfasst

- die Identifizierung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten und die Beurteilung der Wesentlichkeit dieser Auswirkungen, Risiken und Chancen,
- die Aufstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung unter Einhaltung der Anforderungen des § 267a UGB (NaDiVeG),
- die Aufnahme von Angaben in die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit der EU-Taxonomie-VO sowie
- die Gestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung interner Kontrollen, die die gesetzlichen Vertreter als relevant erachten, um die Aufstellung einer konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und die Durchführung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse in Übereinstimmung mit den Anforderungen der ESRS zu ermöglichen.

Diese Verantwortlichkeit umfasst weiters die Auswahl und Anwendung geeigneter Methoden zur konsolidierten nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Der Aufsichtsrat ist für die Überwachung des Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse und der Aufstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung verantwortlich.

Inhärente Beschränkungen bei der Aufstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Bei der Berichterstattung über zukunftsgerichtete Informationen ist der Konzern verpflichtet, diese zukunftsgerichteten Informationen auf der Grundlage offengelegter Annahmen über Ereignisse, die in der Zukunft eintreten

könnten, sowie möglicher zukünftiger Maßnahmen des Konzerns zu erstellen. Wahrscheinlich wird es zu Abweichungen kommen, da erwartete Ereignisse häufig nicht wie angenommen eintreten.

Bei der Festlegung der Angaben gemäß der EU-Taxonomie-VO sind die gesetzlichen Vertreter verpflichtet, unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Unbestimmte Rechtsbegriffe können, auch hinsichtlich der Rechtskonformität ihrer Auslegung, unterschiedlich ausgelegt werden und unterliegen dementsprechend Unsicherheiten.

Verantwortlichkeiten des Prüfers der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung

Unsere Ziele sind die Planung und Durchführung einer Prüfung, um begrenzte Sicherheit darüber zu erlangen, ob die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung einschließlich des darin dargestellten Verfahrens zur Wesentlichkeitsanalyse und der Berichterstattung nach der EU-Taxonomie-VO frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, und darüber einen Vermerk zu erstellen, der unsere zusammenfassende Beurteilung enthält. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf Grundlage der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung getroffenen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Während der gesamten Prüfung mit begrenzter Sicherheit üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung.

Zu unseren Verantwortlichkeiten gehören

- die Durchführung von risikobezogenen Prüfungshandlungen einschließlich der Erlangung eines Verständnisses der internen Kontrollen, die für den Auftrag relevant sind, um Darstellungen zu identifizieren, bei denen es wahrscheinlich zu wesentlichen falschen Angaben kommt, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, jedoch nicht mit dem Ziel, eine zusammenfassende Beurteilung über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben, und
- die Entwicklung und Durchführung von Prüfungshandlungen bezogen auf Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen wahrscheinlich sind. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als ein aus Irrtümern resultierendes, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen oder das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten

Eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit erfordert die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung. Die Art, der Zeitpunkt und der Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen hängen von pflichtgemäßem Ermessen ab, einschließlich der Identifizierung von Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung, bei denen wesentliche falsche Darstellungen auftreten können, sei es aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtum.

Bei der Durchführung unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung gehen wir wie folgt vor:

- Wir gewinnen ein Verständnis von den Verfahren der Gesellschaft, die für die Aufstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung relevant sind.
- Wir beurteilen, ob alle durch das Verfahren zur Wesentlichkeitsanalyse ermittelten relevanten Informationen in die konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung aufgenommen wurden.
- Wir beurteilen, ob die Struktur und die Darstellung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung im Einklang mit den ESRS stehen.
- Wir führen Befragungen des relevanten Personals und analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- Wir führen stichprobenartige ergebnisorientierte Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung durch.
- Wir gleichen ausgewählte Angaben der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mit den entsprechenden Angaben im Konzernabschluss und den übrigen Abschnitten des Konzernlageberichts ab.
- Wir erlangen Nachweise über die dargestellten Methoden zur Entwicklung von Schätzungen und zukunftsgerichteten Informationen.
- Wir erlangen ein Verständnis des Verfahrens zur Identifizierung taxonomiefähiger und taxonomiekonformer Wirtschaftsaktivitäten und zur Erstellung der entsprechenden Angaben in der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung.

Haftungsbeschränkung und Veröffentlichung

Bei der Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung mit begrenzter Sicherheit handelt es sich um eine freiwillige Prüfung.

Diesen Zusicherungsvermerk erstatten wir auf Grundlage des mit dem Auftraggeber geschlossenen Prüfungsvertrags, dem auch mit Wirkung gegenüber Dritten die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftstreuhandberufe (AAB 2018) zugrunde liegen. Diese können online auf der Internetseite der Kammer der Steuerberater:innen und Wirtschaftsprüfer:innen eingesehen werden (derzeit unter Berufsrecht / Mandatsverhältnis).

Hinsichtlich unserer Verantwortlichkeit und Haftung aus dem Auftragsverhältnis gilt Punkt 7. der AAB 2018. Unsere Haftung gilt demnach für leichte Fahrlässigkeit als ausgeschlossen. Im Falle grober Fahrlässigkeit beträgt die maximale Haftungssumme gegenüber der Gesellschaft und auch gegenüber Dritten das Fünffache des vereinnahmten Honorars, ist jedoch höchstens mit dem Zehnfachen der Mindestversicherungssumme der Berufshaftpflichtversicherung gemäß § 11 Wirtschaftstreuhandberufsgesetz 2017 (WTBG 2017) begrenzt. Dieser Betrag bildet den Haftungshöchstbetrag, der nur einmal bis zu diesem Maximalbetrag ausgenutzt werden kann, dies auch bei mehreren Anspruchsberechtigten oder Anspruchsgrundlagen. Schadenersatzansprüche sind auf den positiven Schaden beschränkt. Für entgangenen Gewinn haften wir nur bei Vorsatz oder krass grober Fahrlässigkeit, soweit gesetzlich zulässig. Wir haften nicht für unvorhersehbare oder untypische Schädigungen, mit denen wir nicht rechnen konnten.

Der Zusicherungsvermerk über die Prüfung darf ausschließlich zusammen mit der im Konzernlagebericht im Abschnitt „Konsolidierte nichtfinanzielle Erklärung“ enthaltenen konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung und nur in vollständiger und ungekürzter Form Dritten zugänglich gemacht werden.

Auftragsverantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung der konsolidierten nichtfinanziellen Erklärung auftragsverantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Mag. Alfred Ripka.

Wien, 09. April 2026

Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH

Mag. Alfred Ripka e.h.
Wirtschaftsprüfer

Mag. Gerhard Marterbauer e.h.
Wirtschaftsprüfer



Verantwortlichkeitserklärung gem. § 124 Abs 1 Z 3 BörseG

Die Vorstandsmitglieder der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft erklären nach bestem Wissen, dass der im Einklang mit den maßgebenden Rechnungslegungsstandards des UGB aufgestellte Jahresabschluss zum 31.12.2025 und der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellte Konzernabschluss zum 31.12.2025 ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft und des Konzerns vermitteln.

Weiters wird nach bestem Wissen bestätigt, dass die Lageberichte den Geschäftsverlauf, das Geschäftsergebnis und die Lage der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft und des Konzerns so darstellen, dass ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage entsteht, und dass die Lageberichte die wesentlichen Risiken und Ungewissheiten, denen die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft und der Konzern ausgesetzt sind, beschreiben.

Es wird außerdem bestätigt, dass der Konzernlagebericht im Einklang mit den Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung nach Art. 29b der Richtlinie 2013/34/EU und mit den gemäß Art. 8 Abs. 4 der EU-Verordnung 2020/852 (Taxonomie-Verordnung) angenommenen Spezifikationen erstellt wurde.

Wien, am 23.04.2026

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

DI Herbert Kasser e.h.
CFO

Mag. Hartwig Hufnagl e.h.
COO