



Nachhaltigkeits- bericht 2025

Auszug Konzernlagebericht

Stand 09. April 2026

Auf einen Blick

Zentrale Kennzahlen des ASFINAG Nachhaltigkeitsberichts 2025

Wirtschafts- und Leistungskennzahlen	2025	2024
Konzernergebnis in Mio. EUR	840	734
Mauterlöse in Mio. EUR	2 713	2 508
Bilanzsumme in Mio. EUR	20.700	20.030
Eigenkapitalquote in %	48,0	47,0
Bauprogramm in Mio. EUR	1 561	1 519
Streckennetz in km	2 278	2 266
Gesamtfahrleistung in Mio. km	33 140	33 050

Nachhaltigkeitskennzahlen	2025	2024
Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 marktbasierend in t CO ₂ e	15 170	16 505
Treibhausgasemissionen Scope 3 marktbasierend in t CO ₂ e	7 486 127	7 733 461
<i>Davon Verkehrsemissionen am Netz in t CO₂e</i>	6 992 226	7 281 187
Gesamttreibhausemissionen marktbasierend in t CO ₂ e	7 501 298	7 749 966
Gesamtenergieverbrauch in GWh	195	198
<i>Davon Anteil erneuerbarer Quellen in %</i>	72,4	71,6
Gesamtressourcenzuflüsse in Tsd. t	3 889	4 079
Gesamtressourcenabflüsse in Tsd. t	3 173	5 724
<i>Davon Recyclinganteil in %</i>	68,0	82,0
E-Ladepunkte am Netz	385	345
<i>Für PKW</i>	364	324
<i>Für LKW</i>	21	21



**1.438 km
Lärmschutzwände**



**58 Grünquerungs-
Bauwerke**



**Über 22 km²
Ausgleichsflächen**

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

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

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
	<p>Allgemein Verbesserung der Erhebungsmethodik, siehe Kennzahlenbeschreibung. Eine Angabe angepasster Vergleichszahlen ist nicht möglich.</p>
E1-6	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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“	<p>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:</p> <p>Derzeitige finanzielle Mittel (OpEx 2024):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kennzahl neu: Ca. EUR 24 Mio. (Differenz zum Vorjahresbericht: Ca. EUR 20 Mio.) • Kennzahl alt: Ca. EUR 44 Mio. <p>Zukünftige finanzielle Mittel (OpEx 2024):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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“: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Frauenanteils in der ASFINAG • Erhöhung des Frauenanteils bei Nach- und Neubesetzungen von Führungskräften
Nachhaltigkeitsbezogene Leistungsparameter	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • ESRS 2 MDR-M im Zusammenhang mit E1, E2, E3, E4, E5, S1, S2, S3, S4, G1, Fachkräftemangel, Mobilitätsqualität, Bereitstellung von Energie und Cybersecurity • ESRS 2 MDR-T im Zusammenhang mit E1, E3, E4, E5, S1, S2, S3, S4, Fachkräftemangel, Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort, Bereitstellung von Energie

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

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung der ASFINAG beinhaltet das inhärente Risiko einer inkorrekten Berichterstattung aufgrund menschlicher Fehler 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	<ul style="list-style-type: none"> • Messung der Zufriedenheit • Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs
Organisation / Art der Einbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeitendenbefragung findet alle drei Jahre statt • Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	<p>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.</p>

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	<p>PKW-Lenker:innen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jährliche Befragung (CSI) • Kontakte über das ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot) • Social Media • Streckenmautstellen und Vertriebsstellen <p>LKW- und Busfahrer:innen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jährliche Befragung (CSI) • Kontakte über das ASFINAG Service Center (inklusive Chat und Chatbot) • Social Media • Streckenmautstellen und Vertriebsstellen <p>Güter- und Personenbeförderungsunternehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>Darüber hinaus wird ein regelmäßiger Austausch mit den wesentlichen Interessensvertretungen der Bieter:innen gepflegt.</p>

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

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	<ul style="list-style-type: none"> • Information und Zusammenarbeit mit der Verwaltung bei gemeinsamen Themen • Information der Öffentlichkeit
Organisation / Art der Einbindung	<p>BMIMI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptversammlung • Eigentümer:innen-Jour fixe zwei Mal jährlich • Laufende Sitzungen und Abstimmungen <p>Bundesministerium für Inneres (BMI)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jour fixe (rund dreimal jährlich) <p>Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Themen- und anlassspezifische Abstimmungen <p>Behörden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Sitzungen und Abstimmungen im Zuge der Behördenverfahren <p>Länder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diskussion von Netzentwicklungsaktivitäten mit den zuständigen Landesrätinnen und Landesräten und Baudirektorinnen und Baudirektoren <p>Bezirkshauptmannschaften</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Treffen und ASFINAG-Behördenportal <p>Bezirksverwaltungsbehörden / Verwaltungsgerichte / Finanz- und Kriminalpolizei</p> <ul style="list-style-type: none"> • Information und Zusammenarbeit hinsichtlich Ersatzmautforderungen und Anzeigen betreffend GO-Maut, Vignette und Streckenmaut
Berücksichtigung der Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit und Erhöhung der Einsatzeffizienz bei Notfällen • Definition der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG und der damit verbundenen IROs
Organisation / Art der Einbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Themen- und anlassspezifische Abstimmungen • Möglichkeit zur Teilnahme an der Online-Befragung zu den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG
Berücksichtigung der Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Standardisierungsgremien
Organisation / Art der Einbindung	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Im Rahmen von Genehmigungsverfahren müssen potenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt evaluiert werden und bei Bedarf Maßnahmen gesetzt werden.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 anlassbezogenen 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Straßenkehrriech. 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> • Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Die Auswirkungen auf betroffene Menschen sind schwer zu fassen, da die positive oder negative Veränderung des Landschaftsbilds der subjektiven Wahrnehmung unterliegt. Fühlt sich eine Person durch das durch die ASFINAG veränderte Landschaftsbild gestört, kann das als negative Auswirkung betrachtet werden.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachdem die ASFINAG den Auftrag hat, das hochrangige Straßennetz zu bauen, zu erhalten und zu betreiben, geht das Geschäftsmodell automatisch mit der Veränderung des Landschaftsbilds durch Straßen und Bauwerke einher.
Zeitraum	Kurz-, mittel- und langfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Die auf den „Baukulturellen Leitlinien des Bundes“ und dem „Baukulturreport 2021“ des BMKÖS basierenden Ziele und Bestimmungen sind verbindlich einzuhalten. Mit einer Änderung der gesetzlichen Bestimmungen wird auch das Konzept zur Baukultur entsprechend angepasst. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	ESRS

Thema	Lärmschutz
IRO	Störung von Anrainer:innen durch Lärm des Straßenverkehrs
Art der Auswirkung	Negativ
Beschreibung IRO	Durch Lärmemissionen, insbesondere durch das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und Schnellstraßen, können Anrainer:innen belästigt werden oder gar gesundheitliche Schäden davontragen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Auswirkung auf Menschen und / oder Umwelt	Störung bis hin zu gesundheitlichen Schäden für direkte Anrainer:innen durch den Lärm aufgrund des Straßenverkehrs.
Zusammenhang mit Strategie und Geschäftsmodell	Die ASFINAG baut, erhält und betreibt das hochrangige Straßennetz, das von zahlreichen Fahrzeugen befahren wird. Durch das Verkehrsaufkommen entsteht Lärm, womit das Geschäftsmodell mit der Auswirkung zusammenhängt.
Zeitraum	Kurz- und mittelfristig
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	Der Lärmschutz ist bereits fest in der Strategie der ASFINAG integriert. Bei sich ändernden gesetzlichen Grundlagen wird auch das entsprechende Konzept angepasst. Es ist kein Einfluss auf das Geschäftsmodell oder die Wertschöpfungskette der ASFINAG vorhanden.
ESRS / unternehmensspezifische Angabe	Unternehmensspezifisch

Thema	Mobilitätsqualität und Beitrag zum Wirtschaftsstandort
IRO	Positiver Beitrag für den Wirtschaftsstandort und zum österreichischen Budgethaushalt
Art der Auswirkung	Positiv
Beschreibung IRO	Die ASFINAG leistet durch Steuerabgaben und Dividenden einen Beitrag zum österreichischen Budgethaushalt. Durch die Infrastruktur Straße wertet sie den Standort Österreich durch das Schaffen leistungsfähiger Verbindungen von Ballungsräumen und Transitrouten auf und stellt gleichzeitig den Waren- und Personenverkehr sowie die Notdienstversorgung sicher. Durch die Förderung der multimodalen Mobilität, intelligente Verkehrssteuerung, den Einsatz von Traffic Manager:innen sowie die Bereitstellung von Verkehrsinformationen wirkt sie der Bildung von Staus entgegen.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Kernprozess • Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	<ul style="list-style-type: none"> • 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. Dementsprechend 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	<ul style="list-style-type: none"> • Vorgelagerte Wertschöpfungskette • Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Vorgelagerte Wertschöpfungskette • Kernprozess
Einfluss auf Geschäftsmodell, Strategie, Wertschöpfungskette	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Sanitäreinrichtungen wären mit zusätzlichen Investitionskosten verbunden.
Auftreten in der Wertschöpfungskette	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Bemannung – 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 enthaltene 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, Pannestreifen bzw. Pannenbuchten und die Erneuerung von Großbrücken. Hier können die meisten in der RVS 04.01.11 genannten Wirkfaktoren auftreten. Diese umfassen Lärm, Luftschadstoffe, flüssige Emissionen, Erschütterungen, und Flächeninanspruchnahme. Die Auswirkungen, welche möglicherweise auftreten können, werden im Rahmen der erforderlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren auf ein umweltverträgliches Maß kompensiert.

Punktuelle Maßnahmen auf der „grünen Wiese“, angrenzend an die Verkehrslandschaft, umfassen die „Ausbuchtung“ des Querschnittes durch Anlagen für Parken und Rasten, Anlagen für Park & Drive oder Park & Ride, Betriebsstandorte und -umkehren, Kontrollplätze 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.

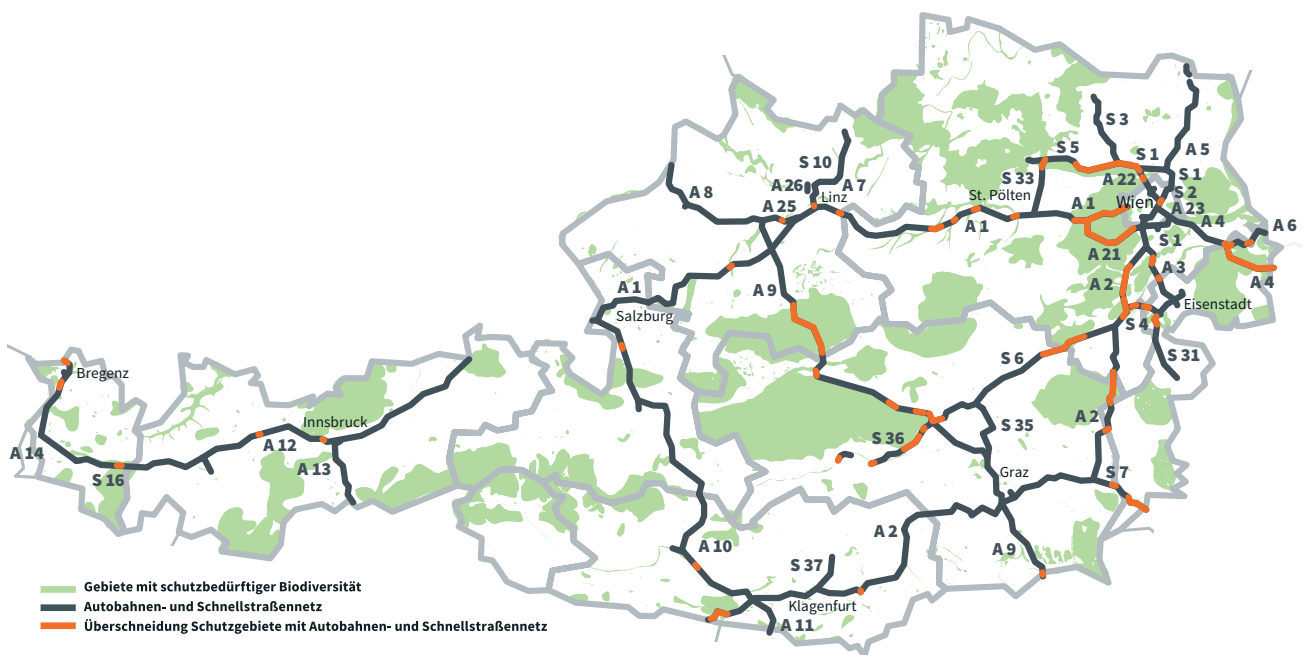
Das Grünraummanagement auf ökologischen Ausgleichsflächen und Biodiversitätsflächen innerhalb der Verkehrslandschaft wird ausschließlich nach ökologischen Erfordernissen durchgeführt. Bei der Durchführung des Grünraummanagements, vor allem im Zusammenhang mit invasiven Neophyten und deren potenziellem 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, erhaltet 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 Lärm-belästigung 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 multimodalen Mobilität, intelligente Verkehrssteuerung, den Einsatz der Traffic Manager:innen sowie die Bereitstellung von Verkehrsinformationen entgegengewirkt und die Verkehrssicherheit durch Verkehrskontrollplätze, Grenzstationen, Radare, Section Control und WIM erhöht.

Von Auswirkungen betroffene Verbraucher:innen und Endnutzer:innen

Zu den von (potenziellen) Auswirkungen betroffenen Stakeholder:innen fallen alle Nutzer:innen des ASFINAG-Streckennetzes. Dazu gehören PKW-Lenker:innen, LKW- und Busfahrer:innen sowie Güter- und Personenbeförderungsunternehmen bzw. deren Mitarbeitende und alle Mitfahrenden. Da alle dasselbe Autobahnen- und 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, Bemaunung, 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 Bemaunung – 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 Bemaunung 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 elektromaschinellem Ausrüstung, z. B. Kabel, Lüfter etc. Im Betrieb fallen ebenfalls Abfallmengen an, z. B. in Gewässerschutzanlagen oder als Straßenkehrschutt. 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	Wesentlichkeit	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 I Tabelle 2		Nein	/
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten Absatz 29	Indikator Nr. 6,1 in Anhang I Tabelle 2		Nein	/
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 1		Ja	Seite 68
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 2		Ja	Seite 70
ESRS 2 – SBM-3 – E4 Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang I 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 I 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 I Tabelle 2		Nein	/
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang I Tabelle 2		Ja	Seite 130
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 2		Ja	Seite 140, Seite 146
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang I 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 Klimakonzepten.
CCM 6.15	Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	Die ASFINAG investiert sowohl in den Ausbau und die Modernisierung der Stromnetzinfrastuktur 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 <i>E4-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen</i> .

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 Klimakonzepten

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	<p>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.</p>
CCM 6.15	<p>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.</p>
CCM 7.3	<p><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.</p>
CCM 7.4	<p><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.</p>
CCM 7.6	<p><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.</p>
CCM 7.7	<p><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.</p>
Umweltziel 4	Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
CE 3.4	<p><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.</p>
Umweltziel 6	Schutz von Biodiversität und Ökosystemen
BIO 1.1	<p>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.</p>

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

KPI	Gesamt		Anteil taxonomiefähiger Tätigkeiten		Taxonomiekonforme Tätigkeiten		Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten		Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen							Anteil taxonomiekonformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr (2024)	
	in Mio. EUR	%	in Mio. EUR	%	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete, nicht wesentlich Tätigkeiten	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%	0,03%	6,38%	0,35%	0,62%	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%	0,00%	0,03%			15,62%
Beförderung mit Moppräder, 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%	0,00%		T	26,44%
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßen-verkehr 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%	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%	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%	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%	0,00%			7,28%
Summe der Konformität nach Ziel					6,82%	0,00%	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%	0,00%	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 Ladestationen 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%

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	<ul style="list-style-type: none"> • Energie • Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>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.</p> <p>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.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> • Energie • Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Das Mobilitätskonzept der ASFINAG zielt auf nachhaltige und CO₂-arme Mobilität ab und fokussiert sich insbesondere auf folgende drei Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Dienstreiserichtlinie</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Richtlinie E-Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Um den Fortschritt der Zielerreichung zu überprüfen, wird in regelmäßig 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.</p>
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 Klimakonzepten

Folgende Maßnahmen wurden betreffend Klimaschutz und Energie festgelegt:

Titel der Maßnahme	Berücksichtigung ökosozialer Qualitätskriterien im Vergabeprozess
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel
Adressiertes wesentliches IRO	<p>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.</p> <p>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:</p> <p>Öko-Bilanz Straßenbeton (00B106T) oder Öko-Bilanz Asphalt (00B106Q)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Öko-Bilanz Betonstahl (00B106U)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	
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)
Titel der Maßnahme	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	/
Titel der Maßnahme	Durchführung des Umsetzungsplans „Heizungstausch und Hochbauten“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG wird einen Heizungstausch von Öl und Gas auf nachhaltige Energieträger bei allen Autobahnmeistereien und Stützpunkten, welche sich im Besitz der ASFINAG befinden und noch mit Öl oder Gas heizen, durchführen. Diese Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms.
Zeithorizont	Diese Maßnahme soll bis inklusive 2030 umgesetzt werden.
Dekarbonisierungshebel	Brennstoffwechsel
Erwartete THG-Reduktion	1 397,2 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> • Klimawandel • Energie
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>Das Ziel ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms</p>
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	<p>Die ASFINAG ist in klimaintensiven Sektoren tätig. Der Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen wird daher wie folgt aufgeschlüsselt:</p> <p>Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen: Es wird keine Energie aus Kohle- oder Kohleerzeugnissen verbraucht.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>Brennstoffverbrauch aus Erdgas und anderen fossilen Quellen: Die ASFINAG bezieht zum Heizen von Gebäuden neben anderen Quellen auch Erdgas. Die im Berichtsjahr bezogenen Mengen in Nm³ bzw. kWh (bezogen auf Brennwert) werden auf Energiemengen mit der Basis Heizwert umgerechnet. Dazu werden die Faktoren des Gasversorgers und des Umweltbundesamtes Österreich verwendet.</p>
	<p>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.</p> <p>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.</p>
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Titel der Kennzahl	Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimawandel – Energie
Adressiertes wesentliches IRO	Für den Betrieb der ASFINAG-Infrastruktur werden Strom, Wärme und Treibstoffe benötigt.
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	<p>Erneuerbare Energie wird vor allem aus folgenden Quellen bezogen:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

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 Zähleranlagen 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
Gesamtenergieerzeugung	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: <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> 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 marktbasierend, je Energieträger hochgerechnet.
Kategorie 5 Abfallaufkommen im Betrieb	In dieser Kategorie werden folgende erworbene Waren und Dienstleistungen berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> Ressourcenabflüsse im Bau gemäß ESRS E5 Ressourcenabflüsse Betrieb gemäß ESRS E5 Ressourcenabflüsse Maut gemäß ESRS E5
Kategorie 6 Geschäftsreisen	Folgende Aspekte wurden berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> Zugreisen Kilometergeld Taxirechnungen Flugreisen Sonstiger öffentlicher Nahverkehr

<p>Kategorie 7 Pendelnde Arbeitnehmer</p>	<p>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.</p>
<p>Kategorie 11 Verwendung verkaufter Produkte</p>	<p>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.</p>
<p>Kategorie 12 Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer</p>	<p>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.</p>
<p>Kategorie 13 Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter</p>	<p>Hier werden die Scope 1 und Scope 2 Emissionen vermieteter Gebäude berücksichtigt.</p>
<p>Kategorie 15 Investitionen</p>	<p>Es wurden die Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen der folgenden Beteiligungen berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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).</p>

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

Kategorie	Begründung für Ausschluss
<p>Kategorie 4 Vorgelagerter Transport und Vertrieb</p>	<p>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.</p>
<p>Kategorie 8 Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter</p>	<p>Etwaige Emissionen, die im Zusammenhang mit geleasteten Wirtschaftsgütern entstehen (z. B. E-PKW) sind in Scope 1 und Scope 2 inkludiert.</p>
<p>Kategorie 9 Nachgelagerter Transport</p>	<p>Der Transport wird immer von der ASFINAG bezahlt, daher ist diese Kategorie nicht wesentlich.</p>
<p>Kategorie 10 Verarbeitung verkaufter Produkte</p>	<p>Die ASFINAG verkauft keine Produkte, welche weiterverarbeitet werden.</p>
<p>Kategorie 14 Franchise</p>	<p>Die ASFINAG betreibt kein Franchise, daher wurde diese Kategorie als nicht wesentlich eingestuft.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Verwendete EPDs sind über folgende Webseiten abrufbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apple • Dell • HP • Ecoleaf <p>Andere EPDs können nicht angeführt werden, da es sich hierbei um vertrauliche Informationen handelt.</p>
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 Emissionssystemen (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 marktbasierend und standortbasierend 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 marktbasierend ausgewiesen, weshalb auch die Gesamt-THG-Brutto-Emission jeweils standort- und marktbasierend 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	<p>Die Brutto-Emissionen Scope 1 entstehen vor allem durch folgende Emittenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 einen 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 marktbasierter 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Berechnung marktbasierter THG-Emissionen: Für die Emissionen nach der marktbasierter 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.</p>
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert / Einheit	Standortbasierte THG-Brutto-Emission in t CO ₂ -eq Marktbasierter 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 marktbasierter 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 marktbasieren THG-Emissionen unterschieden, weshalb auch für die Gesamtsumme der Scope-3-Emissionen zwischen standortbasierten und marktbasieren 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 Umweltbundesamtes 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 marktbasierter Methode werden, wo bekannt, die spezifischen Emissionsfaktoren der eingekauften Energieträger verwendet. Andernfalls wird auf die nationalen Durchschnittsfaktoren zurückgegriffen.
Validierung durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert.
Wert	Siehe Tabelle „THG-Bilanz“
Titel der Kennzahl	Signifikante THG-Emissionen Scope 3.05 (Abfallaufkommen im Betrieb)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Klimaschutz
Adressiertes wesentliches IRO	Klimarelevante THG-Emissionen entstehen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch die Erzeugung von Rohstoffen und im Rahmen der Bautätigkeit, im Betrieb und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch die Produktnutzung durch 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	Ausgaben für Hotelbuchungen wurden basierend auf Kreditkartenabrechnungen und dem Auslagenersatz erhoben und die THG-Emissionen mit Hilfe des Exiobase-Faktors „Hotels and restaurants“ berechnet. 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 Masekraftstoff (MKr) / km) und mit den Emissionsfaktoren in g / km multipliziert. NEMO kombiniert eine detaillierte Berechnung der Fahrzeugflottenzusammensetzung und die Simulation von Emissionsfaktoren auf Fahrzeugebene.

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Quellen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Validierung durch externe Stelle</p>	<p>Methode und Berechnung entsprechen exakt der Logik der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur (OLI), die die Emissionen nach internationalen Richtlinien erhebt und gemäß internationalen Formaten berichtet. Die Methodik, die das Umweltbundesamt bei der Österreichischen Luftschadstoff-Inventur anwendet, entspricht den einschlägigen Richtlinien des IPCC („IPCC Guidelines“) sowie des EMEP / EEA Handbuchs der Europäischen Umweltagentur (EEA). Zudem werden die Ergebnisse und Methoden der THG-Inventur regelmäßigen Reviews durch die EU und UNFCCC unterzogen. Mehr Infos unter: https://www.umweltbundesamt.at/klima/emissionsinventur/emi-akkreditierung</p>
<p>Wert</p>	<p>Siehe Tabelle „THG-Bilanz“</p>
<p>Titel der Kennzahl Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema Adressiertes wesentliches IRO Beschreibung, Methoden und Annahmen Validierung durch externe Stelle Wert</p>	<p>Signifikante THG-Emissionen Scope 3.12 (Behandlung von Produkten am Ende ihrer Lebensdauer)</p> <p>Klimaschutz</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Diese Kennzahl wird nicht durch eine externe Stelle validiert. Die Kennzahl wurde mit Unterstützung des Umweltbundesamts berechnet.</p> <p>Siehe Tabelle „THG-Bilanz“</p>

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 Korilátolt 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 marktbasieren 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 marktbasieren 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) Marktbasierter 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 Betriebszustand und die Wirksamkeit, überprüft werden. Geeignete Sachverständige oder sachkundige Anstalten und Unternehmen müssen diese Überprüfung durchführen. Die Sicherstellung der Umsetzung der Vorgabe erfolgt durch den Prozess „Fremdüberprüfungen §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 wasserrechtliche 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:

Titel der Maßnahme	Projekt WinterFIT
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag ins Wasser
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Rahmen des Projektes WinterFIT wurde ein Echtzeitprognoseool 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 Streumitteinsatz“ 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.
Titel der Maßnahme	Forschungsprojekt „Elektrolytische und Osmotische Salzaufkonzentration zur Wiederverwertung – Großtechnische Anwendung“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserverschmutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Chlorideintrag ins Wasser
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Bei diesem Forschungsprojekt soll die Rückgewinnung von Streusalz mittels Elektrodialyse und Osmose großtechnisch über zwei bis drei Winter an einer Gewässerschutzanlage an der S10 getestet und verglichen werden. Zudem soll untersucht werden, wie sich das Mikroplastik und andere Schadstoffe in der Versuchsanordnung verhalten. Zeitgleich wird ein Monitoring des Straßenabwassers und im Gewässer nach der Gewässerschutzanlage durchgeführt. Die Maßnahme ist Teil des Klima- und Umweltschutzprogramms und trägt zum Ziel „effizienter Streumitteinsatz“ bei.
Zeithorizont	Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde 2021 begonnen und diese soll 2026 abgeschlossen sein.
Titel der Maßnahme	Anlassbezogene Verdichtung der Gewässerschutzanlagen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Mikroplastik
Adressiertes wesentliches IRO	Mikroplastik gelangt in die Umwelt (Wasser, Luft, Boden) durch Reifenabrieb
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Gewässerschutzanlagen werden entlang des A&S-Netzes laufend anlassbezogen erneuert bzw. errichtet. Derzeit betreibt die ASFINAG 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 Streumittel Einsatz 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Damit ergibt sich der Chlorideintrag ins Wasser in [kg] durch Chlorideintrag [kg] = verbrauchte Salzmenge [kg] * 0,6066</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • Wasserentnahme • Ableitung von Wasser (Niederschlagswasser)
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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>).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Anwendungsbereich des Konzepts	<p>Die Vorgaben des Klima- und Umweltschutzprogramms hinsichtlich Wasserressourcen beziehen sich hauptsächlich auf die eigenen Geschäftstätigkeiten und die nachgelagerte Wertschöpfungskette des österreichweite Autobahnen- und Schnellstraßennetz betreffend. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Ressourcennutzung steht die Natur als stille Stakeholderin dabei im Fokus.</p>
Verantwortung für die Umsetzung	<p>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.</p>
Standards / Initiativen Dritter	<p>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.</p>
Verfügbarkeit des Konzepts	<p>Das KUSP sowie weiterführende Informationen zu den Gewässerschutzanlagen stehen auf der ASFINAG-Webseite zur Verfügung.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen Verringerung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen Aufbereitung und Wiederverwendung von Wasser

Titel der Maßnahme	Wassersparende Sanitäreinrichtungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Titel der Maßnahme	Wasserenthärtungsanlagen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen Verringerung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen
Titel der Maßnahme	Leitungsinformationssystem Wasserversorgung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Wasserentnahme
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> Die ASFINAG entnimmt Wasser für Tätigkeiten wie Straßen-, Tunnel- und Kanalreinigungen Negative Folgen aufgrund von Wasserknappheit
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Geplant ist der Aufbau des „Leitungsinformationssystems Wasserversorgung“ zur Aufnahme aller Bestandteile der ASFINAG-Wasserversorgung und der standardisierten Abbildung im geografischen Informationssystem der ASFINAG. Mit diesem Informationssystem soll die Auffindung von Leckagen beschleunigt und damit der ungewollte Wasseraustritt reduziert werden.
Zeithorizont der Maßnahme	Der Aufbau des Systems befindet sich in Umsetzung. Der Projektabschluss ist bis Ende 2029 geplant.
Ebene in der Abhilfemaßnahmenhierarchie	Vermeidung der Nutzung von Wasser- und Meeresressourcen
Titel der Maßnahme	Gewässerschutzanlagen
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	<ul style="list-style-type: none"> CapEx: Ca. EUR 34 Mio. (2024: Ca. EUR 27 Mio.) OpEx: Ca. EUR 20 Mio. (2024: Ca. EUR 22 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	<ul style="list-style-type: none"> 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-Koordinatoren 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel • Auswirkungen auf den Zustand von Arten • Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p><i>Siehe ESRS E1, Kapitel E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel</i></p> <p>Dieses Konzept beinhaltet Ziele und Maßnahmen – <i>siehe Kapitel E4-3 und E4-4</i> – um die angeführten Risiken und Chancen zu managen. Dazu zählen auch Dekarbonisierungsmaßnahmen (<i>Siehe ESRS E1, Kapitel E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten</i>), da wesentliche Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel als Einflussfaktor auf den Verlust an biologischer Vielfalt identifiziert wurden.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Klimawandel • Auswirkungen auf den Zustand von Arten • Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts – Landnutzungsänderungen, Süßwasser- und Meeresnutzungsänderungen

<p>Adressiertes wesentliches IRO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Der Fokus der Baumschutzschulung lag in diesem Geschäftsjahr auf dem Wiener Baumschutzgesetz.</p> <p>Das Monitoring der Teilnahme an der ForstG-Schulung erfolgt über ein eigenes IT-System zur Verwaltung von Schulungen.</p>
<p>Anwendungsbereich des Konzepts</p>	<p>ASFINAG-Netz</p>
<p>Verantwortung für die Umsetzung</p>	<p>Für die Umsetzung des Konzepts sind die Abteilungen „Betriebliches Umweltmanagement“ und „Umwelt- und Verfahrensmanagement“ verantwortlich.</p>

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:

<p>Titel der Maßnahme</p>	<p>Erfüllung der „Dienstanweisung Lebensraumvernetzung Wildtiere“</p>
<p>Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema</p>	<p>Auswirkungen auf den Zustand von Arten</p>
<p>Adressiertes wesentliches IRO</p>	<p>Straßen trennen das Lebensraumgebiet, das wildlebende Populationen vereint.</p>
<p>Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme</p>	<p>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, <i>siehe ESRS E4-5</i>. Grundlage für die Errichtung ist die „Dienstanweisung Lebensraumvernetzung Wildtiere“ sowie die RVS 04.03.12 Wildschutz für die technische und landschaftsbauliche Dimensionierung und Gestaltung.</p>
<p>Zeithorizont</p>	<p>Mit der Umsetzung der Maßnahme wurde 2006 begonnen und diese soll bis 2040 umgesetzt sein.</p>
<p>Derzeitige finanzielle Mittel</p>	<p>CapEx: Ca. EUR 2 Mio. (2024: Ca. EUR 2 Mio.)</p>
<p>Zukünftige finanzielle Mittel</p>	<p>CapEx: Ca. EUR 68 Mio. (2024: Ca. EUR 63 Mio.)</p>
<p>Abhilfemaßnahmenhierarchie</p>	<p>Ausgleich / Kompensation</p>
<p>Einheimisches Wissen / naturbasierte Lösungen</p>	<p>Grünbrücken und Grünunterführungen sind naturbasierte Lösungen, die dem Erhalt der biologischen Vielfalt dienen.</p>
<p>Leistungsindikatoren</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.) <p>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.</p>

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	Siehe ESRS E1, Kapitel E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung • Abfall
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p><i>Siehe ESRS E1, Kapitel E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel</i></p> <p>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.</p> <p>Zudem legt das Konzept Ziele und Maßnahmen betreffend Abfallreduktion und -verwertung fest.</p>

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	Ökosoziales Qualitätskriterium: Zugabe von Ausbauasphalt in Asphaltmischgut
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung
Adressiertes wesentliches IRO	Ressourcenverbrauch im Zusammenhang mit dem (Aus-)Bau, der Wartung und dem Betrieb der Infrastruktur
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Der Vergabeprozess sieht bei größeren Aufträgen von mehr als einer Million Euro nachhaltige Beschaffungskriterien vor, darunter wird eine Aufnahme in die Ausschreibung empfohlen. Der Qualitätskriterienkatalog umfasst 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. Zu diesen ökosozialen Qualitätskriterien zählt auch die Zugabe von Ausbauasphalt in Asphaltmischgut.
Zeithorizont	Hierbei handelt es sich um eine laufende Maßnahme.

Titel der Maßnahme	Datenmanagementtool
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung • Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung • Abfälle
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung • Abfall
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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
- Fahrzeurückhaltesysteme
- 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 Abstandhalter 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	Gesamtgewicht		Wiederverwendung				Recycling			
			Gewicht wiederverwendeter 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 Gesamtleistung 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	<p>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.</p> <p>Folgende Hauptbaustoffe ausgewählter Projekte müssen berücksichtigt werden, sobald eine festgelegte verbaute Menge überschritten wurde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>Wiederverwendung: Das Gewicht beinhaltet Beton, Asphalt sowie Aushubmaterialien die einem Wiedereinbau auf der Baustelle zugeführt werden.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Als Nenner wird die Gesamtmenge der verwendeten Produkte, technischer und biologischer Materialien herangezogen.</p> <p>Wiederverwendung: Der Zähler umfasst das Gewicht der verwendeten wiederverwendeten Komponenten, Produkte und Materialien.</p> <p>Recycling: Der Zähler umfasst das Gewicht der verwendeten recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien.</p>
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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>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.</p> <p>Die Abfälle werden Verwertungs- und / oder Beseitigungsprozessen zugeordnet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen • Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>
Verfügbarkeit des Konzepts	<p>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, Infolyer, die Mitarbeitendenzeitung, Aushänge an den Standorten sowie die 2025 gelaunchte Polli-App für Dienst- und Privathandys.</p>
Titel des Konzepts	Kollektivvertrag & Betriebsvereinbarungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen • Gleichbehandlung und Chancengleichheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Anwendungsbereich des Konzepts	<p>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.</p> <p>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.</p>
Verantwortung für die Umsetzung	<p>Siehe oben unter Konzept „Bereichsstrategie Personal & Leitfaden Personalführung“.</p>

Standards / Initiativen Dritter	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>In Bezug auf das Thema der Vielfalt umfasst das Diversitykonzept unter dem Titel we@asfinag österreichweit alle Mitarbeitenden der ASFINAG.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>Die ASFINAG hat ein Paket aus Maßnahmen geschnürt, die zu einer sicheren Beschäftigung der Angestellten beitragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 Korridor pension erfüllen, nicht vorzeitig aus dem Arbeitsleben ausscheiden, sondern im Rahmen einer reduzierten Arbeitsverpflichtung bis zur Regelpension weiter tätig bleiben.
Abhilfemaßnahme	Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeitgrenzen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bei Mitarbeitenden im Schichtbetrieb wird auf eine Rotation der Schichtarbeit, Verlängerung der Vorausplanung von Arbeitszeiten und Verringerung übermäßiger Überstunden geachtet.</p>
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: <ul style="list-style-type: none"> • 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.

<p>Inhalt und Ziel der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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>).
<p>Abhilfemaßnahme</p>	<p>Die Wiedereingliederungsmaßnahmen können als Abhilfe nach einer Langzeiterkrankung gesehen werden. Bei den anderen Maßnahmen handelt sich um Präventivmaßnahmen.</p>
<p>Zeithorizont der Maßnahme</p>	<p>Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.</p>
<p>Titel der Maßnahme</p>	<p>Geschlechtergleichstellung</p>
<p>Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema</p>	<p>Gleichbehandlung und Chancengleichheit</p>
<p>Adressiertes wesentliches IRO</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Inhalt und Ziel der Maßnahme</p>	<p>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.</p> <p>Weiters finden regelmäßig zielgruppenspezifische Veranstaltungen wie „she goes digital“ und der „Girls Day“ statt. Gleichstellungsorientierte Schulungen und eine genderechte Sprache sollen alle Mitarbeitenden für das Thema sensibilisieren. So wurde 2025 in der SG ein Workshop zur Sensibilisierung hinsichtlich genderspezifischer Diversity durchgeführt.</p> <p>Zur Erhöhung des Frauenanteils sind Diversity-Ziele Teil der Jahreszielvereinbarungen des Managements. Zudem fördert die ASFINAG weibliche Lehrlinge in technischen Berufen.</p> <p>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.</p>
<p>Abhilfemaßnahme</p>	<p>Nein. Die Maßnahmen leisten einen Beitrag zu einer positiven Auswirkung bzw. handelt es sich betreffend des Verdienstgefälles um Präventivmaßnahmen.</p>
<p>Zeithorizont der Maßnahme</p>	<p>Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.</p>
<p>Titel der Maßnahme</p>	<p>Umfassendes Aus- und Weiterbildungsangebot</p>
<p>Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema</p>	<p>Gleichbehandlung und Chancengleichheit</p>
<p>Adressiertes wesentliches IRO</p>	<p>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.</p>
<p>Inhalt und Ziel der Maßnahme</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Einmal im Jahr dient das Mitarbeiter:innengespräch zwischen Arbeits- und Führungskraft zur Leistungsorientierung. Außerdem werden Entwicklungspotenziale sowie diesen zuträgliche Schulungen besprochen.</p>

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: <ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> • 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 Verdienstauffälle 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%
		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	<p>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.</p> <p>Die Anzahl der Schulungsstunden, dividiert durch die Anzahl der eigenen Beschäftigten. Als Berechnungsbasis der Beschäftigten wird der durchschnittliche Headcount über das Kalenderjahr herangezogen.</p> <p>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.</p>
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 Unfallevaluierung 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	<p>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.</p> <p>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.</p>
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Nein
Werte	<p>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.</p> <p>Es wurden 2025 keine Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen im Zusammenhang mit arbeitsbezogenen Vorfällen geleistet (2024: 0).</p>

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	<p>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.</p> <p>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.</p>
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 Einstellungs zugesage.

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	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit • Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • Belastende Arbeitszeiten für Arbeitnehmer:innen am Bau wie z. B. Nacharbeit, 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	<p>Der Beschaffungsprozess ist Teil der Bereichsstrategie „Recht und Einkauf“.</p> <p>Als öffentliche Auftraggeberin ist sich die ASFINAG der wirtschaftlichen Bedeutung ihrer Auftragsvergaben bewusst. Daher legt sie großen Wert auf einen freien, lauterer und fairen Wettbewerb bei der Beschaffung und in weiterer Folge auf faire Geschäftsbeziehungen. Mit dem internen Beschaffungsprozess hat die ASFINAG Konzepte und Prozesse aufgesetzt, die diese Zielsetzungen gewährleisten sollen. Als Grundlage für den Beschaffungsprozess dient das Bundesvergabegesetz (BVerG).</p> <p>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.</p> <p>Alle Auftragnehmer:innen müssen ab einer Auftragssumme von 20.000 Euro eine Bieter:innenerklärung über die Einhaltung arbeits-, sozial- und umweltrechtlicher Bestimmungen unterzeichnen.</p> <p>Das Konzept und dahinterstehende Prozesse werden in internen Gremien laufend evaluiert und weiterentwickelt.</p>
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	<p>Eine Zusammenfassung der Bereichsstrategie „Recht und Einkauf“ sowie unterstützende Dokumente zu deren Umsetzung sind für interne Stakeholder:innen im Intranet zugänglich.</p> <p>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.</p>

Titel des Konzepts	Vergabeverfahren für Bauleistungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>Baufträge werden entsprechend dem BVergG je nach Wertgrenze in einem transparenten Vergabeverfahren national oder EU-weit ausgeschrieben. Das BVergG bietet die Möglichkeit, soziale Kriterien vorzusehen und verpflichtet öffentliche Auftraggeber:innen, Abfragen im Bereich Lohn- und Sozialdumping durchzuführen.</p> <p>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.</p> <p>Das Konzept und dahinterstehende Prozesse werden in internen Gremien laufend evaluiert und weiterentwickelt.</p>
Verantwortung für die Umsetzung	<p>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.</p>
Einbeziehung der Interessenträger:innen	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen	<p>Die Verantwortung für die Durchführung der Partnerschaftssitzungen liegt bei den jeweiligen Projektleitungen. Diese binden im Bedarfsfall die zuständigen internen Stellen ein.</p>
Verfügbarkeit des Konzepts	<p>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.</p>
Änderung des Konzepts	<p>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 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel.</p>

Titel des Konzepts	Sicherheit und Gesundheitsschutz
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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 Menschenrechtsvorfällen, 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	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit • Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Weiters reduziert die ASFINAG in den heißesten Monaten Juli und August die Baustellen stark bzw. können Arbeitszeiten in die kühleren Morgenstunden verlegt werden.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>Die Unfallschwere gibt auch Auskunft über tödliche Arbeitsunfälle. Bei tödlichen Arbeitsunfällen wird die Anzahl der verstorbenen Personen ausgewiesen.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> Arbeitsbedingungen – Arbeitszeit Arbeitsbedingungen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>Das „Handbuch Baukultur“ orientiert sich an den Vorgaben der „Baukulturellen Leitlinien des Bundes“ und des „Baukulturreport 2021“.</p> <p>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.</p>
Einbeziehung der Interessenträger:innen	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Der „Beirat für Baukultur“ tagt üblicherweise einmal im Quartal und berücksichtigt alle Phasen des Planens, Bauens und Betriebens von Autobahnen.</p>
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 Freibezugsprozess 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	<p>Zu diesem Maßnahmenpaket zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>
Umfang	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs • Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<p>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.</p>
Anwendungsbereich des Konzepts	<p>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.</p> <p>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.</p>
Verantwortung für die Umsetzung	<p>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.</p>
Standards / Initiativen Dritter	<p>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.</p> <p>Zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie und damit der Umgebungslärmkartierung und Aktionsplanung wurden auf Bundesebene die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung und das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz erlassen.</p>
Einbeziehung der Interessenträger:innen	<p>Bei der Festlegung des Konzepts stimmt sich die ASFINAG vorrangig mit dem BMIMI, das die Interessen der Bevölkerung vertritt, zu Lärmschutzstrategien und -maßnahmen ab.</p> <p>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.</p>
Verfügbarkeit des Konzepts	<p>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.</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> • Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs • Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • CapEx: Ca. EUR 72 Mio. (2024: Ca. EUR 69 Mio.) • OpEx: Ca. EUR 1 Mio. (2024: Ca. EUR 1 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> Störung von Anrainer:innen durch den Lärm des Straßenverkehrs Steigende Anforderungen an den Lärmschutz
Beschreibung, Methoden (ggf. inklusive Grenzen) und Annahmen	<p>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.</p> <p>Die Grundlagen und Berechnungsmethodiken für diese Auswertung sind in folgenden Dokumenten definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 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 m²)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Lärmschutz
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>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.</p>
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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<p>Neben den genannten implementierten Maßnahmen setzt die ASFINAG bedarfsorientierte Einzelmaßnahmen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Maßnahmen fördern die Multimodalität bzw. den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel.</p>
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 Spurrinntentiefe 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: Kennzahl = $(1 - \text{gesperrte FSKM} \cdot \text{Sperrdauer im Betrachtungszeitraum} / \text{gesamte FSKM} \cdot \text{Dauer Betrachtungszeitraum}) \cdot 100$ FSKM = Fahrstreifenkilometer
Validierung der Kennzahl durch externe Stelle	Diese Kennzahl wird von keiner externen Stelle validiert.
Wert	98,12% (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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Anwendungsbereich des Konzepts	Die Strategie deckt das gesamte österreichweite ASFINAG-Netz und alle Bereiche ab, in denen die ASFINAG durch ihre Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beitragen kann (Handlungsfelder). Das betrifft einerseits die eigenen Geschäftstätigkeiten mit den eigenen 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.

<p>Verantwortung für die Umsetzung</p>	<p>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.</p>
<p>Standards / Initiativen Dritter</p>	<p>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.</p>
<p>Einbeziehung der Interessenträger:innen</p>	<p>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.</p> <p>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 tieferegehende Marktforschungsprojekte durchgeführt, um Lösungsansätze gemeinsam mit den Endnutzer:innen zu erarbeiten.</p> <p>Der regelmäßige Austausch mit diversen Mobilitätspartner:innen gewährleistet, dass deren Sichtweisen und wertvolle Erfahrungen ebenfalls Berücksichtigung bei der Strategieentwicklung finden.</p> <p>Die Einbeziehung der Stakeholder:innen dient einerseits dazu, die Wirksamkeit der bereits umgesetzten Maßnahmen zu evaluieren. Andererseits können so neue Weiterentwicklungen angestoßen werden.</p>
<p>Verantwortung für die Einbeziehung der Interessenträger:innen</p>	<p>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.</p>
<p>Verfügbarkeit des Konzepts</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

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

Mitarbeitende des Service- und Kontrollmanagements, wie die Mautaufsichtsorgane, technische Unterwegskontrollleur:innen und Traffic Manager:innen, kontrollieren einerseits die Einhaltung der ordnungsgemäßen 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	<ul style="list-style-type: none"> 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. Fahrzeurückhaltesysteme zur Minimierung der Unfallfolgen bei Abkommensunfällen. <p>Das Maßnahmenpaket zählt auf die Vorgaben des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 ein, indem es erheblich zur Straßensicherheit beiträgt.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> CapEx: Ca. EUR 213 Mio. (2024: Ca. EUR 228 Mio.) OpEx: Ca. EUR 474 Mio. (2024: Ca. EUR 441 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 <p>Ein gutes Verkehrs- und Ereignismanagement ist für die Verkehrsflüssigkeit und somit -sicherheit essenziell und trägt damit zur Erreichung der strategischen Zielvorgaben bei.</p>

Abhilfemaßnahme	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> • CapEx: Ca. EUR 39 Mio. (2024: Ca. EUR 36 Mio.) • OpEx: Ca. EUR 47 Mio. (2024: Ca. EUR 44 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • CapEx: Ca. EUR 32 Mio. (2024: Ca. EUR 17 Mio.) • OpEx: Ca. EUR 102 Mio. (2024: Ca. EUR 105 Mio.)
Zukünftige finanzielle Mittel	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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 Verkehrsinfodienst und die ASFINAG-App eingesehen und so die verfügbaren LKW-Stellplätze einfach gefunden werden.</p> <p>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.</p> <p>Bundesweit stehen 15 moderne Verkehrskontrollplätze zur Überprüfung von Schwerfahrzeugen zur Verfügung. Weitere drei Plätze sind in Planung.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrbahnbeschaffenheit wird konstant auf einem sehr hohen Standard gehalten. Regelmäßige Reinigungen der Fahrbahnen – vor allem im Frühjahr – sorgen für die Sicherheit der Motorradfahrer:innen.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.

Titel der Maßnahme	Kommunikation und Bewusstseinsbildung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die ASFINAG initiiert seit 2012 jedes Jahr zumindest eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. Im Jahr 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.
Titel der Maßnahme	Überwachung (in Kooperation mit Ländern und der Polizei)
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Titel der Maßnahme	Forschung und Entwicklung
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Finanzielle und inhaltliche Beteiligung an der Verkehrsinfrastrukturforschung (VIF). Auftragsforschungen aus dem Bereich Verkehrssicherheit.
Abhilfemaßnahme	Nein. Es handelt sich um eine Präventivmaßnahme.
Zeithorizont der Maßnahme	Die Maßnahmen werden laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Sicherheit für Mitarbeitende
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Persönliche Sicherheit von Verbraucher:innen und / oder Endnutzer:innen – Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	Personenschäden wie Verletzungen oder Todesfälle durch Verkehrsunfälle auf dem ASFINAG-Streckennetz
Inhalt und Ziel der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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 Verkehrsicherheitsmaßnahmen 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 Verkehrsicherheitsprogramm 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 Verkehrsicherheitsmaßnahmen.

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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Es wird laufend überprüft, ob der Ausbauplan hinsichtlich E-Ladestationen mit dem tatsächlichen Fortschritt übereinstimmt.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 korrupsionsstrafrechtlichen 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	<ul style="list-style-type: none"> 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: <i>siehe G1-3 18 a.</i>
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	<ul style="list-style-type: none"> • Politisches Engagement • Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Politisches Engagement • Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 einzuhaltenen 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	<p>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).</p> <p>Potenzielle Korruptionsfälle und daraus resultierende sozioökonomische Schäden, Vertrauensverluste usw.</p>
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 Schulungsstichtag, 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p>
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.
Titel der Maßnahme	Legistikradar
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Politisches Engagement
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> 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	<p>Das legistische Radar- und Reaktionssystem dient der frühzeitigen Wahrnehmung und zeitgerechten Reaktion auf neue für die ASFINAG relevante Gesetzes- und Verordnungsvorhaben. Die Wahrnehmung neuer Novellenvorhaben beruht im Wesentlichen auf einem regelmäßigen Monitoring von legistischen Vorhaben der Ministerien, des Parlaments und der Ämter der Landesregierungen.</p>
Zeithorizont	Diese Maßnahme wird laufend umgesetzt.

Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften

Im Berichtszeitraum kam es zu keinen Verurteilungen oder Geldstrafen aufgrund von Verstößen gegen Korruptions- 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 ASFINAG nutzt die Mitgliedschaft in Interessensvertretungen zum Erfahrungsaustausch und zur Zusammenarbeit im Gesetzwerdungsprozess. Lobbyingtätigkeiten finden insbesondere in folgenden Bereichen statt:

- Mautwesen, wobei die ASFINAG das Ziel der Einnahmensicherung sowie eine kundenfreundliche Abführung der Maut forciert
- Verkehrssicherheit, wobei die ASFINAG eine ständige Erhöhung der Verkehrssicherheit anstrebt
- Green Mobility, wobei die ASFINAG aktiv ihre Position als Teil der Verkehrswende einnimmt
- Cybersecurity, wobei die ASFINAG eine Erhöhung der Sicherheitsvorkehrungen im Bereich Cybersecurity generell unterstützt

Die ASFINAG ist im Transparenzregister der EU mit der Nummer „306873210055-73“ registriert.

Titel der Kennzahl	Monetärer Wert der direkt und indirekt getätigten finanziellen politischen Zuwendungen und Sachleistungen
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Politisches Engagement
Adressiertes wesentliches IRO	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>Die ASFINAG 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.</p>
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.

Titel des Konzepts	Richtlinie 053 „Informationssicherheitsleitbild“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.

Titel des Konzepts	Konzern-Informationsrichtlinie
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.

Titel des Konzepts	Richtlinie 055 „Informationssicherheit für Anwender:innen“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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.
Titel des Konzepts	Technische Planungshandbuch (TPHB) „Informationssicherheit“
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Das TPHB der ASFINAG zum Thema Informationssicherheit richtet sich an externe Dienstleister:innen. Bezieht sich auf alle Standorte und Aktivitäten der ASFINAG.
Verantwortlichkeit(en) für das Konzept	Dokumentersteller sowie Ansprechpartner für dieses Dokument ist der Chief Information Security Officer.
Externe Standards und Initiativen	Gefordert wird im Planungshandbuch, dass Cloud Service Provider:innen jedenfalls über die Zertifikate ISO/IEC 27001 sowie ISO 22301 verfügen müssen. Zudem müssen die Grundsätze der DSGVO bei der Verarbeitung personenbezogener Daten eingehalten werden.
Titel des Konzepts	Handbuch IT-Service-Management
Adressiertes wesentliches (Unter-)Thema	Cybersecurity
Adressiertes wesentliches IRO	Cybersecurity: Ausfälle von Systemen, Datenverlust und Diebstahl von Daten
Inhalte des Konzepts inklusive Zielvorgaben und Monitoring	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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
BKA	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
BMLUK	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
BRV	Österreichischer Baustoff-Recycling Verband
BStG	Bundesstraßengesetz
BStLärmIV	Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung
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