



**WEGE ZUR  
NACHHALTIGEN  
MOBILITÄT**

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2021

# INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort des Vorstands .....	3
Über den Bericht .....	4
<b>NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT</b>	
<b>01 Ziele und Strategien</b>	
Unsere wesentlichen Themen .....	8
Erweitertes Wirkungsmanagement .....	12
Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung .....	17
<b>02 Struktur und Prozesse</b>	
Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements .....	19
<b>03 Stakeholder</b>	
Stakeholder-Einbindung .....	24
<b>HANDLUNGSFELDER &amp; KENNZAHLEN</b>	
<b>04 Gesellschaft</b>	
Wirtschaftsstandort Österreich .....	33
Ethik & Compliance .....	35
Barrierefreiheit .....	39
<b>05 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>	
Attraktive Arbeitgeberin .....	42
Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter .....	49
Mitarbeitendenentwicklung .....	56
Vielfalt und Chancengleichheit .....	62
<b>06 Verkehr</b>	
Verfügbarkeit unseres Straßennetzes .....	72
Sichere Straßen .....	77
<b>07 Umwelt</b>	
Ressourcenschonung .....	84
Energie und Emissionen im Betrieb .....	92
Verkehrsemissionen .....	99
Artenvielfalt .....	103
Baukultur .....	108
Lärmschutz .....	110
<b>08 Lieferkette</b>	
Verantwortung bei Einkauf und Vergabe .....	115
<b>09 EU-Taxonomie</b>	
EU-Taxonomie .....	124
Kennzahlenverzeichnis.....	132
GRI-Index .....	145
Zuordnung der wesentlichen Themen .....	157
Bericht über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung .....	159
Erklärung des Vorstands .....	160
Impressum & Kontakt .....	161

# VORWORT

Als nachhaltige Mobilitätspartnerin der Österreicherinnen und Österreicher ermöglichen wir dies mit der Erhaltung des bestehenden Straßennetzes und einem bestmöglichen Verkehrsmanagement – für weniger Staus und eine optimale Verfügbarkeit

## Wir bewegen Österreich

Diese Bewegung beginnt bei uns selbst. Wir entwickeln uns weiter – von der führenden Autobahnbetreiberin im Herzen Europas zur wesentlichen Mobilitätspartnerin und –anbieterin. Neue Strategien, veränderte Sichtweisen sowie jede einzelne Mitarbeiterin und jeder einzelne Mitarbeiter machen uns zu einem Unternehmen, das einen wesentlichen Beitrag zur Klimawende leistet. Umstrukturierungen wie die Elektrifizierung unseres Fuhrparks, der Ausbau von Grünquerungen oder die Zusammenlegung der Wiener Standorte sind nur einige Beispiele unserer Maßnahmen. Die Mobilität ist ein zentraler Aspekt der Klimawende. Sie beschäftigt unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber auch unsere Kundinnen und Kunden mit der Frage: Wie können wir alle sicher, komfortabler und nachhaltiger auf ihren Wegen begleiten?



Das Jahr 2021 war voll von Herausforderungen und tiefgreifenden Änderungen. Die Neuausrichtung vieler Bauprojekte stand im Mittelpunkt. Trotzdem gelang es uns, laufende Projekte im Sinne der Sicherheit, des Service und der Sicherung des Wirtschaftsstandortes umzusetzen. Wir konnten einige Projekte, wie zum Beispiel die Generalsanierung Knoten Kaisermühlen, die Sanierung zwischen Knoten St. Pölten und St. Pölten Nord oder den Bau der Anschlussstelle Bludenz-Bürs, erfolgreich abschließen. Trotz pandemiebedingter schwieriger Rahmenbedingungen gelang es, überaus positiv zu wirtschaften.

In Bewegung halten uns nun Themen, die für unsere gemeinsame Zukunft wichtige Bausteine sein werden: Energiestrategie, Biodiversität oder Barrierefreiheit. Diese Themen haben wir als Handlungsfelder in unserer Kernstrategie „Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz“ verankert. Einen weiteren zentralen Fokus stellt heuer die Taxonomie dar. Wir informieren über unsere nachhaltigen Investitionen und erklären, wie wir dieses Thema in Zukunft angehen wollen.

Was wir heute tun, entscheidet darüber, wie die Welt von morgen aussieht. 2022 wollen wir anpacken, um die Mobilität auf Österreichs Straßen nachhaltig und sicher weiterzuentwickeln. 2022 wird Chance und Herausforderung zugleich, und das ist unser Antrieb.

**Mag. Hartwig Hufnagl und Dr. Josef Fiala**

Vorstände ASFINAG

GRI: 102-14

# NICHTFINANZIELLE BERICHTERSTATTUNG

Der vorliegende Bericht ist der konsolidierte nichtfinanzielle Bericht der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über das Jahr 2021 gemäß § 267a UGB und wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option Kern erstellt.

## Angaben zu Berichtsgrenzen und Änderungen

Die ASFINAG steht im Eigentum der Republik Österreich und hat ihren Hauptsitz in Wien. Als lokaler Markt im Sinn der von der Global Reporting Initiative geforderten Spezifikation gilt Österreich bzw. die Europäische Union (EU).

Die erste Bilanz ihrer gesellschaftlichen Verantwortung veröffentlichte die ASFINAG im Jahr 2005. Seit 2010 erfolgt eine jährliche Berichterstattung, zuletzt über das Jahr 2020.

Im Vorjahr gab es gegenüber 2021 keine relevanten Änderungen im Unternehmen im Hinblick auf die Größe und Anzahl der Betriebsstätten, Beteiligungsstruktur und Eigentumsverhältnisse oder die Liefer- bzw. Wertschöpfungskette.

Um die konzernweite Zusammenarbeit zu fördern, klare Verantwortungen und Aufgaben zu schaffen und die ASFINAG zukunftsfit zu machen, sind in der ASFINAG Strategie neun Kernstrategien und acht System- und Bereichsstrategien verankert, unter anderem die Kernstrategie Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz. Ziele und Maßnahmen der für das Nachhaltigkeitsmanagement relevanten Strategien sind seit 2020 im Bericht implementiert. Weiters wurde die Berichterstattung um den Schwerpunkt der EU-Taxonomie Verordnung erweitert.

Angepasste Berechnungen sind bei den entsprechenden Daten vermerkt. Wenn Daten nicht das Gesamtunternehmen umfassen, ist dies ebenso angegeben. Grundsätzlich berichten wir alle Daten ausschließlich konsolidiert. Eine Aufschlüsselung nach unseren über 60 Geschäftsstandorten in Österreich findet nicht statt. Im Sinn der Wesentlichkeit nehmen wir auch eine Aufschlüsselung nach Mitarbeitendenkategorien nur dort vor, wo dies zusätzliche Erkenntnis bringt oder von Stakeholdern eingefordert wird. Entsprechende Abweichungen sind entsprechend GRI-Standard im GRI-Index vermerkt.

Aufgrund gesetzlicher Rahmenbedingungen wurde die Redaktion für die erste Version des Berichts am zeitgerecht abgeschlossen. Um alle Stakeholder möglichst zeitnah über Entwicklungen zu informieren, wird ein Nachhaltigkeits-Update unterjährig online verfügbar werden. Detaillierte Informationen zu Finanzkennzahlen und zur Unternehmensführung finden sich im Lagebericht und im Corporate-Governance-Bericht des Geschäftsberichts.

Der konsolidierte nichtfinanzielle Bericht wird einer unabhängigen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch Deloitte Audit Wirtschaftsprüfungs GmbH unterzogen. Detaillierte Informationen zur externen Prüfung finden Sie im Prüfbericht im Berichtsanhang.

Das gesamte Nachhaltigkeitsmanagement inklusive der Berichterstattung wird von ISS ESG analysiert und beurteilt. Im Jahr 2021 erfolgte keine Evaluierung. Im Jahr 2020 wurde die ASFINAG im ISS ESG Corporate Rating mit C+ bewertet und erreichte damit als einziger Autobahnbetreiber weltweit zum vierten Mal in Folge den Prime Status. Die nächste Evaluierung ist voraussichtlich für das Frühjahr 2022 geplant.



Zusätzlich wurde die ASFINAG für das Geschäftsjahr 2020/21 wieder als Leitbetrieb Austria ausgezeichnet. Leitbetriebe Austria ist ein unabhängiges, branchenübergreifendes Wirtschaftsnetzwerk, das vorbildhafte Unternehmen auszeichnet. Nachhaltiger Unternehmenserfolg, Innovation und gesellschaftliche Verantwortung stehen bei der Zertifizierung an erster Stelle.

**GRI:** 102-03, 102-05, 102-06, 102-10, 102-12, 102-45, 102-46, 102-48, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52, 102-54, 102-56, 204-1

# NACHHALTIGKEITS- MANAGEMENT



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

# ZIELE UND STRATEGIEN

Unsere wesentlichen Themen  
Erweitertes Wirkungsmanagement  
Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung



## UNSERE WESENTLICHEN THEMEN

Die für das Kerngeschäft der ASFINAG wesentlichen Themen werden laufend überprüft. 2019 wurden die wesentlichen Themen im Rahmen von internen Workshops und einer Online-Befragung der relevanten Stakeholder erneut identifiziert und priorisiert.

### Entwicklung der Wesentlichkeitsmatrix

---

2019 wurden die wesentlichen ökonomischen, ökologischen und sozialen Themenfelder in einem mehrstufigen Prozess unter Beteiligung von internen und externen Stakeholdern erneut identifiziert und priorisiert. Die angewandte Methodik entspricht den Anforderungen der GRI-Standards und der gesetzlichen Vorgaben (§ 267a UGB). Diesbezüglich wurde auch sichergestellt, dass alle dort genannten nichtfinanziellen Belange berücksichtigt wurden.

In einem Workshop mit dem Nachhaltigkeitskernteam wurden die wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit der ASFINAG sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette erhoben und priorisiert (siehe x-Achse der Wesentlichkeitsmatrix). Auswirkungen werden hierbei als aktuelle oder vorhersehbare positive oder negative Effekte definiert, Risiken und Chancen werden als potenzielle Ereignisse beschrieben, die sich auf nichtfinanzielle Belange auswirken können.

Das Nachhaltigkeitskernteam setzt sich aus Fachexpertinnen und -experten unterschiedlichster Verantwortungsbereiche zusammen, welche dank ihres operativen Tätigkeitsbereiches und zum Teil intensiven Stakeholder-Kontaktes über einen holistischen Überblick über die Kernthemen der ASFINAG verfügen. Externe Perspektiven flossen in diesem Schritt durch externe Beratung sowie die Berücksichtigung von Nachhaltigkeits-Standards und -Ratings ein.

Die aus dem Workshop abgeleiteten 21 Themen wurden im Zuge einer umfassenden Online-Befragung von relevanten Stakeholdern gewichtet und die Leistungen des Unternehmens in diesen Themenfeldern bewertet (siehe y-Achse der Wesentlichkeitsmatrix). Von den angefragten Stakeholdern – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Benutzerinnen und Benutzer von Autobahnen und Schnellstraßen, Güter- und Personenbeförderungsunternehmen, Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartner, Anrainerinnen und Anrainer, Blaulichtorganisationen, NGOs, Medien, Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie Akteure aus Politik und Behörden – nahmen rund 620 Personen an der Befragung teil.

Die Befragungsergebnisse wurden in einem weiteren Workshop gemeinsam mit der Konzernsteuerung analysiert und deren Bedeutung für den langfristigen Geschäftserfolg der ASFINAG bewertet (abgebildet in der Wesentlichkeitsmatrix durch die Bubblegröße).

Die identifizierten Nachhaltigkeitsthemen gliedern sich in 5 Handlungsfelder, welche sich auch in der Struktur dieses Berichts widerspiegeln: Gesellschaft, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Verkehr, Umwelt und Lieferkette. Zu allen Themen werden Informationen über deren Steuerung und die Leistung der ASFINAG veröffentlicht, wobei die einzelnen Themen aufgrund ihrer Relevanz im Umfang der Berichterstattung im Vergleich zum Vorjahresbericht wieder angepasst wurden.





Gesellschaft	Mitarbeitende	Verkehr	Umwelt	Lieferkette
1. Wirtschaftsstandort Österreich S. 35	5. Attraktive Arbeitgeberin S. 43	9. Verkehrsbehinderungen S. 63	11. Ressourcenverbrauch S. 73	19. Wertschöpfungseffekte in der Lieferkette S. 97
2. Compliance und Anti-Korruption S. 36	6. Gesundheit und Sicherheit S. 49	10. Verkehrssicherheit S. 67	12. Abfallaufkommen S. 73	20. Soziale Standards bei Lieferanten S. 97
3. Datenschutz S. 36	7. Mitarbeiterentwicklung S. 53		13. Abwasser aufkommen S. 73	21. Umweltstandards bei Lieferanten S. 97
4. Barrierefreiheit S. 40	8. Diversity Management S. 57		14. Energieverbrauch und Emissionen der ASFINAG S. 78	
			15. Verkehrsemissionen S. 84	
			16. Artenvielfalt S. 87	
			17. Beeinflussung des Landschaftsbilds S. 90	
			18. Lärm S. 92	

2020 wurden die Themen im Hinblick auf den nationalen Energie- und Klimaplan und das Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung evaluiert und bei der Entwicklung der Kernstrategie Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz berücksichtigt.

Die Zuordnung der Nachhaltigkeitsthemen zu den einzelnen Kapiteln und den NaDiVeG-Belangen finden Sie im Abschnitt „Zuordnung der wesentlichen Themen“ im Anhang des Berichts.

## Unsere Handlungsfelder

---

Die Wesentlichkeit der abgebildeten Themen ergibt sich aus der wechselseitigen Wirkung zwischen den Themenbereichen und unserem Kerngeschäft sowie den Interessen unserer Stakeholder:

- **Gesellschaft**

Die ASFINAG ist als einer der größten Infrastrukturanbieter Österreichs ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Österreich und setzt Impulse für Konjunktur und Beschäftigung. Im Sinne einer verantwortungsvollen Unternehmensführung agieren wir im Einklang mit den rechtlichen Bestimmungen. Um deren Einhaltung zu gewährleisten, verfügen wir über ein konzernweites Compliance-Management. Dazu erheben wir unter anderem Kennzahlen zum *Bauprogramm* oder den *Schulungsteilnehmern Ethik/Integrität und Anti-Korruption*.
- **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Wir unterstützen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ihrer beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung und ihrem Wohlbefinden durch umfassende Maßnahmen in den Bereichen Bildung, Gesundheit & Sicherheit, Karenzunterstützung und Diversitäts-Management. Neben Kennzahlen wie *Fluktuationsrate*, *Unfallrate*, *Weiterbildungsstunden* oder *Frauenquoten* erheben wir dazu auch regelmäßig die *Mitarbeiterzufriedenheit*.
- **Verkehr**

Autoverkehr ist leider trotz vieler Sicherheitsmaßnahmen und technologischer Entwicklungen immer mit Unfällen verbunden. Wir erheben und analysieren Unfallzahlen und setzen Maßnahmen zur Reduktion von Unfallrisiken. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wächst auch das Stau- und Unfallpotenzial. Wir messen und managen mit zahlreichen Instrumenten Verkehrsflüsse und ihre komplexen Wirkungen. Schlüsselkennzahlen sind *Unfallzahlen*, *Fahrleistung* und *Staueinheiten*.
- **Umwelt**

Wir wissen, dass der Straßenverkehr auch mit negativen Umweltauswirkungen verbunden ist und versuchen, diese zu reduzieren und zu verhindern. Im Hinblick auf Dekarbonisierung liegt der Fokus für unseren Betrieb auf Energieeffizienz und erneuerbaren Energien. Wir unterstützen zudem die Umstellung auf alternative Antriebssysteme, indem wir die Infrastruktur für E-Mobilität auf unserem Streckennetz und eigenen Betriebsstandorten kontinuierlich ausbauen. Zusätzlich streben wir laufend nach Verbesserungen bei Ressourcenverbrauch & Abfallaufkommen, Lärm, Artenvielfalt und Baukultur (Landschaftsgestaltung). Wir messen unseren Fortschritt unter anderem mit dem *Energieverbrauch*, dem *Treibhausgasausstoß* im Betrieb und durch den Verkehr, der *Recyclingquote* und arbeiten mit *Lärm-*, *Ausgleichsflächen-* und *Baumkataster*.
- **Lieferkette**

In den vergangenen Jahren setzten wir vermehrt Schritte, um auch in der Lieferkette Grundsätze und Standards der Nachhaltigkeit einzuführen. Für alle großen Vergabeverfahren im Baubereich werden Sozial- und Umweltkriterien bei der Ermittlung der Bestbietenden berücksichtigt. Diesen Fortschritt messen wir mit Schlüsselkennzahlen wie *Prozentsatz geprüfter Zuliefererunternehmen* oder *Arbeitsunfälle in der Lieferkette*.

Im Abschnitt „Handlungsfelder & Kennzahlen“ finden Sie detaillierte Informationen zu den aktuellen Entwicklungen unserer Nachhaltigkeitsthemen.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

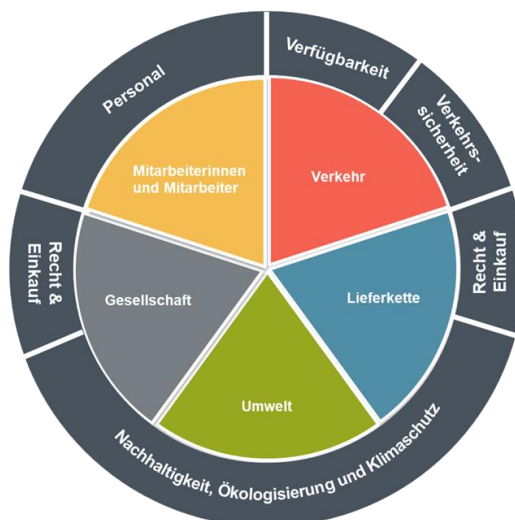
Im Jahr 2020 wurden im Zuge des „ASFINAG Updates“ die strategische Ausrichtung in den Kerngeschäftsbereichen durch die Entwicklung von neun Kernstrategien festgelegt. Diese ermöglichen eine integrative, zeitliche und ressourcenbetrachtende Abstimmung, Prioritätenreihung und Konsolidierung bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen im gesamten Konzern. Wesentliche Grundprinzipien aller Teilstrategien sind daher:

- die Identifikation und Überwindung von Zielkonflikten,
- der Aufbau, die Steuerung und Transparenz anhand von Kennzahlen
- die budgetäre Steuerung der strategischen Aktivitäten und
- die Setzung von Schwerpunkten basierend auf Handlungsfeldern und strategischen Leitsätzen.

Folgende Kernstrategien werden definiert, darüber hinaus werden System- und Bereichsstrategien entwickelt.



Diese umfassen auch einige der relevanten Nachhaltigkeitsthemen aus der Wesentlichkeitsanalyse. In der nachstehenden Abbildung ist die Verknüpfung der Nachhaltigkeits-Handlungsfelder mit den relevanten Strategien dargestellt, sowie die entsprechenden Hauptziele je Teilstrategie.



## ERWEITERTES WIRKUNGSMANAGEMENT

Unser Wirkungsmanagement wird laufend weiterentwickelt und um weitere wesentliche Auswirkungen und Risiken ergänzt. Für die Optimierung der Wirkungen unseres Kerngeschäfts verfügen wir über mehrere Konzepte und Instrumente.

### Auswirkungs- und Risikomanagement

Unser hochrangiges Straßennetz trägt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung unseres Landes bei und ist für den internationalen Personen- und Warenverkehr unentbehrlich. Damit ermöglicht es unserem Autobahnnetz unter anderem, Unternehmen zu wachsen, Produkte zu erzeugen und Arbeitsplätze zu schaffen. Gleichzeitig ist der Autoverkehr aber einer der größten Emittenten von Treibhausgasen, verursacht Lärm, führt zu Unfällen und zu Verkehrstoten. Wir können nicht alle positiven und negativen Effekte unmittelbar herbeiführen bzw. verhindern. Aber wir wissen, dass wir als Mitverursacher Mitverantwortung tragen und versuchen, dieser Verantwortung bestmöglich gerecht zu werden.

Dazu ist es erforderlich, die wesentlichen Auswirkungen und Risiken auf nichtfinanzielle Belange zu identifizieren, zu bewerten und entsprechende Maßnahmen abzuleiten. 2019 wurde eine vertiefte Auswirkungs- und Risikoanalyse durchgeführt, um zukünftig eine noch gezieltere Steuerung und Berichterstattung zu ermöglichen. In einem Workshop mit dem Nachhaltigkeitskernteam wurden die Auswirkungen und Risiken auf nichtfinanzielle Belange entlang der gesamten Wertschöpfungskette erfasst, das heißt, neben Auswirkungen und Risiken aus der eigenen Geschäftstätigkeit auch solche aus Geschäftsbeziehungen oder Produkten bzw. Dienstleistungen.

Die untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Themen und die entsprechenden Auswirkungen und Risiken der ASFINAG auf nichtfinanzielle Belange. Für die jeweiligen Auswirkungen und Risiken sind auch die entsprechenden Maßnahmen, Konzepte und Due-Diligence-Prozesse (inkl. Seitenangabe im vorliegenden Bericht) für deren Handhabung angeführt.

### Auswirkungen, Risiken und deren Handhabung

Themen	Auswirkungen pos. (+), neg. (-)	Risiken	Maßnahmen, Konzepte und Due-Diligence-Prozesse
Wirtschaftsstandort Österreich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung des internationalen Güter- und Personenverkehrs (+)</li> <li>• Standortaufwertungen mittels leistungs-fähiger Verbindung von Ballungsräumen und Transitrouten (+)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauprogramm</li> <li>• Innovationspartnerschaften &amp; Open Innovation Challenges</li> </ul>
Compliance und Antikorruption		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korruptionsfälle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anti-Korruptionssystem</li> <li>• Anti-Korruptionsbeauftragter</li> <li>• Compliance-Management und -Richtlinien</li> <li>• Schulungen zu Ethik/Integrität, Anti-Korruption und DSGVO</li> <li>• Elektronisches Hinweisgebersystem</li> <li>• Prüfung der Lieferkette</li> <li>• Bietererklärung</li> </ul>
Datenschutz		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlust von Kundendaten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationssicherheitsmanagement-system</li> </ul>

Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreiheit am ASFINAG Netz (+)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreie Rastanlagen</li> <li>• Nutzung der Notrufsäulen für Gehörlose</li> <li>• Barrierefreie ASFINAG Website</li> </ul>
Attraktive Arbeitgeberin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschäftigungs- und Einkommenseffekte (+)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leistungsorientierte Vergütungssysteme</li> <li>• Attraktive Sozialleistungen</li> <li>• Home-Office-Modell</li> <li>• Sabbatical und Karenzmodelle</li> <li>• Projekt „Attraktive Arbeitgeberin“</li> </ul>
Gesundheit und Sicherheit		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsunfälle im Betrieb</li> <li>• Mitarbeiterbelastung durch Lärm, Abgase und erschwerte Arbeitsbedingungen</li> <li>• Psychische Auswirkungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitätsmanagementsystem</li> <li>• Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und Gesundheit</li> <li>• Gesundheitsförderungsprogramme</li> </ul>
Mitarbeiterentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von Mitarbeiterqualifikationen (+)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulungen und Trainings</li> <li>• Führungskräfte-, Nachwuchs- und Lehrlingsprogramme</li> <li>• Mitarbeitergespräche</li> </ul>
Vielfalt und Chancengleichheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chancengleichheit und Inklusion (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskriminierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversity-Konzept</li> <li>• Leitfaden Personalführung</li> <li>• Diverse Schulungen</li> <li>• Ombudsstelle</li> </ul>
Verfügbarkeit des Straßennetzes		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangelnde Verfügbarkeit / Verkehrsstaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung und Erweiterung von Park &amp; Drive-Anlagen</li> <li>• Verkehrssteuerung &amp; Einsatz von Traffic Managern</li> <li>• Echtzeit-Verkehrsinformation-Straße (EVIS)</li> <li>• Netzzustandsbericht und Erhaltungsstrategie</li> <li>• Erweiterung und Optimierung des Streckennetzes</li> <li>• ASFINAG Zielnetz 2030+</li> <li>• Netz- und Informationssysteme</li> <li>• Internes Kontrollsystem zur Informationssicherheit</li> <li>• Erfassen zunehmender Gefahrenstellen durch Felsstürze und Hochwässer</li> <li>• Baustellenmanagement</li> </ul>
Verkehrssicherheit		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsunfälle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrssicherheitsprogramm</li> <li>• Unfallanalysen und Sicherheitsmanagement</li> <li>• Straßen- und Tunnelausbau</li> <li>• Einsatz von Traffic Managern</li> <li>• Bewusstseinsbildende Maßnahmen</li> <li>• Errichtung von Rastplätzen</li> <li>• Erfassen zunehmender Gefahrenstellen durch Felsstürze und Hochwässer</li> </ul>
Ressourcenschonung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ressourcenverbrauch (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effizienzmaßnahmen beim Streumitelesatz</li> <li>• Umweltkriterien bei Bauausschreibungen</li> </ul>
Abfallmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abfallaufkommen (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recycling von Bauabfällen</li> <li>• Abfallsammlung und -entsorgung entlang des Streckennetzes</li> </ul>
Abwassermanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abwasseraufkommen (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzung von Brauchwasser für Straßenreinigung</li> <li>• Bedarfsgerechte Tunnelwäsche</li> <li>• Saugtankfahrzeuge mit Wasserrecyclinganlage</li> <li>• Abwasseraufbereitung</li> </ul>

Energie und Emissionen im Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieverbrauch im Betrieb (-)</li> <li>• Emissionen im Betrieb (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forcierung der Eigenenergieerzeugung und Umstellung auf erneuerbare Energien</li> <li>• Energieeffizienzmaßnahmen (Gebäudesanierung, LED-Beleuchtung, etc.)</li> <li>• Ausbau von Ladestationen auf Betriebsstandorten</li> <li>• Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebssysteme</li> <li>• Videokonferenzen statt Dienstreisen</li> </ul>
Verkehrsemissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsemissionen (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Ladestationen am Streckennetz</li> <li>• Park &amp; Drive-Anlagen</li> <li>• LKW- und Busmauttarife</li> </ul>
Artenvielfalt		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlust der Artenvielfalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgleichsflächenkataster</li> <li>• Wildbeobachtungen und Grünquerungen</li> <li>• Wildwarngeräte</li> <li>• Standortgerechte Blumenwiesen</li> <li>• Baumkataster und Waldwirtschaftsplan</li> <li>• Extensive Pflegeflächen</li> <li>• Anstellung eines Försters und einer Grünraummanagerin</li> <li>• Schulungen zu Grünraumbewirtschaftung und Umgang mit Neophyten</li> </ul>
Baukultur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beeinflussung des Landschaftsbilds (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltungsinitiative</li> <li>• Architektur-Wettbewerbe</li> <li>• Regelungen zur „Gestaltung von Lärmschutz“</li> <li>• Baukulturelle Leitlinien</li> </ul>
Lärmschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrslärm (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmschutzwände und -dämme</li> <li>• Tempolimits</li> <li>• Erneuerung von Fahrbahnbelägen</li> <li>• Lärmkataster</li> </ul>
Wertschöpfungseffekte in der Lieferkette	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschäftigungs- und Einkommenseffekte in der Lieferkette (+)</li> <li>• Förderung von Innovation in der Lieferkette (+)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innovationspartnerschaften &amp; Open Innovation Challenges</li> <li>• Bestbieterprinzip bei Bauausschreibungen</li> <li>• Prüfung der Lieferkette</li> </ul>
Soziale Standards bei Lieferanten		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitsunfälle am Bau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitätsmanagementsystem</li> <li>• Sicherheits- und Gesundheitsplan für Bauvorhaben</li> <li>• Arbeitssicherheit als Kriterium bei Bestbieterermittlung</li> <li>• Prüfung der Lieferkette</li> </ul>
Umweltstandards bei Lieferanten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entstehung von Luft- und Bodenschadstoffen durch Bautätigkeit (-)</li> <li>• Abwasseraufkommen am Bau (-)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltkriterien bei Bauausschreibungen</li> <li>• Prüfung der Lieferkette</li> </ul>

Einige dieser Risiken können auch eine Rückwirkung auf das Unternehmen haben und werden daher im Risikomanagementsystem der ASFINAG (ARIMAS) erfasst. Detaillierte Informationen zum Risikomanagement der ASFINAG finden Sie im Lagebericht.

Darüber hinaus beschäftigt sich die ASFINAG mit strategischen Themen, die in Zukunft einen potenziellen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der ASFINAG haben können. Hierbei handelt es sich um mögliche zukünftige Effekte, die gegenwärtig noch nicht finanziell bewertet werden können. Dabei geht es um Themen und Herausforderungen wie vernetzter und automatisierter Verkehr, E-Mobilität und

alternative Antriebe oder Dekarbonisierung im Bau. Im Zentrum steht die Frage: „Wie können wir auf unseren Straßen Menschen und Güter rascher, sicherer und mit geringerem Ressourcenverbrauch bewegen – und was kann die ASFINAG dazu am besten beitragen?“

Im Zuge des Workshops mit dem Nachhaltigkeitskernteam wurden auch mögliche Chancen für nichtfinanzielle Belange identifiziert und bewertet sowie geeignete Maßnahmen und Konzepte abgeleitet. Als Chancen wurden z. B. die Förderung von Multimodalität, die Nutzung der Position der ASFINAG als wichtiger Auftraggeber, um Nachhaltigkeit und Innovationen in der Lieferkette zu fördern, sowie Chancengleichheit und Inklusion in der ASFINAG identifiziert.

Von zunehmender Relevanz sind Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel, wie physische Risiken infolge von Naturkatastrophen und Extremwetterereignisse: Hochwässer, Muren, Lawinen oder Felsstürze können z. B. Schäden am ASFINAG-Streckennetz verursachen. Seit 2015 beschäftigen wir uns intensiv mit den Folgen der zunehmenden Zahl von Felsstürzen und Hochwässern. Diese Aktivitäten laufen in enger Abstimmung mit der ÖBB und unter Nutzung gezielter Kooperationen (z. B. Joanneum Research). Im abgelaufenen Jahr wurden Gefahrenstellen begutachtet und zahlreiche Präventionsmaßnahmen eingeleitet bzw. bereits umgesetzt. Weiters vernetzen wir uns auch international zum Thema des Klimawandels und zum Schutz vor Naturgefahren in der Conference of European Directors of Roads (CEDR) sowie der World Road Association (PIARC).

Im Rahmen abteilungsübergreifender Workshops wurden potenzielle Klimarisiken und -chancen für die ASFINAG identifiziert und anhand der TCFD (Taskforce on Climate-related Financial Disclosures) Risikokategorien strukturiert. In einer qualitativen Ersteinschätzung wurden die folgenden Risiken und Chancen für den Betrachtungszeitraum bis 2030 als relevant eingestuft.

Im nächsten Schritt soll die Analyse der potenziellen Klimarisiken und -chancen vertieft und auf einen längeren Betrachtungszeitraum ausgeweitet sowie die bereits geplanten Strategien und Maßnahmen auf ihre Effektivität hin beurteilt werden.

Kategorien	ASFINAG Klimarisiken und -chancen
<b>Physisch (chronisch)</b>	Eine witterungsbedingt verlängerte Bausaison (z. B. durch die Abnahme von Frosttagen) kann durch verkürzte Durchlaufzeiten von Bauprojekten zu einer Kostenersparnis sowie Änderungen in der Netzverfügbarkeit führen.
	Steigende Durchschnittstemperaturen können durch einen erhöhten Kühlbedarf zu steigenden Energiekosten der ASFINAG Büro- und Betriebsstätten und ggf. einem zusätzlichen Investitionsbedarf für technische Infrastrukturanpassungen führen.
<b>Physisch (akut)</b>	Zunehmende Extremwetterereignisse und extreme Hitze im Sommer können vermehrt Schäden an der Infrastruktur verursachen, die zu Kosten für Sanierungen sowie einem erhöhten Investitionsbedarf (z. B. aufgrund der verkürzten Lebensdauer von Bauteilen) führen können.
<b>Regulatorisch</b>	Preisschwankungen bei der Beschaffung von Bauteilen und Baustoffen, aufgrund von z. B. steigenden CO <sub>2</sub> Preisen oder einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Importware, können zu steigenden Beschaffungskosten und dadurch Mehrkosten im Betrieb und Bau führen.
	Eine CO <sub>2</sub> -abhängige Anpassung der Mautmodelle kann zu einem potenziellen Rückgang der Nachfrage am ASFINAG Netz und Umsatzrückgang führen. Ein Nachfragerückgang erhöht die Verfügbarkeit des ASFINAG Netzes und könnte daher auch als Chance bewertet werden.
<b>Markt</b>	Strengere ökologischen Vergabekriterien können zu einer eingeschränkten Auswahl potenzieller Auftragnehmer und höheren Marktpreisen führen.
	Um eine erhöhte Nachfrage nach erneuerbarer Energie zu decken und eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit sicherzustellen, können zusätzliche Investitionskosten für den Ausbau erneuerbarer Energien am ASFINAG Netz entstehen.

	Die Entwicklung alternativer Mobilitätsformen der Gesellschaft können zu einem Rückgang der Fahrleistungen und Mauteinnahmen bzw. einer Umverteilung von Einnahmen führen.
<b>Technologie</b>	Neue Antriebstechnologien und der damit verbundene Bedarf an e-Ladeinfrastruktur für unsere Kunden, aber auch die Umstellung des ASFINAG-internen Fuhrparks, erfordern zusätzliche Investitionen in den Infrastrukturausbau im ASFINAG Netz. Zusätzlich könnten es zu erhöhten Erhaltungskosten der Infrastrukturanlagen (wie z. B. Ladestationen) kommen.
	Die Unsicherheit welche zukünftigen Technologien und Antriebsformen sich am Markt durchsetzen werden, stellt aufgrund möglicher Fehlinvestitionen in falsche Technologien, ein Risiko für Stranded Assets im Infrastrukturausbau dar.

## Unsere wichtigsten Instrumente

Wesentliche Erweiterungen des Straßennetzes werden ausschließlich auf der Grundlage einer „strategischen Prüfung“ vorgenommen. Dabei werden wirtschaftliche, ökologische und soziale Auswirkungen erfasst und bewertet. Wichtige Grundlagen für die Erhaltung des Netzes, insbesondere seine Verfügbarkeit und Sicherheit, sind der jährliche Netzzustandsbericht, unser Regelwerk Erhaltungsstrategie sowie das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm.

Über die strategische Prüfung inkl. Umweltverträglichkeitsprüfungen bei Netzveränderungen hinaus erstellen wir im Umweltbereich regelmäßige Energiebilanzen und -audits sowie Lärm- und Baumkataster. Weitere standardisierte Instrumente umfassen Verkehrsunfall- und Unfallstellenanalysen sowie laufende Auswertungen von Stakeholder-Feedback und -erhebungen.

2017 erweiterten wir diese Instrumentarien mit einer Änderung unseres Projektmanagements: Seither werden neue Projekte im Zuge der Planung, hinsichtlich der angenommenen Wirkungen, in insgesamt 10 Bereichen bewertet. Finanzielle Aspekte wie Mehreinnahmen oder Kosteneinsparungen sind mit 20 % gewichtet. Die restlichen 80 % betreffen Wirkungen, die mit Nicht-Finanzkennzahlen gemessen werden, und zwar: Verkehrssicherheit, Anlagensicherheit, Verfügbarkeit, Kundenzufriedenheit, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Kundeninformation, Öffentliches Interesse & Umwelt, Prozess- & Betriebsoptimierung und Innovation. Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wurde umgehend mit Beginn des ersten Lockdowns im März ein Krisenstab eingerichtet, um gemeinsam mit der Arbeitsmedizin das Risiko für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu bestimmen und entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor einer Ansteckung zu setzen, wie beispielsweise die Heimarbeit oder Alleinarbeit.

Zusätzlich ist in einer Reihe von ASFINAG-Prozessen ein Risikomanagement verbindlich anzuwenden:

- Risikoanalysen als fixer Bestandteil von Bauprojekten (inkl. Umweltverträglichkeitsprüfungen)
- Umsetzungsrisiken von Neubau- und Großprojekten (volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung wie z. B. Strategische Umweltprüfung)
- Risikobetrachtungen zur Verkehrssicherheit im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms
- Risikobetrachtungen zur Verfügbarkeit z. B. im Rahmen unserer Erhaltungsstrategie für den Bestand oder unser Baustellenmanagement
- Regulatory Compliance (Verwaltungsstrafverfahren)
- Verbindliche Regelungen und Prozesse zur Verhinderung von Korruption
- Krisenprävention

Für die Kontrolle der verbindlichen Anwendung wurden 2021 in der BMG zusätzlich zwei Risikomanager bestellt.

**GRI:** 102-11, 102-15, 102-21, 102-29, 102-43, 102-44, 103-1, 103-2, 103-3, 416-1



# BEITRÄGE ZUR NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG

Im September 2015 einigten sich die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen auf 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung, die sie bis 2030 erreichen wollen. Auch Österreich verpflichtete sich dazu, diese „Sustainable Development Goals“ (SDG) umzusetzen. Das betrifft nicht nur die Politik. Jeder ist aufgerufen, mitzuwirken. Als führendes Infrastrukturunternehmen Österreichs engagieren wir uns daher für mehrere Ziele.

Im Vordergrund stehen jene Themen, die unser Kerngeschäft betreffen, zum Beispiel die Verringerung von Verkehrsunfällen und unser Beitrag zum Wirtschaftswachstum. Aber auch die Geschlechtergleichstellung, Energieeffizienz, erneuerbare Energie und der Kampf gegen den Klimawandel sind für uns wichtig!

Wie wir genau zum Erreichen der Sustainable Development Goals (SDG) beitragen, können Sie den einzelnen Kapiteln dieses Berichts entnehmen. Im Abschnitt Handlungsfelder & Kennzahlen in den jeweiligen Kapiteln finden Sie eine Tabelle mit den relevanten SDGs und Subzielen in Bezug auf dieses Handlungsfeld, sowie die Beschreibung unseres Beitrags.

Insgesamt engagieren wir uns für 12 Ziele, die untenstehend farblich hervorgehoben sind:

## ZIELE FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG



GRI: 102-12, 102-16, 102-43

# STRUKTUR UND PROZESSE

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements



# ORGANISATION DES NACHHALTIGKEITS-MANAGEMENTS

Nachhaltigkeitsmanagement ist als Managementsystem eingerichtet und im Organisationshandbuch festgehalten. Um im Sinne eines integrierten Ansatzes eine möglichst nahtlose Zusammenführung mit bestehenden Prozessen zu erreichen, sind aktuell weitere Verbesserungen geplant.

## Unternehmensstruktur

Die ASFINAG besteht aus einer Holding mit sechs operativen Gesellschaften und einer Beteiligung: Die Töchter ASFINAG Alpenstraßen GmbH und ASFINAG Service GmbH sind für den Betrieb, die ASFINAG Bau Management GmbH für Neubau und bauliche Erhaltung und die ASFINAG Maut Service GmbH für die Bemautung sowie die gesamte IT-Landschaft des Konzerns verantwortlich. Ergänzend dazu bietet die ASFINAG Commercial Services GmbH Beratung in den Kernkompetenzen der ASFINAG an. Abgerundet wird das Portfolio durch die ASFINAG European Toll Service GmbH, die den Bereich der internationalen Mautabrechnung abdeckt. Die Verkehrsauskunft Österreich ist ein von mehreren Organisationen betriebener Informationsdienst, an dem auch die ASFINAG beteiligt ist.



Weitere Details zur Organisationsstruktur finden Sie im Geschäfts- und Corporate-Governance-Bericht.

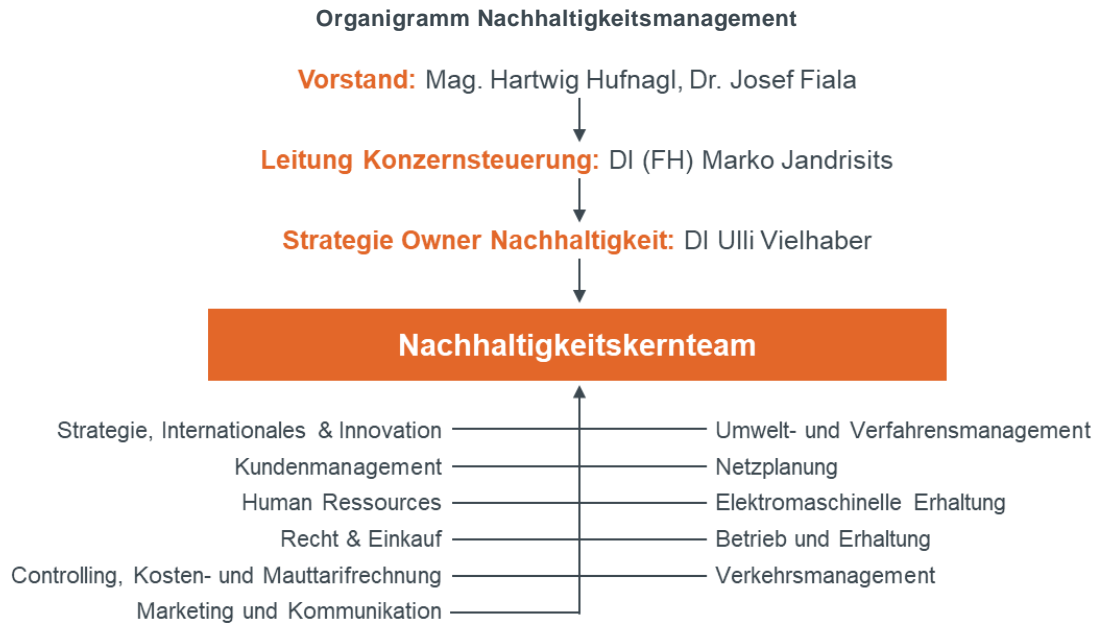
## Struktur des Nachhaltigkeitsmanagements

Die Holding ist für die strategische Ausrichtung des Unternehmens verantwortlich, unterstützt die Gesellschaften bei der Umsetzung der Gesamtstrategie im jeweiligen Verantwortungsbereich und stellt für ausgewählte Themenbereiche die unternehmensübergreifend einheitliche Abwicklung sicher.

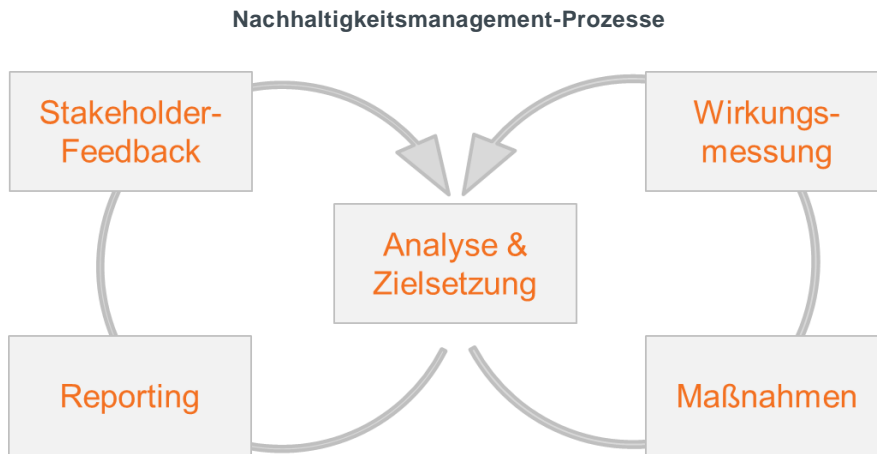
Um diese konzernweite Zusammenarbeit zu fördern, wurde in der ASFINAG Holding die Abteilung Konzernsteuerung neu entwickelt. Damit kann die Umsetzung der strategischen Konzepte überwacht und sichergestellt werden.

Die zentrale Verantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement liegt beim Vorstand. Strategische Ziele werden von der Konzernsteuerung entwickelt und mit den Geschäftsführungen in den monatlichen Management-Meetings entschieden. Für die laufende Planung und Umsetzung ist der Strategie Owner für Nachhaltigkeit in der Konzernsteuerung verantwortlich und wird durch ein Kernteam mit Mitgliedern

aus allen Bereichen und Gesellschaften unterstützt. Kernteammeetings finden in der Regel einmal im Monat statt. Der jährliche Nachhaltigkeits- bzw. nichtfinanzielle Bericht wird vom Aufsichtsrat geprüft.



Für das laufende Nachhaltigkeitsmanagement und -reporting sind Verantwortlichkeiten und Abläufe definiert, die auch laufend optimiert und weiterentwickelt werden. Der aktuell gelebte Prozess stellt sich wie folgt dar:



Kennzeichnend sind zwei Prozess-Kreisläufe: Wir planen unsere Maßnahmen auf der Grundlage regelmäßiger Wirkungsmessungen und Stakeholder-Feedbacks einschließlich der Kontrolle seitens des Aufsichtsrats.

## Weitere Managementsysteme

---

Das Qualitätsmanagement der ASFINAG ist nach ISO 9001 zertifiziert, IT Services nach ISO/IEC 20000. Zusätzlich sind folgende Systeme eingerichtet:

Managementsysteme aus dem Organisationshandbuch der ASFINAG:

- Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem
- Controlling und Berichtswesen
- Ethik & Compliance
- Lernkultur in der ASFINAG
- Internes Kontrollsystem (IKS)
- IT-Service-Managementsystem
- Krisenmanagement
- Management Review
- Nachhaltigkeitsmanagement
- Qualitäts- und Prozessmanagement
- Risikomanagement
- Umwelt- und Abfallmanagement
- Interne Verrechnungen und Erläuterungen zur Unterschriftenrichtlinie

2019 wurden an ausgewählten Standorten freiwillige Voraudits für die Einführung eines Managementsystems nach ISO 45001 für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (SGA-MS) durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass alle gesetzlichen Verpflichtungen im Arbeitnehmerschutz eingehalten und die unternehmensinternen Anforderungen weitgehend erfüllt werden.

Weitere Tätigkeitsschwerpunkte mit verbindlich anzuwendenden Regelungssystemen:

- Baustellen
- Beschwerden
- Compliance
- Diversität
- Kunden
- Lieferanten
- Personal
- Risiko
- Sicherheit
- Stakeholder
- Umwelt
- Vergabe

Diese sind durch folgende Instrumente geregelt:

- 188 Prozesse
- 38 Planungshandbücher
- 393 Arbeitsanweisungen
- 32 Richtlinien
- 21 Handbücher
- 26 Leitfäden
- 326 Vorlagen

## Ziele bis 2022

Für die weitere Entwicklung unseres Nachhaltigkeitsmanagements arbeiteten wir im Jahr 2016 eine Roadmap aus. Diese enthält konkrete Schritte und Ziele, die wir in den nächsten Jahren erreichen wollen, um noch wirksamer zur Nachhaltigkeit beitragen zu können:

Ziele	Status
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir wollen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einbeziehen. Denn Nachhaltigkeit ist nicht nur eine Managementaufgabe, sondern soll von allen gelebt werden!</li> </ul>	✓
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dafür sind ausreichende interne Strukturen und Ressourcen zu schaffen.</li> </ul>	✓
<ul style="list-style-type: none"> <li>Um zukunftsfähige Lösungen für nachhaltige Mobilität entwickeln und umsetzen zu können, wollen wir unsere Stakeholder stärker einbinden.</li> </ul>	✓
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufgrund der wachsenden Bedeutung der Nicht-Finanzkennzahlen wollen wir ein Nachhaltigkeits-Controlling einrichten und einen integrierten Managementansatz verfolgen.</li> </ul>	

Im vergangenen Jahr konnten wir erneut wichtige Fortschritte im Nachhaltigkeitsmanagement erzielen und sind der Erreichung unserer Ziele aus der Roadmap einen bedeutenden Schritt nähergekommen.

Im Rahmen der Umstrukturierungen der Abteilung Konzernsteuerung in der ASFINAG Holding wurden im Laufe des Jahres 2020 neun Kernstrategien und 8 System- und Bereichsstrategien entwickelt und im Jahr 2021 weiter in die ASFINAG Strategie implementiert. Für die Kernstrategie Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz wurden im Zuge von mehreren Workshops mit dem Nachhaltigkeitskernteam sechs Handlungsfelder inklusive Ziele und Maßnahmen bis 2030 definiert, deren laufende Planung und Umsetzung durch den Strategie Owner Nachhaltigkeit verantwortet wird. Für jedes Handlungsfeld wurde zusätzlich ein Kernteam aus Fachexperten zusammengestellt, die gemeinsam an der Erreichung der Ziele und Umsetzung der Maßnahmen arbeiten. Zudem beteiligt sich die ASFINAG an zahlreichen Forschungsprojekten und verstärkt die Zusammenarbeit mit wichtigen Stakeholdern auf nationaler und internationaler Ebene, um den Herausforderungen der angestrebten CO<sub>2</sub>-Neutralität zu begegnen.

Unser Ziel, ein integriertes Nachhaltigkeits-Controlling und -Management einzuführen, konnten wir noch nicht erreichen. Im Rahmen der Umsetzung der Kern- und Bereichsstrategien arbeiten wir auch an Lösungen für ein integriertes Nachhaltigkeits-Controlling und -Management zur Steuerung und Überwachung der Fortschritte. Für das Monitoring wurden für jedes Handlungsfeld eigene Kennzahlenlisten angelegt, die vom jeweiligen Kernteam geprüft und bearbeitet werden können. In laufenden Kernteamsitzungen wird der Fortschritt des jeweiligen Zieltes evaluiert.

**GRI:** 102-01, 102-02, 102-04, 102-11, 102-16, 102-18, 102-19, 102-20, 102-21, 102-26, 102-27, 102-30, 102-31, 102-32, 102-33, 102-43, 103-1, 103-2, 103-3

# STAKEHOLDER

Stakeholder-Einbindung



## STAKEHOLDER-EINBINDUNG

Wir sind davon überzeugt, dass wir unsere Ziele nur durch partnerschaftliche Zusammenarbeit mit anderen erreichen können. Aus diesem Grund wurde das übergreifende Stakeholder-Management auch als eigenes Handlungsfeld in der Kernstrategie Internationales und Kooperationen verankert.

### Schlüssel-Stakeholder

In den Bau und die Erhaltung von Autobahnen und Schnellstraßen sowie die laufenden Maßnahmen für Verfügbarkeit und Sicherheit dieser österreichweiten Infrastruktur sind schon systembedingt zahlreiche und sehr unterschiedliche Stakeholder involviert. Ohne sie könnte diese Aufgabe gar nicht wahrgenommen werden. Dazu zählen Blaulichtorganisationen ebenso wie Automobilclubs, Behörden und Interessensvertretungen. Darüber hinaus sind viele Menschen von unserer Tätigkeit betroffen und haben ein Recht, gehört zu werden. Wir nehmen jedes einzelne dieser Anliegen ernst und bemühen uns bei widersprüchlichen Erwartungen um einen offenen Dialog und faire Lösungen.

Die Relevanz der einzelnen Stakeholder wird regelmäßig evaluiert, zuletzt 2019 für die Befragung im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse. In einem Workshop mit dem Nachhaltigkeitskernteam wurde die bestehende Stakeholder-Landkarte auf Aktualität überprüft und die Relevanz entsprechend den Dimensionen „Auswirkung der ASFINAG auf die Stakeholder“ und „Einfluss der Stakeholder auf die ASFINAG“ erneut priorisiert.

Bereits 2016 wurde eine umfassende Analyse unserer Stakeholder-Beziehungen im Rahmen eines internen Workshops mit ausgewählten Geschäftsführungen und relevanten Abteilungen durchgeführt. Die Stakeholder-Landkarte wurde dem Vorstand und den Geschäftsführungen präsentiert und von diesen freigegeben. Daher wird im Folgenden auf die Ergebnisse der Analyse aus 2016 verwiesen. Diese umfasst ausschließlich die externen Stakeholder-Beziehungen der ASFINAG. Insgesamt wurden rund 90 externe Organisationen erfasst, 18 davon gelten als „Schlüssel-Stakeholder“:



Beziehungen zu externen Stakeholdern werden themen- und anlassspezifisch auf allen Ebenen gepflegt. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über unsere Kontakte zu Schlüssel-Stakeholdern:



Stakeholder	Kontakte
<b>BMK</b>	Hauptversammlung, laufende Sitzungen und Abstimmungen
<b>BMI</b>	Jour fixe (rd. 3 x jährlich)
<b>BMF</b>	Jour fixe (2-monatlich), Beteiligungscontrolling
<b>Aufsichtsrat</b>	Aufsichtsratssitzungen (5 ordentliche Sitzungen pro Jahr), Präsidiumssitzungen/Präsidiale, Prüfungsausschuss
<b>Polizei</b>	
<b>Rettung</b>	Themen- und anlassspezifische Abstimmungen
<b>Feuerwehr</b>	
<b>PKW-Fahrerinnen und -Fahrer</b>	jährliche Befragung (CSI), Kontakte über ASFINAG Service Center (inkl. Chat und Chatbot), Social Media, Streckenmautstellen und Vertriebsstellen
<b>LKW- und Bus-Fahrerinnen und -Fahrer</b>	jährliche Befragung (CSI), Kontakte über ASFINAG Service Center (inkl. Chat und Chatbot), Social Media, Streckenmautstellen und Vertriebsstellen
<b>Güter- und Personenbeförderungsunternehmen</b>	jährliche Befragung (CSI), Fachbeiräte, direkte Kundenbesuche, Messen & Veranstaltungen sowie Kontakte über ASFINAG Service Center (inkl. Chat und Chatbot), Social Media und Vertriebsstellen
<b>Wirtschaftskammer</b>	Fachbeiräte, fachspezifische Veranstaltungen (z. B. bundeslandspezifische Fachverbandstagungen)
<b>Automobilclubs</b>	Themen- und anlassspezifische Abstimmungen, Fachbeiräte und Zusammenarbeit bzgl. Verkehrsauskunft Österreich
<b>Vertriebsstellen</b>	Direktbesuche
<b>Medien</b>	Verkehrsredaktionen und laufende Pressekontakte
<b>Lieferanten</b>	regelmäßige Abstimmung mit Bundesbeschaffungsgesellschaft, regelmäßiger Austausch mit Lieferanten durch verantwortliche Stelle, Überprüfung neuer Lieferanten (nicht in 2020)
<b>Behörden</b>	regelmäßige Sitzungen und Abstimmungen im Zuge der Behördenverfahren
<b>Landeshauptleute</b>	Diskussion von Netzentwicklungsaktivitäten unter Einbindung der zuständigen Landesräte und Baudirektoren
<b>Bezirkshauptmannschaften</b>	Regelmäßige Treffen und ASFINAG-Behördenportal

Darüber hinaus werden Vertreterinnen und Vertreter der oben genannten Stakeholder-Gruppen über Maut und sonstige Themen der ASFINAG per Newsletter regelmäßig informiert.

Um die Erwartungen unserer Stakeholder zu erfahren und ihre Zufriedenheit zu messen, führen wir regelmäßige Umfragen durch:

	Üblicher Zyklus	letzte Erhebung
<b>Kundinnen und Kunden</b>	Jährlich (nicht 2018)	2021
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>	alle 3 Jahre (nicht 2019)	2020

## Kundenzufriedenheit

Die ASFINAG führt bei PKW-, LKW-, und Bus-Fahrerinnen und Fahrern sowie bei Güter- und Personenbeförderungsunternehmen regelmäßige Kundenbefragungen durch. Aus den Erkenntnissen werden Maßnahmen abgeleitet und in der Folge umgesetzt. Im Bedarfsfall werden tieferegehende Marktforschungsprojekte durchgeführt, um Lösungsansätze gemeinsam mit den Kundinnen und Kunden zu erarbeiten. Ziel ist es, die Erwartungen der Kundinnen und Kunden noch besser zu berücksichtigen und eine laufende Verbesserung der Services sicherzustellen.

In der Gruppe der Autofahrerinnen und Autofahrer kamen im Zuge der Kundenzufriedenheitsstudie 2021, wie schon in den vergangenen Jahren, Online-Interviews und Telefoninterviews zum Einsatz. LKW- und Bus-Fahrerinnen und Fahrer wurden persönlich auf Rastplätzen befragt.

Der „**Customer Satisfaction Index**“ (CSI) wird seit ca. 15 Jahren erhoben. Diese Kennzahl dient dazu, den Gesamteindruck der Kundschaft von der ASFINAG zu messen und über die Jahre hindurch zu vergleichen. Der CSI wird aus den Indikatoren „Image der ASFINAG zu Beginn und am Ende der Befragung“, „Gesamtzufriedenheit mit der ASFINAG zu Beginn und am Ende der Befragung“ sowie „Zufriedenheit mit den Autobahnen/Schnellstraßen allgemein“ errechnet.

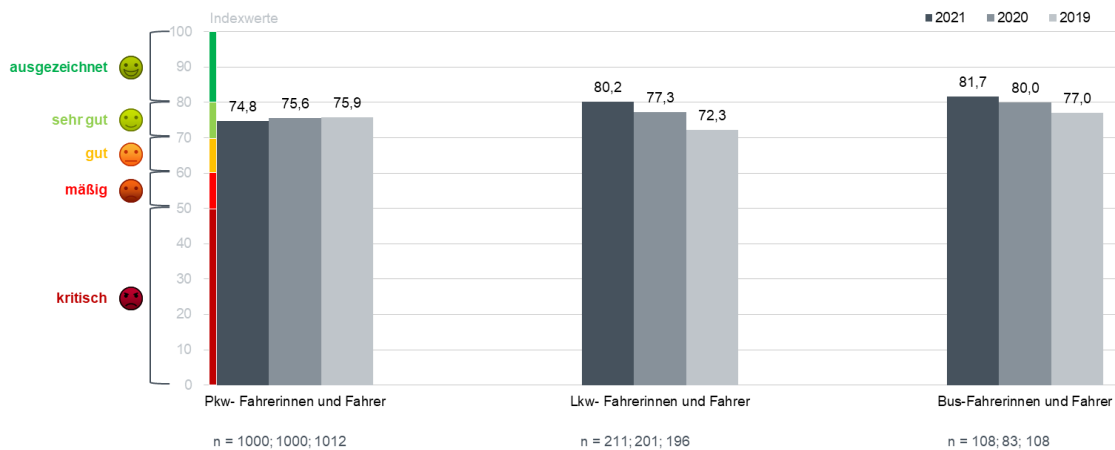
Die Kundenzufriedenheit wird über den „**Customer Orientation Index**“ (COI) erhoben. Der COI setzt sich aus mehreren Performance-Indizes zusammen, die auf bisherige Schwerpunkte (Bemautung, Baustellen, Rastanlagen, Verkehrsinformation, etc.) und neue Themen der ASFINAG-Strategie basieren. Mit Hilfe des COI kann die Zufriedenheit mit den strategischen Schwerpunkten der ASFINAG und deren Einflüsse auf die Gesamtzufriedenheit gemessen werden.

Die Reputation der ASFINAG wurde im Jahr 2020 als neuer Indexwert aufgenommen. Er misst das detaillierte Image der ASFINAG in all seinen Facetten. Folgende Teilaspekte werden erhoben: Emotionale Ansprache, CSR & Nachhaltigkeit, Produkte & Services, Arbeitsplatzumgebung und Unternehmensleistung.

### Ergebnisse der Kundenbefragung

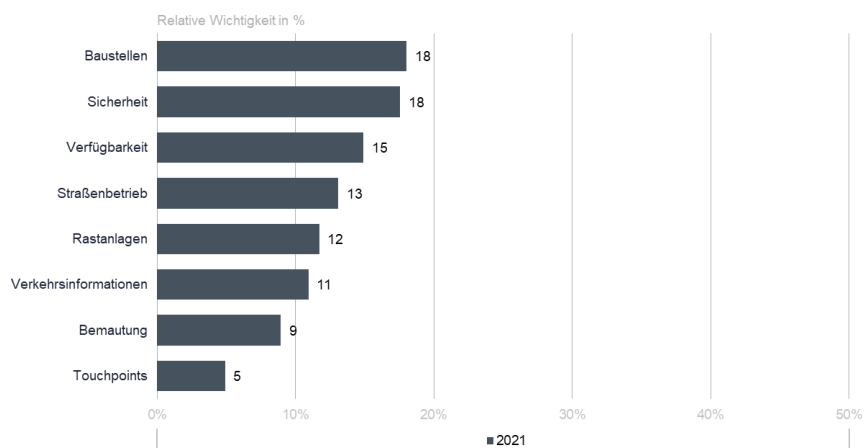
Der CSI liegt 2021 bei allen Zielgruppen im sehr guten bzw. ausgezeichneten Bereich (Indexwerte zwischen 74,0 und 82,0). Die höchsten Werte erzielen die LKW- und Busunternehmen. Während die Ergebnisse bei Autofahrerinnen und Autofahrern konstant bleiben, verzeichnen die B2B-Gruppen im Vergleich zu 2020 und 2019 Verbesserungen

## Entwicklung CSI in den letzten 3 Jahren:



Der COI befindet sich bei Autofahrerinnen und Autofahrern im sehr guten Bereich (72,0 %). Interessant ist, dass die Werte der LKW- und Busfahrenden bereits über denen der Autofahrerinnen und Autofahrern liegen (78,2 % bzw. 80,6 %). Die wichtigsten Treiber für den COI sind Baustellen, Sicherheit, Verfügbarkeit und Straßenbetrieb. Auf Ebene der Performance Indices (PI) besteht das größte Verbesserungspotenzial aus Kundensicht bei Bemaunung (Unternehmen), Baustellen und Verfügbarkeit. Straßenbetrieb und Sicherheit schneiden dagegen sehr gut bis ausgezeichnet ab und bilden damit die Stärken der ASFINAG.

## Tätigkeit der ASFINAG geordnet nach Stärke des Einflusses auf den Customer Orientation Index (Autofahrer):



n=1000

In Bezug auf den neuen Indexwert Reputation, erreicht die ASFINAG 2021 mit 66,0 ein gutes, aber durchaus noch optimierbares Ergebnis. Eine Image-Stärke der ASFINAG ist die Unternehmensleistung (76,8): Die ASFINAG wird als erfolgreiches Unternehmen gesehen und dieser Wert hat sich im letzten Jahr etwas gesteigert. Der Index CSR & Nachhaltigkeit weist andererseits mit einem Wert von (65,8) das größte Verbesserungspotenzial auf und befindet sich auf ähnlichem Niveau wie letztes Jahr.

Die guten Werte beim CSI und COI sind eine Bestätigung für den serviceorientierten Kurs der ASFINAG. Zugleich sind sie auch Ansporn, bei der Weiterentwicklung des Unternehmens mit dem Fokus auf die

Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Vor allem intelligente Verkehrssteuerung und maßgeschneiderte, punktgenaue Verkehrsinformationen sind der Schlüssel, um die wachsenden Herausforderungen der Mobilität von morgen zu bewältigen.

### **Service und Mitgestaltung**

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ASFINAG Service Centers stammen aus unterschiedlichsten Kulturen und beantworten Kundenanfragen in 7 Sprachen: Deutsch, Englisch, Italienisch, Ungarisch, Tschechisch, Kroatisch und Polnisch. Sie sind 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr im Einsatz und beantworten Fragen zum Winterdienst, zur Verkehrssicherheit, zur PKW- und LKW-Maut, zu Baustellen und vielem mehr. Ihre Ausbildung ist im ASC Kundenprofi-Programm vorgegeben. Seit 2016 gibt es zusätzlich den Wissens-Exkurs zu Spezialthemen wie Nachhaltigkeit, Umgang mit Social Media, Datenschutz etc.

Jede Anfrage wird gemäß den Arbeitsanweisungen bearbeitet und beantwortet. Falls nötig, werden die Themen an die jeweils Zuständigen im Unternehmen weitergegeben, die den Anfragenden direkt antworten. Alle einlangenden Anliegen und Hinweise werden zu einem konsolidierten Überblick zusammengefasst, mit dem sich das Management regelmäßig beschäftigt. Damit haben Kundinnen und Kunden einen direkten Draht zur Unternehmensleitung. Kundenseitige Fragen und Vorschläge fließen gemeinsam mit den Ergebnissen der Kundenbefragung in die Weiterentwicklung der ASFINAG, ihres Straßennetzes und ihrer täglichen Arbeit ein.

2018 startete zudem unsere Digitalisierungsoffensive im ASFINAG Service Center: Einfache Abläufe werden zunehmend automatisiert. Bis 2022 soll aus dem ASFINAG Service Center ein digitales Service Center entstehen. Eine neue Arbeitsoberfläche soll den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Kundendienstes eine „360° Kundensicht“ und damit bessere Möglichkeiten bieten, rasch auf Kundenwünsche zu reagieren.

### **MSG-Behördenkontakte**

Im Zuge des Beschwerdemanagements zu Ersatzmautforderungen und Anzeigen betreffend GO-Maut, Vignette und Streckenmaut arbeiten die MSG-Behördenkontakte mit den Bezirksverwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichten sowie der Finanz- und Kriminalpolizei zusammen: Sie informieren die Behörden über aktuelle Themen der Mautsysteme, sind Mitglied der behördlichen Arbeitsgruppe „Koordinationsteam Verwaltungsstrafen“, stellen mit dem Behördenportal eine Online-Plattform zur Verfügung und beantworten Anfragen mit Stellungnahmen.

## Mitgliedschaften und unterstützte Initiativen

---

Die im Jahr 2019 für sämtliche Mitgliedschaften und Vertretungen definierten einheitlichen Prämissen wurden 2021 weiterentwickelt und in der Kernstrategie Internationales und Kooperationen im Handlungsfeld „Nationale und internationale Kooperationen, Mitgliedschaften & Richtlinienarbeit“ festgehalten. Diese umfassen das Bekenntnis zu Zusammenarbeit mit Partnern, Stakeholdern und aktiver Richtlinienarbeit, einen klaren Strategiebezug, einen wechselseitigen Informations- und Know-How-Austausch sowie einen effizienten Ressourceneinsatz. Die ASFINAG zählt insgesamt rund 50 Mitgliedschaften, von denen einige einen nachhaltigkeitsrelevanten Fokus aufweisen. Nachfolgend findet sich ein Auszug der Mitgliedschaften mit Nachhaltigkeitsbezug:

- ASECAP (Vereinigung Europäischer Autobahnbetreiber) - Mitarbeit u. a. zu Verkehrssicherheit und intelligente Verkehrssysteme
- ATTC (Austrian Traffic Telematics Cluster) - Mitarbeit u. a. zu intelligente Verkehrssysteme, Multimodalität und Nachhaltigkeit
- BRV (Österreichischer Baustoff-Recycling Verband)
- CEDR (Conference of European Directors of Roads) - Mitarbeit u. a. zu Umweltschutz
- GSV (Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)
- IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) – Mitarbeit u. a. in der IBTTA Foundation mit den Schwerpunkten Forschung, Ausbildung und gemeinnützige Aktivitäten
- ÖAL (Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung)
- ÖBV (Österreichische Bautechnik Vereinigung)
- ÖGG (Österreichische Gesellschaft für Geomechanik)
- ÖVG (Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft) - Mitarbeit u. a. zu intelligente Verkehrssysteme und Multimodalität
- ÖWAV (Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband)
- PIARC (World Road Association) - Mitarbeit u. a. zu Umweltschutz/Innovation
- respACT (Austrian business council for sustainable development)
- VÖSI (Verband Österreichischer Sicherheits-Experten)

Neben den zuvor genannten Mitgliedschaften ist die ASFINAG auch in nachfolgenden nationalen und internationalen Normungs- und Standardisierungsgremien aktiv und ist Partnerin folgender Initiativen:


- ASI (Austrian Standards Institute) - Aktives Mitwirken an der Entstehung und Überarbeitung von Normen. ASI ist u. a. auch das österreichische Mitglied von CEN (European Committee for Standardization), ISO (International Organization for Standardization) und ETSI (European Telecommunications Standards Institute) und stellt damit auch ein wichtiges Bindeglied für die ASFINAG im Bereich internationaler Normungs- und Standardisierungsaktivitäten dar.
- FSV (Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr) - Richtlinienarbeit für technisch optimierte, sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturanlagen
- Charta der Vielfalt
- „Jeder Quadratmeter zählt“ – Initiative von Naturschutzbund, Umweltministerium, Landwirtschaftskammer und den Bundesforsten
- Initiative Verkehrsinfrastrukturforschung – mit BMK, ÖBB Infrastruktur AG, Bundesländern und FFG
- CEOs 4 Future - Verein zur Förderung der Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Erarbeitung der Kernstrategie Internationales und Kooperationen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss konkreter Stakeholder-Aktivitäten im Rahmen der Kernstrategie Internationales und Kooperationen</li> </ul>	2021	●
Zufriedenheit mit Baustellen als wichtigster Treiber für Customer Orientation	<ul style="list-style-type: none"> <li>Messung des Einflusses von betrieblichen bzw. Tages-Baustellen auf Zufriedenheit / Unzufriedenheit</li> <li>Optimierung der Baustellen-Information sowie Beschilderung vor Ort</li> </ul>	2021	○
Verstärkte Kommunikation zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm als Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>Weiterverfolgung des Monitorings zur Wirkung von Kommunikationsmaßnahmen</li> </ul>	2021	○
Verstärkte Nutzung von digitalen Touchpoints	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung der Internetseite</li> <li>Nutzung der ASFINAG App „Unterwegs“</li> </ul>	2021	○
Digitalisierung des ASFINAG Service Centers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung des Programms „Digitales Service Center 2022“</li> </ul>	2022	●
Realisierung des Projekts „Zentraler Arbeitsplatz“	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierung des Projektes „Zentraler Arbeitsplatz“ mit einer 360° Ansicht auf relevante Daten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Service Center</li> </ul>	2022	●

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Verschoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDG	Ziel	Unser Beitrag
 <p><b>Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen</b></p>	<p>16.7: Dafür sorgen, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist</p>	<p>Zum Nachhaltigkeitsverständnis der ASFINAG zählt auch ein offener Stakeholder-Dialog. Um die Bedürfnisse und Erwartungen unserer Stakeholder zu erfahren und ihre Zufriedenheit zu messen, führen wir regelmäßige Umfragen durch. Außerdem sind wir überzeugt, dass wir unsere Ziele nur durch partnerschaftliche Zusammenarbeit mit anderen erreichen können. Unsere Stakeholder-Beziehungen werden themen- und anlassspezifisch auf allen Ebenen in Form verschiedener Austauschformate gepflegt</p>

GRI: 102-12, 102-13, 102-21, 102-33, 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 413-1

# HANDLUNGSFELDER UND KENNZAHLEN



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

# GESELLSCHAFT

Wirtschaftsstandort Österreich  
Ethik & Compliance  
Barrierefreiheit





## WIRTSCHAFTSSTANDORT ÖSTERREICH

Die ASFINAG ist einer der größten Infrastrukturanbieter Österreichs und zählt zu den führenden Autobahnbetreibern Europas. Das Unternehmen wirtschaftet mit den Einnahmen aus Vignette und LKW-Maut und investiert pro Jahr rund eine Milliarde Euro in das Autobahn- und Schnellstraßennetz. Damit ist die ASFINAG ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Österreich und setzt Impulse für Konjunktur und Beschäftigung.

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

Die besonderen Schwerpunkte liegen dabei auf größtmöglicher Verfügbarkeit, optimaler Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation, Verkehrssicherheit, Nutzung bzw. Entwicklung technologischer Neuerungen sowie optimale Vorbereitung und Mitgestaltung von Zukunftsthemen wie beispielsweise des autonomen Fahrens oder der Multimodalität. Bei all diesen Aktivitäten werden Nachhaltigkeitsthemen, wie beispielsweise CO<sub>2</sub>-Reduktion, Lärmschutz, Artenvielfalt oder Ressourcenschonung, aktiv mitgedacht und umgesetzt.

Auch wenn im Jahr 2021 die COVID-19-Pandemie nach wie vor dominierendes Thema war, kam es ab dem 2. Quartal zu einer spürbaren wirtschaftlichen Erholung. Dies zeigt sich – im Vergleich zu 2020 – in deutlich höheren Wachstumsraten. In Österreich stieg das BIP gemäß Prognose (Quelle: WIFO/Statistik Austria) im Jahr 2021 um 4,1 %, nachdem im Jahr 2020 ein Rückgang von -6,7 % zu verzeichnen war.

Diese positive Entwicklung findet auch in gestiegenen Fahrleistungen und damit höheren Mauteinnahmen der ASFINAG sowohl im PKW- als auch im LKW-Bereich ihren Niederschlag.

Die Fahrleistungssteigerung von Fahrzeugen > 3,5 t hzG (Güterverkehr) betrug für das Gesamtjahr 2021 +8,8 % im Vergleich zu 2020, die PKW-Fahrleistung stieg um rund 11 %.

Im Baubereich hatte die COVID-19-Krise im Jahr 2021 keine wesentlichen Auswirkungen, es kam weder zu Baustopps noch zu Einschränkungen aufgrund von Kurzarbeit oder behördlich angeordneten Maßnahmen.



Im Rahmen von Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung des ASFINAG Bauprogramms war das Jahr 2021 geprägt von intensiven Abstimmungen mit der Eigentümerin, dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Das Ergebnis dieser Evaluierung der größten geplanten Neubauprojekte wird in den Planungen der Folgejahre berücksichtigt, hatte aber auf die Bautätigkeit im Jahr 2021 keine Auswirkung.

Eine laufende aktive Steuerung der Bauaktivitäten, breit angelegte Aktivitäten zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung sowie eine stabile Einnahmensituation stellen nach wie vor die Eckpfeiler für eine solide finanzielle Basis zur Bewältigung der mittel- bis langfristigen Herausforderungen der ASFINAG dar.

Die Verschuldung der ASFINAG steht mit der Ertragskraft im Einklang und eine langfristige Finanzierbarkeit ist gegeben.

Mehr Informationen zur Verteilung der Wertschöpfung im Jahr 2021 finden Sie im Lagebericht.

### Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b></p>	<p>9.1: Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen</p>	<p>Die ASFINAG ist bestrebt, die nachhaltige Erweiterung des Autobahn- und Schnellstraßen-netzes im Sinne des Bundesstraßen-gesetzes voranzutreiben, um die Aufrechterhaltung eines stabilen Verkehrsablaufs zu gewährleisten und die von der Gesellschaft und Wirtschaft gewünschte Mobilität zu gewährleisten. Neben den baulichen Maßnahmen fördert die ASFINAG auch multimodale Konzepte oder automatisiertes Fahren.</p>
 <p><b>Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten</b></p>	<p>11.2: Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen</p>	<p>Die ASFINAG investiert jährlich mehr als eine Milliarde Euro in den Ausbau des hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetzes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere durch den Ausbau von Tunnel-anlagen, Erweiterungen und Sanierungen am Bestandsnetz sowie Errichtung von Rastanlagen und LKW-Parkplätzen. Darüber hinaus fördern wir die umweltfreundliche Mobilität durch die Erweiterung unserer E-Ladestationen auf Raststationen und die Errichtung von Park &amp; Drive Anlagen.</p>

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 201-1, 203-1, 203-2

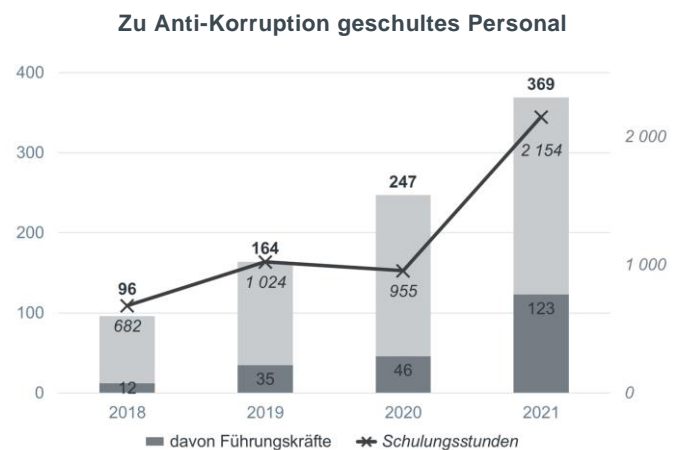
## ETHIK & COMPLIANCE

Die ASFINAG verfügt über ein umfassendes Compliance-Management. Dieses besteht aus einem Compliance-System und einer Compliance-Organisation. Auf Basis einer konzernweit verbindlichen Compliance-Richtlinie werden Compliance-Risiken identifiziert und Maßnahmen zur Vorbeugung, Sicherstellung und Kontrolle vorgegeben. Die Compliance-Richtlinie regelt inhaltlich folgende konzernweite Compliance-Themen:

- Anti-Korruption
- Arbeitsrecht
- Betriebliches Umweltmanagement
- Corporate Governance
- Datenschutz und Informationssicherheit
- Emittenten Compliance (inkl. Insider-Geschäfte)
- Lobbying
- Medientransparenz
- Steuerrecht (inkl. Validität der Finanzinformationen)
- Vergabe- & Wettbewerbsrecht (inkl. Kartellrecht & Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb)
- Wirtschaftliche Eigentümer Registergesetz

Im Rahmen der Compliance-Organisation wird das Compliance-Management von den Konzerngesellschaften gemeinsam mit einer konzernweiten Compliance-Gruppe sowie einem konzernweiten Compliance-Beauftragten umgesetzt und laufend weiterentwickelt. Der Compliance-Beauftragte ist nur dem Vorstand gegenüber fachlich weisungsgebunden und direkt berichtspflichtig.

Zu den wichtigsten vorbeugenden Compliance-Instrumenten zählen Risikoanalysen, Vorgaben, Prozesse, Schulungen und Kontrollen. 2021 wurden insgesamt 369 Personen (davon 123 Führungskräfte) betreffend Ethik/Integrität und Schutz vor Korruption geschult.



### Verhinderung von Korruption

Die Analyse all unserer Standorte und Geschäftsbereiche ergab, dass grundsätzlich die Möglichkeit von Korruptionsrisiken in den Bereichen Vergabe und Abwicklung von Aufträgen liegt. Unser Anti-Korruptionssystem basiert daher auf drei Säulen:

- **Prävention:** Maßnahmen, um wirtschaftskriminelle Handlungen zu vermeiden. Zum Beispiel durch Anti-Korruptionsbeauftragte, Schulungen, FAQs mit konkreten Fallbeispielen im Intranet, organisatorische Maßnahmen und Standardisierung durch den Beschaffungsprozess, sowie regelmäßige Prüfung der bestehenden Kontrollsysteme.
- **Identifikation:** Wirtschaftskriminelle Handlungen bzw. Versuche frühzeitig erkennen – beispielsweise durch Vertrauenspersonen, die Hinweise von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern oder Externen entgegennehmen und an die Unternehmensführung weiterleiten. Darüber

hinaus gibt es ein elektronisches Hinweisgebersystem, das sowohl über das Internet als auch das Intranet leicht zugänglich ist.

- **Verfolgung:** Wirtschaftskriminelle Handlungen aufklären. So gibt es etwa standardisierte Prozesse und Abläufe („Untersuchungsgruppe“), um konkrete Verdachtsfälle zu prüfen

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind über unser Anti-Korruptionssystem informiert. Zusätzlich führen wir entsprechend der Risikobewertung Schulungen durch. Auch alle Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartner – ausgenommen Kleinvergaben – sind im Rahmen der Ausschreibungsunterlagen und Verträge über unser Anti-Korruptionssystem informiert und müssen eine entsprechende Bietererklärung in ihrem Angebot unterzeichnen. Weitere Informationen zu unseren Geschäftspartnerbeziehungen finden sich im Kapitel Lieferkette.

---

## **Einhaltung der Menschenrechte**

Im Rahmen der Risikoanalyse wurden auch alle Standorte und Geschäftsbereiche hinsichtlich ihres Risikopotentials betreffend Menschenrechtsverletzungen überprüft. Der Service- und Kontrolldienst der Maut Service Gesellschaft (MSG) ist berechtigt, Fahrzeuge anzuhalten. Alle Beschäftigten in diesem Bereich sind daher hinsichtlich der Einhaltung der Menschenrechte geschult.

Alle Mautaufsichtsorgane (MAO) werden im Verlauf des Grundausbildungslehrgangs in der Sicherheitsakademie im Rahmen der Fächer Verwaltung/Verfassung, Einsatztraining, Konfliktmanagement und Kommunikation in der Thematik Menschenrechte geschult. Österreichweit gab es 2021 rund 103 Mautaufsichtsorgane, 3 Regionalleitungen und eine Leitung der Technischen Unterwegskontrolle (TUK), welche die Ausbildung durchlaufen haben. In internen Vorgaben gibt es darüber hinaus konkrete Verhaltensregeln für die Kontrolltätigkeit der Mautaufsichtsorgane in der Praxis.

---

## **Datenschutz und Informationssicherheit**

Datenschutz und Informationssicherheit sind für die ASFINAG wesentliche Anliegen. Vor diesem Hintergrund bestehen dazu spezifische und konzernweit verbindliche Richtlinien und Vorgaben.

Die Datenschutz-Richtlinie der ASFINAG Gruppe enthält die auf Basis der DSGVO sowie des österreichischen Datenschutzrechts nötigen Regeln zur Verarbeitung und Weitergabe personenbezogener Daten, zur Einhaltung datenschutzrechtlicher Pflichten und zur Wahrung der Rechte von Betroffenen. Überdies sind in der Richtlinie die interne Datenschutz-Organisation und das Datenschutz-System vorgegeben. Kern der Datenschutz-Organisation sind weisungsfreie Datenschutz-Beauftragte in allen Gesellschaften der ASFINAG Gruppe, welche die Fachbereiche bei der Einhaltung datenschutzrechtlicher Vorgaben beraten, unterstützen und deren Einhaltung kontrollieren.

Inhaltliche und organisatorische Vorgaben zum Thema Informationssicherheit finden sich insbesondere in der konzernweiten verbindlichen Konzern-Informationssicherheits-Richtlinie. Diese Richtlinie legt das Informationssicherheitsmanagementsystem (ISMS) fest und enthält Regelungen für die interne Informationssicherheitsorganisation sowie die Gewährleistung der Informationssicherheit in verschiedenen Bereichen wie beispielsweise für die Personalsicherheit, Verwaltung der Werte, Zugangssteuerung, Zutrittssteuerung und Betriebssicherheit.

## Transparenz bei Lobbying und Medien

---

Die ASFINAG leistet keine Zuwendungen oder Spenden an politische Parteien, Politikerinnen und Politiker oder parteinahe Organisationen. Zahlungen an öffentliche Stellen weist der Geschäftsbericht aus. Grundlage für die Arbeit der Unternehmens-Lobbyisten ist der Lobbying-Verhaltenskodex. Alle zuständigen Personen sind im Lobbying-Register eingetragen.

Im Rahmen von öffentlichen Begutachtungsverfahren von Gesetzen oder Verordnungen gibt die ASFINAG regelmäßig Stellungnahmen ab. Diese Stellungnahmen werden im Regelfall an das jeweils zuständige Ministerium sowie das österreichische Parlament übermittelt und auf der Website des Parlaments ([www.parlament.gv.at](http://www.parlament.gv.at)) unter „Begutachtungsverfahren und Stellungnahmen“ veröffentlicht. Die von der ASFINAG vertretenen Positionen entsprechen den gesetzlichen Aufgaben und Tätigkeitsbereichen der ASFINAG.

Die ASFINAG wird vom Rechnungshof geprüft. Das betrifft auch die Medientransparenz und damit Zahlungen für Werbeaufträge und Medienkooperationen in periodischen elektronischen Medien und Druckwerken sowie Förderungen an Medieninhaberinnen und Medieninhaber. Diese Bereiche sind daher ebenfalls in der Compliance-Richtlinie geregelt.

## Keine Verstöße

---

2021 gab es in der ASFINAG keine wesentlichen Fälle von Non-Compliance oder Verfahren betreffend:

- Gesetze und Vorschriften zu Gesellschaft und Wirtschaft
- Diskriminierung
- Menschenrechtsverletzungen
- Korruption
- Kartell-/Wettbewerbsrecht oder Monopolbildung
- Datenschutz
- Umweltstrafen

## Kontaktstellen

---

Für Hinweise auf mögliche wirtschaftskriminelle Handlungen sind mehrere Kontaktstellen eingerichtet. In jeder ASFINAG Gesellschaft gibt es eine geschulte Vertrauensperson, deren Kontaktdaten im Intranet verfügbar sind. Sie nehmen Verdachtsfälle auf und leiten diese an die zuständige Unternehmensführung weiter. Wenn Externe einen Verdacht auf Wirtschaftskriminalität melden möchten, können sie sich an eine eigene Vertrauensperson für Externe wenden. Die Kontaktdaten dazu finden sich auf der ASFINAG-Website.



Darüber hinaus stellt die ASFINAG-Gruppe seit dem Jahr 2017 ein [elektronisches Hinweisgebersystem](#) im Internet und Intranet zur Verfügung, über das rund um die Uhr anonyme Hinweise gemeldet werden können.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Keine wesentlichen Fälle von Non-Compliance oder Verfahren wegen entsprechender Verstöße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Laufendes Compliance-Management inkl. Risikoanalysen, Vorgaben, Prozesse, Schulungen und Kontrollen</li> <li>• Anti-Korruptionssystem</li> <li>• Elektronisches Hinweisgebersystem</li> <li>• Prüfung der Lieferkette</li> </ul>	Jährlich	●
Einführung eines Compliance-Verhaltenskodex für die ASFINAG-Gruppe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung und Veröffentlichung des Compliance-Verhaltenskodex</li> </ul>	2021	●
Umsetzung einer Compliance-Kommunikationskampagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der drei bisherigen Phasen: Verhaltenskodex, Umweltschutz und Vergabe und Wettbewerb</li> </ul>	2021	●
Umsetzung einer Compliance-Kommunikationskampagne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung weiterer Phasen mit den Schwerpunkten u. a. Datenschutz und Anti-Korruption</li> </ul>	2022	○

● Erreicht/Umgesetzt    ◐ In Bearbeitung    ○ Ausständig/Verschoben    ⊗ Gestrichen    ○ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen</b></p>	12.7: In der öffentlichen Beschaffung nachhaltige Verfahren fördern, im Einklang mit den nationalen Politiken und Prioritäten	Die ASFINAG trifft umfassende Vorkehrungen, um Korruption und Bestechung in der Lieferkette zu verhindern. Im Rahmen der Bieter- oder Integritätserklärung werden die Lieferantinnen und Lieferanten verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhinderung von wirtschaftskriminellen Handlungen (z. B. wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen, Korruption) zu ergreifen.
 <p><b>Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen</b></p>	16.5: Korruption und Bestechung in allen ihren Formen erheblich reduzieren	Die ASFINAG bekennt sich klar zur Unterbindung jeglicher Art von wirtschaftskriminellen Handlungen bzw. jeder Form von korruptem Verhalten. Unter dem Dach der Compliance-Organisation besteht ein transparentes, klar strukturiertes Anti-Korruptionssystem aus den 3 Säulen: Prävention, Identifikation und Verfolgung von wirtschaftskriminellen Handlungen. Die zentralen Aspekte sind unter anderem die Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Ernennung eines Anti-Korruptionsbeauftragten, eine verpflichtende Bieterklärung im Beschaffungsprozess und das elektronische Hinweisgebersystem für interne und externe Personen

GRI: 102-16, 102-17, 102-33, 102-34, 103-1, 103-2, 103-3, 205-1, 205-2, 205-3, 307-1, 406-1, 410-1, 412-1, 412-2, 415-1, 418-1

# BARRIEREFREIHEIT

Wir sorgen dafür, dass unsere Kundinnen und Kunden ohne Einschränkungen ans Ziel kommen, indem wir Barrieren entlang unserer Autobahnen und Schnellstraßen beseitigen. So sind alle neu gebauten Anlagen barrierefrei zugänglich und bereits bestehende Anlagen werden nach und nach barrierefrei gemacht. Aber nicht nur entlang der Strecke, auch auf unserer Internetseite möchten wir allen Kundinnen und Kunden einen barrierefreien Zugang ermöglichen.

## Bauliche Barrierefreiheit

Wir führen regelmäßige Evaluierungen unseres Streckennetzes im Hinblick auf mögliche Barrieren für unsere Kundinnen und Kunden durch. Unsere wichtigsten Schwerpunkte umfassen hier:

- Umfassende rollstuhlgerechte Rastmöglichkeiten
- Mehr barrierefreie WC-Anlagen im gesamten hochrangigen Straßennetz
- Ankündigung und Kennzeichnung der barrierefreien WC-Anlagen an den Vorwegweisern entlang der Autobahnen und Schnellstraßen
- Notruf mit Gegensprechanlage in den barrierefreien WC-Anlagen
- Automatisierte Türöffnungssysteme in jedem Behinderten-WC
- Notruf für Gehörlose per SMS an unseren Notrufsäulen

Alle Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit einem eigens beauftragten Dienstleister umgesetzt, der eine Qualitätssicherung gemäß Behindertengleichstellungsgesetz durchführt.

Im vergangenen Jahr haben wir die Vorgaben für die Planung und Errichtung barrierefreier Rastanlagen weiter konkretisiert und diese in das technische Planungshandbuch Parken & Rasten integriert. Um unser Ziel der größtmöglichen Barrierefreiheit auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen zu erreichen, wurde das Thema auch in die Kernstrategie Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz integriert. Dazu wurden konkrete Ziele und Maßnahmen bis zum Jahr 2030 definiert. Neben den baulichen Adaptierungen entlang unseres Netzes wollen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Thema Barrierefreiheit in Form von Schulungen sensibilisieren.

Derzeit sind 48 Raststationen und 45 Rastplätze barrierefrei zugänglich. Alle barrierefreien Rast- und Parkplätze können auf der Website unter <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/rasten/rastanlagensuche/> mit der Filterfunktion Barrierefreiheit abgerufen werden.



Weiters sind alle (> 6.000) Notrufsäulen mit einem QR-Code ausgestattet, um eine zusätzliche Kontaktmöglichkeit mit den regional zuständigen Verkehrsmanagement-Zentralen zu ermöglichen. Dadurch können auch Gehörlose diese Infrastruktur nutzen.

## Neue Website Level AA

Die ASFINAG-Website entspricht seit 2017 dem zweithöchsten Web-Barrierefreiheits-Level AA. Wo möglich und sinnvoll wird das „Zwei-Sinne-Prinzip“ eingesetzt: Das bedeutet, dass akustische Informationen gleichzeitig visuell angezeigt werden und umgekehrt.

## Barrierefreiheits-Ombudsmann

Michael Polach aus dem Service Center ist der Barrierefreiheits-Ombudsmann der ASFINAG:

Telefon: +43 50108 12884


E-Mail: [michael.polach@asfinag.at](mailto:michael.polach@asfinag.at)

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Ausbau von barrierefreien Rastanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bauliche Adaptierung von Park- und Rastplätzen</li> </ul>	2022	●
Sensibilisierung für das Thema Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeitung eines Schulungskonzeptes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> </ul>	jährlich	○

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Verschoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDG	Ziel	Unser Beitrag
 <p><b>Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten</b></p>	<p>11.2: Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen</p>	<p>Die ASFINAG verfolgt das Ziel alle Rastanlagen für Menschen mit Behinderung weitestgehend ohne fremde Hilfe „barrierefrei“ nutzbar zu machen. Unsere wichtigsten Schwerpunkte umfassen hier umfassende rollstuhlgerechte Rastmöglichkeiten, barrierefreie WC-Anlagen im gesamten hochrangigen Straßennetz, Notruf mit Gegensprechanlage in den barrierefreien WC-Anlagen, automatisierte Türöffnungssysteme in jedem Behinderten-WC und Notruf für Gehörlose per SMS an unseren Notrufsäulen</p>

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 203-1



# MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Attraktive Arbeitgeberin  
Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter  
Mitarbeitendenentwicklung  
Vielfalt und Chancengleichheit



## ATTRAKTIVE ARBEITGEBERIN

Mit Stichtag 31.12.2021 beschäftigten wir 3.015 Personen, das entspricht einer Zunahme von 1,6 % gegenüber 2020. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schätzen die ASFINAG als Arbeitgeberin, wie unsere niedrige Fluktuationsrate von 2,5 % im Jahr 2021 zeigt. Wir bieten eine Reihe von betrieblichen Leistungen, wie Programme zur Gesundheitsförderung und zur Lehrlingsförderung, ein breites Spektrum an Schulungen oder Programme zur Förderung der Geschlechtergerechtigkeit.

### Stabile Beschäftigung

Die Fluktuationsrate sank von 2,7 % in 2020 auf 2,5 % in 2021 und blieb damit auf einem konstant niedrigen Niveau. Durch leistungsorientierte Vergütungssysteme, attraktive Sozialleistungen und die Möglichkeit, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln – sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaften als auch gesellschaftsübergreifend – wird das Fluktuationsrisiko minimiert.

	2018	2019	2020	2021
<b>Neues ASFINAG-Personal</b>	187	198	218	174
Frauen	55	62	67	62
Männer	132	136	151	112
<b>Teilzeitpersonal per 31.12.</b>	350	351	373	405
Frauen	289	287	297	324
Männer	61	64	76	81
<b>Befristetes Personal per 31.12.</b>	59	53	55	60
Frauen	15	12	8	16
Männer	44	41	47	44
<b>Lehrlinge per 31.12.</b>	21	30	37	32
Frauen	10	16	20	17
Männer	11	14	17	15

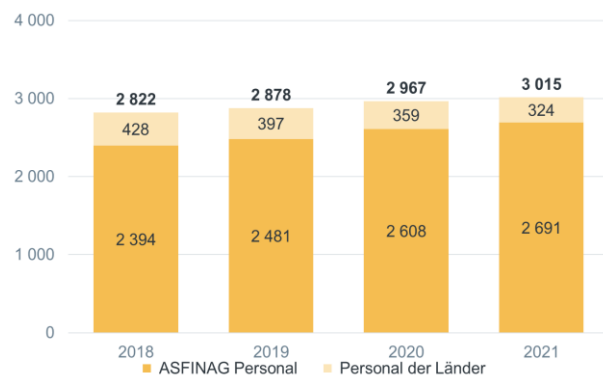
Die Fluktuation bezieht sich auf direkt angestelltes Stammpersonal sowie Lehrlinge, das sind im Jahresschnitt 2.581 Personen bzw. 85 % der Beschäftigten.

Mit Stichtag 31.12.2021 beschäftigt die ASFINAG 2.691 direkt angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weitere 324 Personen des früheren Landesstraßendienstes waren im Jahr 2021 als „Mitarbeitende mit Überlassungsvertrag“ bei der ASFINAG beschäftigt. Grundsätzlich setzen wir auf eigene Arbeitskräfte. Ausnahmen sind die Abdeckung von Arbeitsspitzen, z. B. beim Winterdienst und den Mautstellen in den Ferien. Mit Stichtag 31.12.2021 waren bei uns daher 60 Personen temporär beschäftigt, davon 16 Frauen.

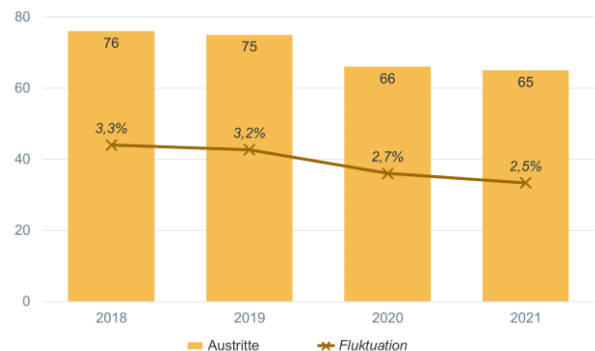
### Betriebliche Leistungen

Von 3.015 Headcounts per 31.12.2021 unterliegen 3.007 einem Kollektivvertrag (2020: 2.959), das entspricht einem Anteil von 99,7 %. Alle unsere betrieblichen Leistungen stehen grundsätzlich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung, unabhängig davon, ob sie vollzeit-, teilzeit- oder befristet beschäftigt sind. Wir achten auch auf die Einhaltung aller Informations- und Mitteilungsfristen

Entwicklung Beschäftigtenstand  
(Werte zum Stichtag 31.12.)



Austritte<sup>1</sup> und Fluktuation  
ASFINAG-Personal



und setzen Projekte mit weitreichenden Auswirkungen auf die Organisation in Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung um. Jour Fixes für die laufende Zusammenarbeit von Unternehmensführung und Betriebsrat finden auf Konzernebene quartalsweise, bei einzelnen Gesellschaften teilweise monatlich statt.

Laut „Betriebsvereinbarung vom 04.02.1998 über den Beitritt zur APK Pensionskasse“ leistet die ASFINAG für alle unbefristet Beschäftigten einen jährlichen Beitrag von EUR 500,- in eine Pensionskasse. Ausgenommen davon sind geringfügig Beschäftigte. Für Teilzeitbeschäftigte reduziert sich der Betrag entsprechend der geringeren Normalarbeitszeit. Seit 1.1.2014 wird für Leasingmitarbeiterinnen und -mitarbeiter nach Ablauf des vierten Jahres für die weitere Dauer der Überlassung aufgrund des Betriebspensionsgesetzes § 2Z1 (BPG) eine Leistungszusage erteilt.

Die ASFINAG bietet eine Kollektivunfallversicherung für alle Angestellten, die dem Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz (ASVG) unterliegen. Als versichert gelten alle Berufs- und Wegunfälle (während der Arbeitszeit und am direkten Weg von und zur Arbeitsstätte). Gegen eine Zusatzprämie besteht eine Erweiterungsoption auf Freizeitunfälle.

Die Zukunftssicherung ist ein Angebot der ASFINAG an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, einen Teil des Bruttobezuges für die Eigenvorsorge zu nutzen. Die rechtliche Grundlage bildet § 3 (1) 15a EStG (Einkommensteuergesetz).

Über die gesetzlichen Ansprüche hinaus sind viele weitere Leistungen im ASFINAG-eigenen Kollektivvertrag festgelegt (Auszug):

- Eine Woche Zusatzurlaub ab der Vollendung des 50. Lebensjahres
- Familienzuwachsunterstützung für jedes leibliche, adoptierte oder in Pflege genommene Kind
- Bestattungskostenbeitrag bei Tod des Ehepartners, des Lebensgefährten oder des eigenen Kindes
- Auszahlung des Grundgehalts für den Sterbekalendermonat an gesetzliche Erben im Falle des Ablebens von Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmern
- Haushaltszulage bei Anspruch auf Berücksichtigung des Alleinverdienerabsetzbetrages oder des Alleinerzieherabsetzbetrages sowie monatliche Kinderzulage für jedes Kind, für das nachweislich Anspruch auf Bezahlung der Familienbeihilfe besteht
- Erhöhte Reiseaufwandsentschädigung für Dienstreisen im Inland, gegenüber des gesetzlich festgelegten Taggeldes
- Verlängerte Weiterverwendungszeit (gem. § 18 BAG) für Lehrlinge im Ausmaß von 2 Monaten und die Auszahlung einer einmaligen Prämie für Lehrlinge, die ihre Lehrabschlussprämie mit ausgezeichnetem oder gutem Erfolg abschließen
- Erweiterter Kündigungsschutz bei mindestens zehnjähriger ununterbrochener Unternehmenszugehörigkeit.
- Übernahme des Selbstbehaltes für die Gesundheitsvorsorge Aktiv (vormals Kur) oder eines Reha-Aufenthaltes von jährlich maximal EUR 300,-

Folgende zusätzliche Leistungen sind in einer betriebsinternen Sozialvereinbarung festgelegt:

- Essenszuschuss sowie frisches Obst zur freien Entnahme für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ASFINAG Standorten
- Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG können im Rahmen der betriebsärztlichen Betreuung diverse Impfungen (Zeckenschutz, Grippe, Hepatitis A und B, etc.) in Anspruch nehmen

- Organisation von Betriebs-, Sport- und Kulturausflügen, sowie für Sport- und Kulturveranstaltungen durch den Betriebsrat (inkl. einem dienstfreien Tag pro Jahr zur Teilnahme) sowie Unterstützung von Gesundheit und Härtefällen
- Zusätzliche Vergütung bei der Anmietung von Unterkünften zum Zweck von privaten Freizeitaufenthalten
- Möglichkeit zur Teilnahme an diversen Sportveranstaltungen wie ASFINAG-eigene Skirennen, Wiener Business Run (inkl. Teamzelt und Verpflegung), jährliches ASFINAG Fußballturnier

Im Kollektivvertrag für 2022 wurden weitere Punkte zusätzlich vereinbart:

- Das Jubiläumsgeld wird bei Elternteilzeit zukünftig auf Basis des Beschäftigungsausmaßes vor Antritt der Elternteilzeit berechnet.
- Schülerinnen und Schüler, die ein Pflichtpraktikum in der ASFINAG absolvieren, unterliegen zukünftig dem Kollektivvertrag.
- Der Bestattungskostenbeitrag wird auf „Sternenkinder“ erweitert

## Projekt Attraktive Arbeitgeberin

---

Die ASFINAG soll am externen Arbeitsmarkt sowie bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstärkt als attraktive Arbeitgeberin positioniert werden. Wirtschaftliche Veränderungen sowie die zunehmende Digitalisierung bringen neue Berufsbilder und Anforderungen mit sich, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verändern ihre Ansprüche an die Arbeitgeberin, technologische Entwicklungen und die demografische Entwicklung machen sich auf dem Arbeitsmarkt in einem Fachkräfte- und Nachwuchsmangel bemerkbar, sodass die Nachbesetzung von Positionen immer längere Zeit in Anspruch nimmt.

Um sich diesen Anforderungen zu stellen, hat die ASFINAG 2019 das Projekt „Attraktive Arbeitgeberin“ ins Leben gerufen. Dieses Projekt zielt darauf ab, den gesamten Auftritt der ASFINAG als attraktive Arbeitgeberin neu zu gestalten und weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck wurden verschiedene Arbeitspakete definiert, diese umfassen folgende Themen:

- Interne und externe Kommunikation und Imagepflege (z. B.: Kooperationen mit Hochschulmarketing, Präsenz in Firmen- und Fachnetzwerken, etc.)
- Recruiting-Prozess und seine Instrumente vom Inserat bis zum (Pre-)Onboarding
- Beschäftigungs- und Karrieremodelle und alle Möglichkeiten zur Weiterbildung
- Mobilitätsmanagement (interne Wechsel)
- Trennungsmanagement

2021 wurden für das Projekt „Attraktive Arbeitgeberin“ zahlreiche Aktivitäten durchgeführt:

### Überarbeitung des Recruitingprozesses im Sinne der Praktikabilität und Effizienzsteigerung

Der Recruitingprozess und die Instrumente der Personalauswahl wurden grundlegend überarbeitet. Das Ziel ist es, eine raschere und professionellere Bewerberauswahl im Unternehmen sicherzustellen.

Folgende Maßnahmen wurden dazu durchgeführt:

- Gemeinsame Überarbeitung und Neudefinition des Recruitingprozesses mit den Recruiterinnen und Recruitern der Gesellschaften und Abbildung des Prozesses in SAP Success Factors
- Grundlagen und Mindset für ein gesellschaftsübergreifendes Bewerberhandling schaffen (inkl. entsprechender Vorlagen für Inserate)

- Ausschreibung und Vergabe einer Rahmenvereinbarung für Personalberaterinnen und Personalberatern für die Suche von Führungspositionen sowie für Suchen in den Bereichen Bau und IT
- Praxistaugliche Überarbeitung des Interviewleitfadens gemeinsam mit den Gesellschaften
- Aufbau der ASFINAG Recruiting Community und Implementierung der monatlichen Austauschplattform Recruiting
- Neue Wege im Recruiting:
  - Konzeption und Umsetzung einer Online-Kampagne zur Bewerbung von IT-Positionen der ASFINAG Maut Service GmbH
  - Konzeption und Umsetzung eines Folders zur Bewerbung von freien Positionen als Saison- und Feriemaunterinnen und Feriemaunternen und bei der ASFINAG Maut Service GmbH

Der neue Recruitingprozess wird technisch mit der Einführung von SAP Success Factors implementiert. Die Applikation wurde 2021 erfolgreich ausgerollt und ermöglicht einen wesentlichen Schritt in der Digitalisierung des Recruitingprozesses.

### Neuer Außenauftritt

Im Rahmen der Professionalisierung des externen Arbeitgeber-Auftritts wurde unter dem Motto „ASFINAG. Anders, als du denkst.“ der Außenauftritt der ASFINAG am Arbeitsmarkt komplett neu, zeitgemäß und modern gestaltet. Dazu gehört unter anderem auch eine vollkommen neue Karrierewebsite. Das Herzstück der Karrierewebsite sind dabei die drei Jobwelten Bau, Betrieb und IT. Diese bieten interessierten Bewerberinnen und Bewerbern mittels Videos, Steckbriefen und Geschichten vertiefte Einblicke in die tägliche Arbeitswelt der ASFINAG. Knapp 50 ASFINAG Jobstars fungieren mittlerweile als Arbeitgeber-Markenbotschafterinnen und -botschafter für die ASFINAG.

Zusätzlich ermöglicht die Einführung von SAP Success Factors eine moderne technische Integration der ASFINAG Jobbörse in marktrelevante Jobportale.

### Messen und Kooperationen

Die 2020 gestarteten Kooperationen wurden 2021 großteils erfolgreich fortgeführt. Gemäß den definierten Zielgruppen im strategischen Recruiting sind dies beispielsweise folgende Kooperationen:

- ASFINAG wird Ausbildungspartner für das Duale Studium Informatik an der FH Technikum Wien
- Kooperation mit dem Maturajahrgang der HTL Bautechnikum Camillo Sitte, Wien zum Thema Bauen und Nachhaltigkeit (12-wöchiges Betriebspraktikum von zwei Schülern Ende 2020)
- TU Talente Praktikum Bauingenieure (TU Wien)

Das 2020 als Pilotprojekt gestartete Konzept „Work&Study“ wurde 2021 in den Regelbetrieb übergeführt und auch in der Personalplanung für 2022 verankert.

Da aufgrund COVID-19 auch 2021 viele Jobmessen abgesagt wurden, hat sich die Teilnahme auf folgende drei Messen fokussiert:

- TU Online Day im Frühjahr 2021
- TU Day im Herbst 2021 in Wien
- Career & Competence im Herbst 2021 in Innsbruck

Für 2022 wurde ein umfassendes Messe- und Kooperationskonzept gemeinsam mit den Gesellschaften erarbeitet.

## Mitarbeitendenzufriedenheit

---

Die im Herbst 2020 durchgeführte Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bzw. deren zugehörige Ergebnisse bilden die Basis für die Weiterentwicklung der Mitarbeitendenzufriedenheit in der ASFINAG. Nach Abschluss der Ergebnispräsentationen der Mitarbeitendenbefragung in allen Organisationseinheiten Ende Februar 2021 erfolgte ein strukturierter Maßnahmen-Ableitungsprozess, welcher im Konzern im Laufe des Jahres bottom-up durchgeführt wurde.

Die Teams leiteten aus den vorliegenden Resultaten die entsprechenden Maßnahmen ab. Ergänzend zur Umsetzung der individuellen Maßnahmen in den Teams während des Jahres, wurden innerhalb der einzelnen Gesellschaften spezifische Themenschwerpunkte definiert. Jede Gesellschaft definierte jeweils vier Maßnahmenswerpunkte, die im nächsten Schritt auf Konzernebene zusammengeführt wurden.

Der inhaltliche Bogen spannte sich dabei im Wesentlichen über folgende Themenfelder:

- Abteilungsübergreifende Kommunikation intensivieren
- Unternehmenskultur im Sinne von Wir-Gefühl und Fehlerkultur weiter stärken
- Vereinbarkeit Beruf und Familie fokussieren

Resultierend aus diesen Diskussionsrunden ergab sich unter anderem die Implementierung einer neuen, modernen konzernweiten Homeoffice-Betriebsvereinbarung zur Optimierung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Aus den beiden anderen Themenschwerpunkten werden ebenfalls konkrete Umsetzungskonzepte für konzernweite Maßnahmen erarbeitet, die 2022 zur Umsetzung gelangen.

Die Aufarbeitung der Evaluierung psychischer Belastungen wurde als Parallelprozess in enger Abstimmung mit dem Arbeitnehmerschutz umgesetzt. In speziell begleiteten Fokusgruppen quer durch alle Organisationseinheiten fand eine Maßnahmenfestlegung zur Verringerung der psychischen Belastungen im Arbeitsumfeld statt.

Die Erhebung der Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgt turnusgemäß alle drei bis vier Jahre. Dementsprechend wird die nächste Mitarbeitendenbefragung im Jahr 2023 oder 2024 stattfinden.

## Unternehmenskultur & Führung

---

Da auch das Jahr 2021 überwiegend von den Bestimmungen und Regulierungen zur Bekämpfung der COVID-19 Pandemie geprägt war, war eine Fortführung des ursprünglichen Roll-out-Konzepts mit dem starken Präsenzfokus nicht umsetzbar. Aufgrund der bereits zweijährigen Pause wurde beschlossen, das Konzept in seiner ursprünglichen Form nicht mehr weiter zu verfolgen.

Im Wesentlichen wird die weitere Stärkung der Unternehmenskultur in die Konzepte aus der Maßnahmenableitung zur Mitarbeitendenbefragung integriert.

Auch im Jahr 2021 kam es zu einer starken Verlagerung der Zusammenarbeit auf digitale und virtuelle Basis. Die daraus resultierenden Anforderungen bzw. Herausforderungen an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Führungskräfte waren ein wesentlicher Fokus in der Begleitung der gesamten Organisation. Es gab eine Reihe an zusätzlichen Angeboten in Form von Beratungen, Schulungen sowie Informationsveranstaltungen zu Themen wie Selbstorganisation, Kooperation und Gestaltung virtueller Zusammenarbeit. Im Rahmen der Führungskräfteausbildung wurde zudem verstärkt auf das Thema „virtuelle Führung“ Bezug genommen.


Parallel wurde eine „Netikette Onlinemeetings“ konzipiert, welche Tipps und Tricks zum digitalen Arbeiten sowie zur Selbstorganisation im virtuellen Miteinander beinhaltet.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Projekt Attraktive Arbeitgeberin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überarbeitung und Roll-out des neuen Recruiting-Prozesses</li> <li>Roll-out des neuen Arbeitgeberrauftritts</li> <li>Professionalisierung des internen und externen Arbeitgeber-Auftritts</li> </ul>	2021	●
Weiterführung des Projekts Attraktive Arbeitgeberin	<ul style="list-style-type: none"> <li>Roll-out Onboarding NEU</li> <li>Umsetzung Messen und Kooperationen für die relevanten Zielgruppen</li> <li>Weiterer Ausbau der ASFINAG Jobwelten</li> <li>Fortsetzung der Erfolgsgeschichte der ASFINAG Jobstars und Produktion weiterer Videos</li> </ul>	2021	◐
Mitarbeitendenzufriedenheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunikation der Ergebnisse</li> <li>Ableitung von gesellschaftsbezogenen und konzernweiten Maßnahmen</li> </ul>	2021	◐
Erarbeitung der künftigen Unternehmenskultur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transfer des Unternehmenskultur-Soll-Bildes in die gesamte Organisation</li> <li>Re-Design des Kommunikationskonzepts für die Verankerung der Unternehmenskultur neu</li> <li>Integration in die Konzepte aus der Maßnahmenableitung zur Mitarbeitendenbefragung</li> </ul>	2021	⊗
		2022	◐

● Erreicht/Umgesetzt   ◐ In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ◌ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>.5: Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderungen, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen</p> <p>8.6: Bis 2020 den Anteil junger Menschen, die ohne Beschäftigung sind und keine Schul- oder Berufsausbildung durchlaufen, erheblich verringern</p> <p>8.8: Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, einschließlich der Wanderarbeitnehmer, insbesondere der Wanderarbeitnehmerinnen, und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern</p>	<p>Die ASFINAG verpflichtet sich unter anderem zur Einhaltung der Menschenrechte, Gewährleistung angemessener Arbeitsbedingungen und sicherer Arbeitsumgebungen, zur Zahlung angemessener Vergütungen, zur Achtung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf kollektive Verhandlungen.</p> <p>Insgesamt unterliegen rund 99,7 % aller ASFINAG Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einem Kollektivvertrag.</p>



**Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen**

16.7: Dafür sorgen, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist

Der ASFINAG Betriebsrat vertritt die Interessen der Arbeitnehmerschaft und fördert die wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Betrieb.

Der Betriebsrat hat zudem diverse Überwachungsbefugnisse und Mitwirkungsrechte (z. B. Einsicht in Lohn- und Gehaltsdaten, Arbeitsplatz und Arbeitnehmerschutz, etc.).

Zusätzlich wurden eine Behindertenvertrauensperson und eine Ombudsperson für Gleichbehandlung und Diversity bestimmt

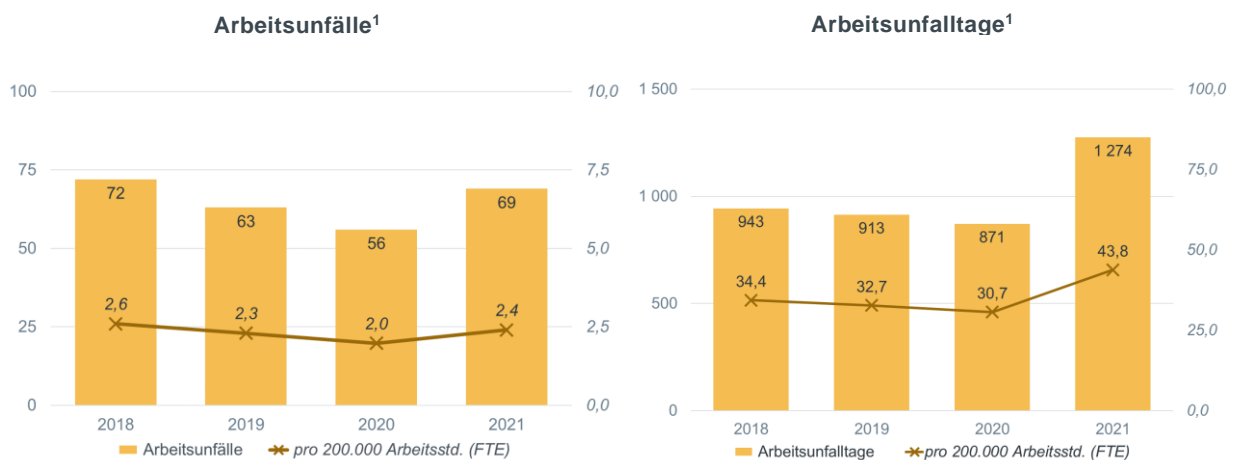
**GRI:** 102-07, 102-08, 102-38, 102-39, 102-41, 103-1, 103-2, 103-3, 201-3, 401-1, 401-2, 401-3, 402



# GESUNDHEIT UND SICHERHEIT UNSERER MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Die ASFINAG ist nach dem Qualitätsmanagementsystem ISO 9001 zertifiziert und gewährleistet nach diesem Standard auch gesunde und sichere Arbeitsplätze. Entsprechend umfangreich sind die Schulungsmaßnahmen und das Angebot für Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit.

2021 ereigneten sich 69 Arbeitsunfälle. Im Jahr 2020 waren es 56. Die durchschnittliche Zahl der Arbeitsunfälle erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 2,0 auf 2,4 pro 200.000 Arbeitsstunden. Die Anzahl der arbeitsunfallbedingten Ausfalltage erhöhte sich von 871 auf 1.274, die durchschnittliche Zahl der Arbeitsunfalltage von 30,7 auf 43,8 pro 200.000 Arbeitsstunden.



<sup>1</sup> Die Zahl der Arbeitsunfälle inkludiert Wegunfälle und Arbeitsunfälle von Mitarbeitenden mit Überlassungsvertrag.

<sup>1</sup> Die Werte für 2018 wurden aufgrund einer Änderung der Berechnungsmethode rückwirkend korrigiert. Nach der neuen Berechnungsmethode werden die Arbeitsunfalltage dem Jahr zugeordnet, in dem sie sich niederschlagen, unabhängig vom Jahr, in dem sich der Unfall ereignet hat. Da die Arbeitsunfalltage nun periodenrein erfasst werden, ist eine rückwirkende Änderung der Unfallstatistik nicht mehr erforderlich.

- 247 der unfallbedingten Ausfalltage 2021 sind begründet durch Unfälle im Jahr 2020, die zu weiteren Ausfallzeiten im Jahr 2021 geführt haben. 28 Ausfalltage haben ihre Ursache sogar in einem (einzigem) Unfall im Jahr 2019 (durch die notwendige Nagelentfernung nach der Operation eines Knochenbruchs).
- 178 Ausfalltage wurden durch Wegunfälle verursacht – einer davon vom 29.12.2020, der noch mit 124 Tagen Ausfallzeit in Statistik 2021 aufscheint.
- 1 Unfall mit 55 Tagen Ausfallzeit ereignete sich beim Fußballturnier, wobei Verletzungen bei Betriebssportveranstaltungen ebenfalls den Arbeitsunfällen zuzurechnen sind.
- Beim Arbeiten unter Verkehr ereigneten sich 12 Unfälle durch ein Fremdverschulden anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Diese führten zu einer Ausfallzeit von insgesamt 140 Tagen. Die wahrscheinliche Unfallursache ist in allen Fällen „Ablenkung im Straßenverkehr“.
- Bei einem dieser fremdverschuldeten Unfälle wurden 2 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Zuge der Streckenkontrolle schwer verletzt.
- Zur Reduktion der fremdverschuldeten Unfälle beim Arbeiten unter Verkehr wurde eine entsprechende Informationskampagne konzernweit umgesetzt.

- Alle Unfälle wurden umgehend evaluiert und die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsprechend betreut und beraten.
- Die Sicherheitsfachkräfte haben zahlreiche Schulungen und Unterweisungen vor Ort durchgeführt.
- Auch die Wegunfälle und Arbeitsunfälle mit weniger als 3 Tagen Ausfallzeit sind in dieser Statistik enthalten.
- Ausschließlich leichte Verletzungen, die nur Erste-Hilfe-Maßnahmen erfordern und keine Ausfalltage zur Folge haben, werden hier nicht als Arbeitsunfälle gezählt.
- Als Arbeitsunfalltage gelten ausgefallene Sollarbeitstage ab dem Tag nach dem Unfall.

Innerhalb der 69 Unfälle im Jahr 2021 sind 12 Unfälle als schwer einzustufen (Ausfallzeit über 23 Tage\*):

- 1 Unfall beim Starten der Motorsäge (Sehnenriss) (Ausfallzeit 127 Tage)
- 3 fremdverschuldete Unfälle beim Arbeiten unter Verkehr (Ausfallzeit insg. 106 Tage)
- 4 Unfälle aufgrund von Sturz oder Fall (Ausfallzeit insg. 160 Tage)
- 1 Unfall beim Heben eines Schachtdeckels (Ausfallzeit 32 Tage)
- 1 Unfall beim Fällen eines Baums (Ausfallzeit 63 Tage)
- 1 Unfall beim betriebsinternen Fußballturnier (Ausfallzeit 55 Tage)
- 1 Wegunfall (Ausfallzeit 25 Tage)

\*Gemäß GRI Standard werden Arbeitsunfälle mit Ausfallzeiten über sechs Monaten als schwer eingestuft. Bei der ASFINAG werden Arbeitsunfälle intern bereits als schwer eingestuft, wenn sie zu Ausfallzeiten von über 23 Tagen führen.

Der Qualitätsmanagement-Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ wurde auch 2021 entsprechend überarbeitet und aktualisiert. Das Schulungsprogramm zum Thema Gesundheit und Sicherheit sowie die notwendigen Unterweisungen wurden auch im Jahr 2021 fortgeführt. Dabei wurde vor allem auf kontinuierliche Verbesserung und die Prävention gesetzt.

## Arbeitnehmerschutz gewährleisten

### Reaktion auf die COVID-19-Pandemie

Mit Beginn des ersten Lockdowns im März 2020 wurde ein offizieller Krisenstab eingerichtet. Gemeinsam mit dem externen Auftragnehmer für die Agenden der Arbeitsmedizin wurde das Risiko für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter evaluiert und entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor einer Ansteckung gesetzt. Wesentlich waren dabei vor allem die Maßnahmen Heimarbeit oder Alleinarbeit sowie die Bildung von fixen Teams und Vermeidung weiterer Kontakte. Auch geeignete Schutzausrüstung (Schutzmasken, Desinfektionsmittel und -spender) wurde konzernweit beschafft. Außerdem wurde ein konzernweites Testkonzept mit der Möglichkeit zur Durchführung von regelmäßigen Selbsttests umgesetzt. Bei Bedarf wurde auch auf externe Testungen bzw. die Durchführung von Testungen durch externes Fachpersonal vor Ort zurückgegriffen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden zeitnah berufsgruppenspezifisch geschult und über die notwendigen Maßnahmen zum Schutz vor einer Ansteckung mit COVID-19 instruiert. Zur raschen Umsetzung der notwendigen Unterweisungen wurde dazu auch die vorhandene E-Learning-Plattform genutzt. Sämtliche Maßnahmen wurden in standortbezogenen Präventionskonzepten abgebildet und laufend an die sich verändernde Situation angepasst.

Das Team Arbeitnehmerschutz ist seither intensiv in die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Führungskräfte sowie das konzerninterne Contact Tracing eingebunden. Mit Stand 15.12.2021 sind es knapp 1.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aufgrund einer Erkrankung oder

Kontaktpersonenregelung vom Krisenstab begleitet und ggf. mit speziellen Präventionsmaßnahmen ausgestattet wurden – viele davon inzwischen mehrfach.

### **Evaluierung von Gesundheits- und Sicherheitsrisiken**

Entsprechend den Vorgaben des Prozesses „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ evaluieren wir alle Arbeitsplätze und Tätigkeiten hinsichtlich ihres Unfallrisikos. Die Ergebnisse sind in einer Risikomatrix dargestellt. Diese zeigt, welche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonderen Sicherheits- und Gesundheitsgefährdungen ausgesetzt sein können und enthält die notwendigen Maßnahmen zur Risikoreduktion. In dieses System sind auch Lieferantinnen und Lieferanten miteinbezogen. Quer über die unterschiedlichen Tätigkeitsbereiche in der ASFINAG können folgende Gefährdungsbereiche identifiziert werden, die ein hohes Risiko für schwere Verletzungen oder chronische Erkrankungen mit sich bringen: z. B. Gefährdungen durch fließenden Verkehr, im Zuge von Absicherungsarbeiten und Erste-Hilfe-Leistungen, Brandereignisse, Gefährdungen durch Arbeiten im Abluftkanal, Forstarbeiten, Befahren von Behältern (Arbeiten in engen und schlecht belüfteten Räumen).

Sämtliche Inhalte, Abläufe und Zuständigkeiten des Arbeitnehmerschutzes sind im Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ dargestellt. Ein wesentliches Ziel dieses Prozesses besteht darin, die sehr umfangreichen sicherheitstechnischen Vorgaben aus diversen Gesetzen, Normen, Richtlinien und Standards möglichst einfach und an die jeweiligen Notwendigkeiten angepasst darzustellen. Das betrifft sämtliche Themen des Arbeitnehmerschutzes, wie Prävention, Evaluierung, Arbeitsunfälle, Unterweisungen, Brandschutz, Erste Hilfe, Gesundheitsförderung, Arbeitsstoffe und Arbeitsmittel.

Im vergangenen Jahr wurden vor allem die Arbeiten unter Verkehr umfangreich evaluiert, z. B. das Setzen von Leitkegeln oder das Einrichten von Tagesbaustellen. Beim Setzen von Leitkegeln wurden die aktuell im Konzern eingesetzten Verfahren sicherheitstechnisch beurteilt und festgelegt, dass sukzessive auf die Varianten „LKW mit vorne montiertem Arbeitskorb“ und „Maschine zum Leitkegelsetzen“ umgestellt wird. Dazu wurde von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der betrieblichen Erhaltung ein sehr gut für diese Tätigkeit geeigneter Arbeitskorb entwickelt. Um die Einrichtung von Tagesbaustellen noch sicherer zu gestalten, wird vor allem auf die „einseitige“ Baustelleneinrichtung mit entsprechenden Vorankündern (z. B. Überkopfausführung) gesetzt.

### **Evaluierung der psychischen Belastungen**

Die übergeordnete Zielsetzung ist die Verringerung der psychischen Belastungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Zeitraum von Oktober bis November 2020 erfolgte die Aktualisierung der „Evaluierung der psychischen Belastungen“ gem. § 4 ASchG. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden schriftlich mit 45 Fragen befragt. Damit liegen Ergebnisse für alle vier Dimensionen vor (Arbeitsaufgabe und Tätigkeiten, Arbeitsorganisation, Arbeitsumgebung und Organisationklima).

Die Weiterbearbeitung und Ableitung von Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeitsplatzsituation erfolgt durch das Team Arbeitnehmerschutz gemeinsam mit den Führungskräften. Dazu finden in einem ersten Schritt persönliche (eins zu eins) Gespräche mit der jeweiligen Führungskraft statt. Hier werden die Evaluierungsergebnisse besprochen. In einem zweiten Schritt werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst eingebunden, um konkrete Maßnahmen zu erarbeiten. In einem Fokusgruppen-Workshop erarbeiten die „Betroffenen“ selbst Maßnahmenvorschläge in ihrem eigenen Einflussbereich. Auch diese Workshops werden jeweils durch eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter des Teams Arbeitnehmerschutz begleitet. Die Vorschläge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen dann der Führungskraft zur Verfügung, um konkrete

Maßnahmen zu definieren und umzusetzen. Auch die Dokumentation und das Monitoring werden vom Team Arbeitnehmerschutz begleitet.

Dazu fanden bereits mit vielen Führungskräften entsprechende Abstimmungen statt (86 von insgesamt 140), in welchen die Situation in der jeweiligen Organisationseinheit auf Basis des Evaluierungsergebnisses besprochen wurde.

Die Durchführung der Fokusgruppen war durch ihr Workshop-Format mit der erforderlichen persönlichen Präsenz der Teilnehmerinnen und Teilnehmer stark abhängig von der COVID-19-Lage und den damit verbundenen Möglichkeiten für Zusammenkünfte.

### **Regelmäßige Kontrolle und ständige Verbesserungen**

Bei den regelmäßigen sicherheitstechnischen Begehungen aller Standorte durch die internen Sicherheitsfachkräfte und Brandschutzbeauftragten mit Begleitung der Arbeitsmedizin wird die prozesskonforme Umsetzung der Sicherheitsstandards vor Ort überprüft. Dabei wird vor allem auf Prävention zur Vermeidung von Unfällen und Berufskrankheiten geachtet. Die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht dabei im Vordergrund. Gemeinsam mit den Führungskräften vor Ort und den örtlich zuständigen Sicherheitsvertrauenspersonen und Brandschutzwarten werden notwendige Verbesserungsmaßnahmen festgelegt und in einem Maßnahmenblatt mit Fotodokumentation und Anleitung zur Umsetzung nachvollziehbar dokumentiert. Für jede Begehung wird auch ein Bericht zur Umsetzung der sicherheitstechnisch relevanten Themen erstellt und in den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten abgelegt. Die Einhaltung der notwendigen Präventionszeiten an den einzelnen Standorten wurde auch 2021 trotz der erneuten COVID-19-bedingten Einschränkungen sichergestellt.

Ein wesentliches Ziel für den Arbeitnehmerschutz ist die bestmögliche Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort. Das wird vor allem durch zahlreiche persönliche Schulungen und Unterweisungen sichergestellt. Diese sind an die Erfordernisse der jeweiligen Berufsgruppe angepasst. Vor allem durch praktische Beispiele und Informationen zu konkreten Arbeitsunfällen und kritischen Arbeitsabläufen soll das Sicherheitsbewusstsein der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht werden. Sämtliche Arbeitsunfälle werden wöchentlich vom Team Arbeitnehmerschutz evaluiert und Maßnahmen zur künftigen Vermeidung abgeleitet. Die Unfälle sowie mögliche Verbesserungsmaßnahmen zur künftigen Vermeidung werden auch regelmäßig von den Führungskräften mit den betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besprochen. Im Intranet oder per E-Mail erhalten die Beschäftigten laufend Aktualisierungen zu den Arbeitsschutz-Themen bzw. Informationen zu kritischen Vorfällen. Die Aktualisierung der Unfallstatistik erfolgt quartalsweise. Notwendige Untersuchungen gemäß der Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz (VGÜ) führt die Arbeitsmedizin durch. Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsbestimmungen prüft und dokumentiert das interne Kontrollsystem. 2021 gab es keine schwerwiegenden Zuwiderhandlungen mit dienstrechtlichen Konsequenzen.

### **Programme zur Gesundheitsförderung**

Vom Fachbereich Arbeitnehmerschutz wird auch ein umfassendes Programm zur betrieblichen Gesundheitsförderung angeboten. Der Erhalt und die Förderung der Gesundheit basieren auf einer zunehmenden Verzahnung von Arbeitnehmerschutz, Arbeitsmedizin und Gesundheitsförderung. Schrittweise erfolgt so die Überführung von Einzelthemen in ein lebendiges und integriertes Gesundheitsmanagementsystem.

Im März 2020 wurde als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie eine „Notrufsäule“ als Angebot für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingerichtet. Damit können unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Angehörige ein externes Beratungsnetzwerk nutzen, um bei Bedarf mit professioneller Unterstützung besser durch diese Ausnahmezeit zu kommen. Dieses Angebot wurde von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter intensiv genutzt und wird mittlerweile als konzernweites EAP-System (Employee Assistance Program) in stark erweiterter Form fortgeführt. Führungskräfte, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und auch die Angehörigen sind eingeladen, Belastendes anonym und kostenlos mit den Expertinnen und Experten des EAP-Instituts zu besprechen und dort Unterstützung zu erfahren. Die Beratungen sind absolut anonym, streng vertraulich und die „Notrufsäule“ ist für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG und deren Angehörige kostenlos.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie mussten leider auch 2021 vereinzelt Aktivitäten der Gesundheitsförderung reduziert werden. Das Gesundheitsmobil konnte im Jahr 2021 leider nicht eingesetzt werden. In dieser mobilen Diagnostikstation können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unter anderem Messungen der Bauch- und Rückenmuskulatur, Lungenfunktion, Körperzusammensetzung oder Balancefähigkeit in Anspruch nehmen und sich dazu beraten lassen. Um für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dennoch bestmögliche Unterstützung für ihre Gesundheits- und Fitnessanliegen (besonders in Lockdowns und Home Office) anbieten zu können, wurde anstatt dessen ein „virtuelles“ Gesundheitsmobil umgesetzt. Die sonst im Gesundheitsmobil tätigen Sport- und Bewegungsscoaches standen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter online kostenfrei für Beratungstermine zu allen Gesundheitsfragen zur Verfügung.

Auch die Präventionsangebote wurden weiterhin in Anspruch genommen. Sie umfassen ein breites Spektrum, wie z. B. Hautkrebsvorsorge, Arteriographien oder Wirbelsäulenvermessungen – stets angepasst an die Belastungen und Bedürfnisse der jeweiligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. 2021 lag ein Schwerpunkt im Bereich der „Augengesundheit an PC-Arbeitsplätzen“. Dazu wurden Augenchecks angeboten und intensiv genutzt. Ergänzt wurden die Checks durch „Augenyoga“-Einheiten.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Durchführung der Grippeimpfungen und in der Zurverfügungstellung der notwendigen Impfstoffdosen.

In den nächsten Jahren werden wir neben der Fortführung der Präventionsangebote einen Fokus auf die Wiedereingliederung von langzeiterkrankten Beschäftigten und die Suchtprävention legen. Vorbereitend dazu wurde ein detailliertes Umsetzungskonzept für die Installation eines betrieblichen Wiedereingliederungsmanagements erarbeitet.

## Vereinbarungen zum Gesundheitsmanagement

---

Die bestehende Sozialvereinbarung regelt die freiwillige Gewährung von Sozialleistungen durch den Arbeitgeber und umfasst mehrere kostenlose Gesundheitsangebote: Zecken-, Grippe- und Tetanusimpfungen sowie Impfungen gegen Hepatitis A und B für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Streckendienstes, der Mautaufsicht und für die eingetragenen Ersthelferinnen und Ersthelfer. Für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter gibt es auch eine Kollektiv-Unfallversicherung, die Berufsunfälle sowie das Wegerisiko abdeckt. Mit einer freiwilligen Zuzahlung können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diesen Versicherungsschutz auf Freizeitunfälle ausweiten.

## Information zu Sicherheit & Gesundheit

Zu sämtlichen Themen des Arbeitnehmerschutzes wird im Bereich „Arbeitnehmerschutz“ im Intranet informiert. Es umfasst alle Vorgaben und Abläufe zum Arbeitnehmer- und Gesundheitsschutz, bietet einen Überblick über aktuelle Gefährdungen sowie vorbeugende Maßnahmen und enthält alle in den Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumenten dargestellten Themen des Arbeitnehmerschutzes für jeden Standort.

Für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bieten wir Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und zur persönlichen Gesundheit an. Für verschiedene Berufsgruppen wie Handwerkerinnen und Handwerker, Betriebstechnikerinnen und Betriebstechnikern oder Operatorinnen und Operatoren führen wir maßgeschneiderte Schulungen durch. Ein eigenes Modul der Aus- und Weiterbildungskategorie „Compliance“ schult Führungskräfte, Belegschaftsorgane, Standortverantwortliche oder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit besonderer Funktion im Arbeitnehmerschutz. Darüber hinaus bieten wir allen Beschäftigten während der Arbeitszeit Gesundheits-Vorträge mit besonderen Tipps für ihren Arbeitsplatz an.

Durch die sukzessive Implementierung und den Einsatz von elektronischen Unterweisungsinhalten über SAP werden sicherheitsrelevante Informationen (benutzerfreundlich und rechtsicher) dokumentiert an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weitergegeben. Vor allem für Unterweisungen mit einheitlichen Inhalten (z. B. Büroarbeitsplätze, Ergonomie, Brandschutz, Verhalten auf der Autobahn) hat sich der Einsatz der elektronischen Unterweisung bewährt. Spezifische Unterweisungen – vor allem im handwerklichen Bereich oder mit sehr komplexem und regional unterschiedlichem Inhalt – erfolgen nach wie vor anlassbezogen und vor Ort in persönlicher Form durch die zuständigen Sicherheitsfachkräfte bzw. Führungskräfte.


## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Keine tödlichen Arbeitsunfälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualitätsmanagementsystem</li> <li>Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ inkl. Risikoevaluierung, sicherheitstechnische Begehungen</li> <li>Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und zur Gesundheit</li> </ul>	jährlich	●
Arbeitsunfallbedingte Ausfallzeiten unter 1.000 Ausfalltage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Qualitätsmanagementsystem</li> <li>Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ inkl. Risikoevaluierung, sicherheitstechnische Begehungen</li> <li>Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und zur Gesundheit</li> </ul>	2021	○
Keine Berufskrankheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>(Berufsgruppenspezifische) Gesundheitsförderungsprogramme</li> <li>(Berufsgruppenspezifische) Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und zur Gesundheit</li> </ul>	jährlich	●
Fortführung der Präventionsangebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuaufgabe des erfolgreichen Präventionsprojekts zur Diabetesprävention</li> </ul>	2021	●

Wiedereingliederung von langzeiterkrankten Beschäftigten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strukturaufbau und Maßnahmenentwicklung für Wiedereingliederung und Aktivitäten zur Suchtprävention</li> </ul>	jährlich	●
Einführung des EAP-Systems	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzernweite Einführung des EAP-Systems für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihren Angehörigen</li> </ul>	2021	●

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

### Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDG	Ziel	Unser Beitrag
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>8.8: Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Wanderarbeitnehmer, insbesondere der Wanderarbeitnehmerinnen, und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern</p>	<p>Die ASFINAG sorgt für ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld durch umfangreiche Arbeitsplatz-evaluierungen einschließlich sicherheitstechnischer Begehungen, umfassenden Schulungsmaßnahmen und bewusstseinsbildenden Maßnahmen sowie das Angebot zur Gesundheitsvorsorge. Wir sind bestrebt die Zahl der Arbeitsunfälle, Arbeitsausfalltage sowie die physischen und psychischen Belastungen weitgehend zu minimieren.</p> <p>Zudem werden alle Lieferantinnen und Lieferanten im Qualitätsmanagement-Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ berücksichtigt. Seit 2012 wird die Erhöhung der Arbeitssicherheit mittels diverse Qualitätskriterien bewertet, u. a. im Hinblick auf das Vorhandensein von Sicherheitsvertrauenspersonen oder Safety Walks, sowie auf die Anzahl der Ersthelferinnen und Ersthelfer auf Baustellen und die Einsatzzeit der Sicherheitsfachkräfte</p>

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-8, 403-9

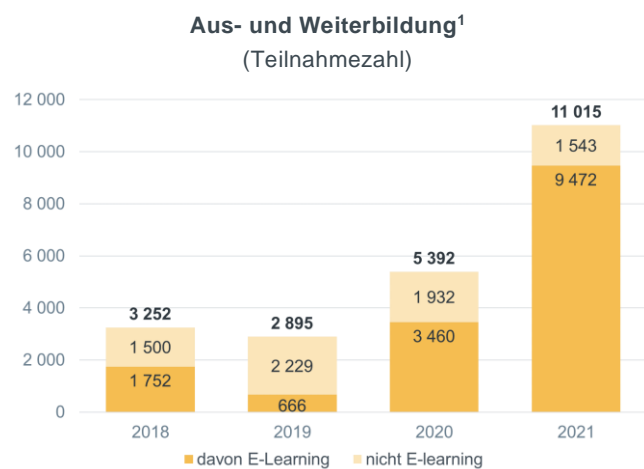
## MITARBEITENDENENTWICKLUNG

Die im Jahr 2019 und 2020 begonnenen Schwerpunkte wurden auch 2021 fortgesetzt. Die Lehrgänge für Führungskräfte, Stellvertretungen, Nachwuchskräfte und Projektmanagement wurden weitergeführt. Darüber hinaus wurde das Seminarportfolio in den Bereichen Digitalisierung, Antidiskriminierung & Frauenförderung sowie Stärkung sozialer Kompetenzen ausgebaut.

Schon bei der Erstellung der Trainingsformate wurde darauf geachtet, dass diese nach Möglichkeit flexibel sowohl in Präsenz als auch Online abgehalten werden können bzw. wurde diese von vornherein für Online konzipiert. COVID-19-bedingt musste aber auch 2021 ein Teil der Schulungen ins nächste Jahr verschoben werden.

### Verstärkte Aus- und Weiterbildung

2021 gab es insgesamt 11.015 Teilnahmen an einer Vielzahl an Aus- und Weiterbildungsangeboten. Der rasante Anstieg der Teilnehmerzahlen lässt sich vor allem durch die Ausweitung des Angebot an E-Learnings im Jahr 2021 aufgrund von COVID-19 begründen. Auch zu internen Themen, wie z. B. COVID-19, Datenschutz, Informations-sicherheit, physischen Zutrittschutz etc. wurden E-Learnings angeboten. Des Weiteren sind im Jahr 2021 diverse Schulungsprogramme zu den Themen Projektmanagement, Compliance und auch Schulungen für Führungskräfte angelaufen.



<sup>1</sup> Mehrfachzählungen sind möglich, wenn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an mehreren Schulungen teilgenommen haben

Die durchschnittliche Zahl an Ausbildungsstunden pro Beschäftigten (HC) betrug im abgelaufenen Jahr 13,2. Bei Führungskräften bzw. dem Executive Management, betrug die durchschnittliche Zahl an Ausbildungsstunden 41,7 bzw. 25,8 Stunden.

Das konzernweite Trainingsprogramm wurde 2021 von drei Einflüssen geprägt:

- Erstens wurde bereits vorab darauf geachtet, dass die neuen Trainingsformate flexibel sowohl in Präsenz als auch Online abgehalten werden können bzw. von vornherein für Online konzipiert wurden. Dies hat sich gegen Ende 2021 sehr gut bewährt, als der 4. Lockdown ein weiteres Umplanen notwendig machte. Hier war es relativ problemlos die Wahlmodule der Führungskräfte oder auch der Stellvertretungen auf ein Online Format umzustellen. Auch die noch offenen Aus- und Weiterbildungen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten so fast ohne weitere Verschiebungen abgehalten werden.
- Zweitens wurden die Trainingsinhalte ergänzt, um auf die Herausforderungen in der virtuellen Welt besser einzugehen. Darunter fielen exemplarisch

**Train the virtual Trainer:** Microsoft Teams für Trainerinnen und Trainer, Skills und Tools für Online Schulungen, Online Visualisierungen

**Digitalisierungsschwerpunkt:** Selbstmanagement Digital, Virtuelle Zusammenarbeit, Visualisierung in Online-Meetings

	2018	2019	2020	2021
Ø Ausbildungsstunden gesamt	13,1	14,5	8,7	13,2
Ø Ausbildungsstunden Frauen	13,4	15,1	9,4	14,4
Ø Ausbildungsstunden Männer	13,0	14,3	8,5	12,7
Ø Ausbildungsstunden Führungskräfte	28,3	32,6	32,7	41,9
Ø Ausbildungsstunden Executive Management	15,6	19,4	25,4	26,9



- Drittens fanden teilweise erst 2021 Formate statt, die für 2020 geplant waren, da sie immer wieder – aufgrund der Präferenz diese als Präsenzformat anzubieten – zuvor verschoben wurden (z. B. Lego Serious Play, komplexe Informationen wirkungsvoll aufbereiten).

Dadurch ergab sich ein Mix an verschiedenen Trainings, die für den ASFINAG Konzern entweder neuwertig im Thema oder Format sowie auch altbekannt waren.

Hervorzuheben ist ebenso die Erweiterung des Angebots im Bereich Diversity und insbesondere der Frauenförderung:

- Antidiskriminierung & Frauenförderung (NEU): Imagearbeit und Selbst-PR, Easy Empowerment Training, Antidiskriminierung

Für 2022 wurde eine Evaluierung der Schulungen und Seminare vorgenommen und darauf aufbauend folgende Schwerpunkte gesetzt:

#### **Achtsamkeit & Gesundheit**

COVID-19 hat durchaus bei vielen ein größeres Bedürfnis ausgelöst, besser mit den eigenen Ressourcen umgehen zu können. Daher wurden hier für 2022 sowohl vorhandene Formate weitergeführt (z. B. „Wege zur Ausgeglichenheit“) als auch neue Formate ergänzt (z. B. „Mentale Stärke in der digitalen Welt“).

#### **Kommunikation & Interaktion**

Hier finden sich „klassische“ Themen wie „Argumentationstechnik“ aber auch ein Schwerpunkt in Bezug auf den gemeinsamen Umgang miteinander (Konfliktmanagement)

#### **Methodenbox**

Um unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein besseres Skillset insbesondere im digitalen Alltag mitzugeben, wurde hier auch heuer der Schwerpunkt auf Digitalisierung gelegt. Einige Beispiele sind effiziente Gestaltung von online Meetings, der Umgang mit Microsoft Teams als auch Unterschiede in der digitalen Wirkung versus Präsenzwirkung.

#### **Train the Trainer**

Ein spezielles Augenmerk wird 2022 auch auf unsere Trainerinnen und Trainer innerhalb der Gesellschaft gelegt. Mit verschiedenen Workshopreihen möchten wir die Kompetenzen von Online Trainings stärken (z. B. Train the Virtual Trainer, etc.).

Das Schulungsangebot zu Antidiskriminierung & Frauenförderung wurde 2021 gut angenommen und wird 2022 weitergeführt und ausgebaut.

Ergänzt wird das Schulungsangebot 2022 auch um E-Learnings. Damit stellen wir einen breiten Zugang zu allgemeinen Themen sicher, wie z. B. das „Zeitmanagement“, das immer wieder nachgefragt wird.

## Führungskräfte-Entwicklung – „Drive the Engine“

---

Im Jahr 2019 wurde die bisher größte Ausbildungsinitiative für Führungskräfte gestartet. Unter dem Titel „Drive the Engine“ durchlaufen ca. 200 Führungskräfte einen Führungskräftelehrgang. Die Standortbestimmungen und die Pflichtmodule konnten 2020 abgeschlossen werden, die Wahlmodule und das begleitende Coaching laufen noch bis Mitte 2022. Auch hier wurde das Programm insbesondere um Formate ergänzt, die helfen sollen, die neuen Herausforderungen ebenfalls thematisch abzudecken (Remote Leadership, Hybride Meetings, etc.).

2020 startete der Lehrgang für Stellvertretungen, unter dem Titel „Co-Drive the Engine“. Der Lehrgang umfasste ca. 120 Personen, und wurde inhaltlich bis Ende 2021 erfolgreich abgeschlossen. Einzig ein gemeinsames Abschlussevent wird aufgrund von COVID-19 auf das Jahr 2022 verschoben.

## Nachwuchsprogramm – „See the Engine“

---

2019 wurde das Programm „See the Engine“ konzipiert, das 2020 ebenfalls gestartet wurde. Das Unternehmen bietet darin Talenten die Möglichkeit, sich für drei Entwicklungs-Highways zu bewerben: Führung, Experte/Expertin und Projektmanagement. Aus 51 Bewerbungen wurden insgesamt 12 Personen ausgewählt, die für 1,5 Jahre ein Programm absolvieren, das sie auf einen bestimmten Karrierepfad vorbereitet. Das Programm wurde im Oktober mit einem virtuellen Kick-Off gestartet. Auch die begleitenden Projektarbeiten und das Mentoring sind 2020 angelaufen. Die zugehörigen Schulungen fanden sowohl in Präsenz als auch COVID bedingt Online statt. Aufgrund des 4. Lockdowns wurden allerdings die letzten beiden Termine und damit der Abschluss in das neue Jahr 2022 verschoben.

## Projektmanagement-Lehrgänge – „Opal, Rubin, Smaragd, Saphir“

---

Im Jahr 2021 wurden die 2019 gestarteten Projektmanagement-Lehrgänge fortgeführt. Die neuen Programme sind für vier verschiedene Zielgruppen konzipiert:

- Opal – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in Projekten unterstützend tätig sind
- Rubin – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die eine umfassende Projektmanagement-Ausbildung benötigen
- Smaragd & Saphir – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit langjähriger Projektmanagement-Erfahrung, die komplexere und moderne Projektmanagement-Themen kennenlernen möchten

Um auch die jeweils gesellschaftsspezifischen Themen entsprechend zu berücksichtigen, werden die Ausbildungen um einen „Gesellschaftstag“ ergänzt. Aufgrund von COVID-19 wurde allerdings entschieden, den Gesellschaftstag, der sich um die Vernetzung und Best Practices dreht, auf 2022 zu verschieben. Die Lehrgänge selbst fanden wie geplant statt, nur wurden sie bei Notwendigkeit auf Online umgestellt. Daraus ergab sich auch die Entscheidung, grundsätzlich die Lehrgänge im Hybridsystem zu belassen, und zwar jeweils als Mix aus Präsenz und Online-Schulungen.

Als Neuerung werden auch IPMA Erst-Zertifizierungen angeboten und sind erstmals für 2022 geplant.

## Lehrlingsmanagement

---

Die ASFINAG hat das Ziel, die Anzahl an Lehrlingen im Unternehmen bei rund 1 % der Belegschaft zu halten. 2021 wurden 9 Lehrlinge neu eingestellt. Mit Stichtag 31.12.2021 sind im Betrieb 32 Lehrlinge in acht verschiedenen Lehrberufen beschäftigt, darunter ein weiblicher Lehrling für den technischen

Lehrberuf Elektrotechnik – Betriebstechnik und zwei weibliche Lehrlinge im technischen Lehrberuf Bautechnische Assistenz.

Folgende Aktivitäten wurden dazu im Jahr 2021 umgesetzt:

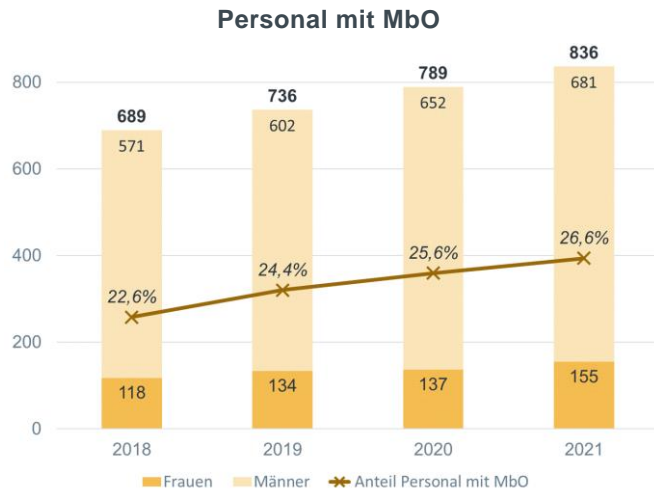
- Weiterentwicklung der Weiterbildung für Lehrlinge, Fachausbildende und betreuende HR-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter. Das Ausbildungsangebot wurde um folgende Schulungen ergänzt: Workshop Suchtprävention, Schreibwerkstatt sowie Rechtliche Grundlagen der Lehrausbildung für Auszubildende.
- Neuer Außenauftritt für Lehrlinge im Rahmen des Redesigns der gesamten Karrierewebsite
- Vermittlung des Nachhaltigkeitsgedankens an die Lehrlinge. Dazu fanden Workshops und Exkursionen statt, in denen vermittelt wurde, welche Nachhaltigkeitsaktivitäten in der ASFINAG gesetzt werden.
- Teilnahme der Lehrlinge an der Innovationschallenge der ASFINAG. Dazu wurden die Lehrlinge zu einem Innovationsworkshop eingeladen und für die Verleihung des Innovationsawards wurde die Kategorie „Young Professionals“ neu hinzugefügt

Für 2022 sind folgende Maßnahmen geplant:

- Weiterer Ausbau des Weiterbildungsangebotes: Business Etiquette, Planspiel Betriebswirtschaft, Informationssicherheit, Telefonwerkstatt
- Wiederaufnahme der Lehrlingssommertage, die pandemiebedingt 2020 und 2021 abgesagt werden mussten
- Die ASFINAG Elektrotechniklehrlinge sollen 2022 in den ÖBB Lehrwerkstätten geschult werden. Hierfür wurde mit der ÖBB-Infrastruktur AG ein Kooperationsvertrag abgeschlossen. Dieser ermöglicht es, dass die ASFINAG-Lehrlinge einzelne Module, die bei uns nicht oder nicht ausreichend an die Lehrlinge vermittelt werden können (wie z. B. Drehen, Fräsen oder Schweißen), in den ÖBB-Lehrwerkstätten geschult werden.
- Die ursprünglich ebenfalls für 2022 angedachte Einführung des Lehrberufes Mechatronik wird vorerst nicht weiterverfolgt, weil die Rahmenbedingungen für die Ausbildung aktuell nicht erfüllt werden können.

## Gemeinsame Jahresplanung

Mit der gesamten Belegschaft werden jährlich Mitarbeitendengespräche geführt. Diese finden individuell statt, nur in Ausnahmefällen sind im handwerklichen Bereich Gruppengespräche möglich. Zusätzlich treffen wir mit mehr als einem Viertel der Belegschaft persönliche Zielvereinbarungen, die auch gehaltsrelevant sind (MbO – Management by Objectives). In den vergangenen Jahren stieg die Zahl der involvierten Personen kontinuierlich an, und es wurden zunehmend nachhaltigkeitsrelevante Ziele aufgenommen



Die Zielsetzungen in den MbOs richten sich im Wesentlichen nach den konzern- und gesellschaftsspezifischen strategischen Schwerpunkten, die zu Jahresbeginn gemeinsam mit dem Top Management definiert werden. Die strategischen Konzernschwerpunkte lagen im Jahr 2021 auf folgenden 4 Themenbereichen:

- Attraktiver Arbeitgeber mit Fokus auf Diversity
- Digitalisierung
- Mobilitätskonzept (unternehmensinterner Fokus auf Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens)
- Mobilitätsmasterplan 2030

Zusätzlich wurden Kernstrategien in einzelnen Unternehmensbereichen festgelegt, die unter anderem Schwerpunkte wie Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz sowie Verkehrssicherheit oder Biodiversität abdeckten. Abgeleitet aus den strategischen Vorgaben wurden – kaskadiert nach Managementebene – individuelle Zielvereinbarungen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern getroffen.



## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Lehrlingsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lehrlingsanteil von rund 1 % an der gesamten Belegschaft</li> <li>• Weiterentwicklung der Weiterbildung für Lehrlinge, Fachauszubildende und betreuende HR-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> <li>• Überarbeitung des Außenauftritts für Lehrlinge</li> <li>• Teilnahme der Lehrlinge an der Innovationschallenge</li> <li>• Vermittlung der Nachhaltigkeitsaktivitäten der ASFINAG</li> </ul>	2021	●
Schulungsprogramme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von 2020 nicht durchgeführten Schulungen und Trainingsformaten für Führungskräfte und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> <li>• Verstärkte Umstellung auf Online-Schulungen</li> </ul>	2021	●

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung neuer Schulungsschwerpunkte wie Train the virtual Trainer, Digitalisierung, Anti-Diskriminierung &amp; Frauenförderung</li> <li>• Fortführung Führungskräfte-Entwicklungsprogramme und Projektmanagement-Programme</li> </ul>		
Lehrlingsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterer Ausbau des Weiterbildungsangebotes</li> <li>• Wiederaufnahme der Lehrlingssommertage</li> <li>• Schulung der ASFINAG Elektrotechnik-lehrlinge in den ÖBB Lehrwerkstätten</li> </ul>	2022	●
Schulungsprogramme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterführung der flexiblen Gestaltung von Schulungen für Durchführung als Präsenz / Hybrid / Online - Veranstaltungen</li> <li>• Schwerpunktsetzungen für: Achtsamkeit &amp; Gesundheit Kommunikation &amp; Interaktion Methodenbox Train the Trainer</li> <li>• Fortsetzung bzw. Abschluss der Führungskräfte-Programme und der Projektmanagement-Lehrgänge</li> <li>• Zertifizierung Projektmanagement-Lehrgänge</li> <li>• Weiterführung und Ausbau des Schulungsprogramms für Antidiskriminierung &amp; Frauenförderung</li> </ul>	2022	●

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Verschoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

### Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern</b></p>	<p>4.4: Bis 2030 die Zahl der Jugendlichen und Erwachsenen wesentlich erhöhen, die über die entsprechenden Qualifikationen einschließlich fachlicher und beruflicher Qualifikationen für eine Beschäftigung, eine menschenwürdige Arbeit und Unternehmertum verfügen</p>	<p>Die ASFINAG ist bestrebt den Anteil der Lehrlinge in der Belegschaft zu halten. Dazu wurden im Jahr 2021 verschiedene Maßnahmen forciert, wie z. B. die Weiterentwicklung der Lehrlingsausbildung, die Übernahme von Lehrlingen aus überbetrieblicher Lehrausbildung und die Verbesserung des Außenauftritts für Lehrlinge</p>
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>8.5: Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderungen, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen</p> <p>8.6: Bis 2020 den Anteil junger Menschen, die ohne Beschäftigung sind und keine Schul- oder Berufsausbildung durchlaufen, erheblich verringern</p>	<p>Die ASFINAG setzt mehrere Schwerpunkte für die persönliche und berufliche Weiterentwicklung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir bieten zahlreiche zielgruppenorientierte Schulungsprogramme für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Entwicklungsprogramme für Führungs- und Nachwuchskräfte, Aus- und Weiterbildungen für Lehrlinge und deren Fachauszubildende sowie betreuende HR-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter.</p>

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 404-1, 404-2, 404-3

## VIelfalt und Chancengleichheit

Auch 2021 wurden im Rahmen des Diversity-Konzepts bestehende Maßnahmen zur Förderung von Frauen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit Behinderung weitergeführt, z. B. Cross Mentoring Programm, sowie neue Initiativen ins Leben gerufen, z. B.: die Fraueninitiative #sheasfinag. Die Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurden optimiert und der Frauenanteil konnte 2021 weiter erhöht werden.

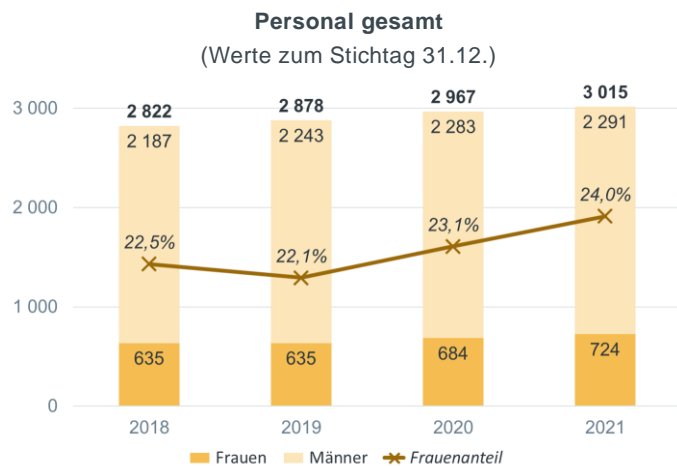
Im Jahr 2021 ist der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft gegenüber den Vorjahren gestiegen. Er betrug per 31.12.2021 insgesamt 24,0 % (2020: 23,1 %).

Auch bei den Führungspositionen ist der Frauenanteil gestiegen. Er betrug per 31.12.2021 20,6 % (2020: 19,2 %). Der Frauenanteil im Executive Management ist gleichbleibend bei 12,5 % (1 von 8 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern). Alle Anteile wollen wir in den kommenden Jahren weiter bzw. wieder erhöhen.

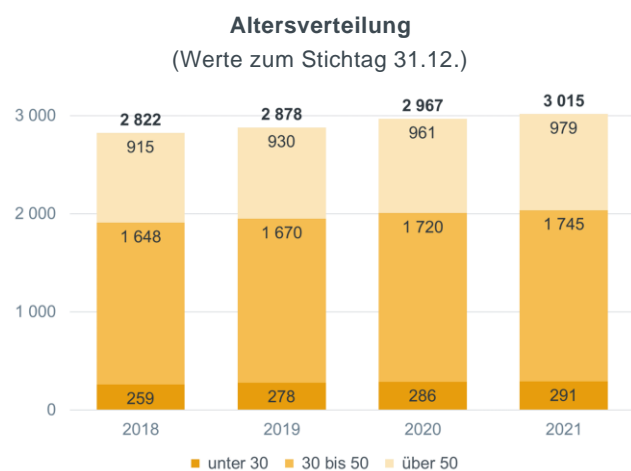
Die durchschnittliche Jahresvergütung liegt bei Frauen um rund 14 % unter jener der Männer. Die Berechnungsmethode entspricht der des Einkommensberichts, der gemäß § 6a Bundes-Gleichbehandlungsgesetz alle 2 Jahre für den Betriebsrat zu erstellen ist. Die durchschnittliche Jahresvergütung inkludiert Bruttogehälter, Sonderzahlungen, Funktionszulagen, Überstunden (inkl. Pauschalen), variable Gehälter (MbO, Sonstige Prämien), Zulagen, etwaige Ruf- und Anwesenheitsbereitschaft und Sachbezüge, hochgerechnet auf eine ganzjährige Vollzeitbeschäftigung.

2021 stand die höchste Jahresvergütung zur mittleren aller Angestellten in einem Verhältnis von 6,6:1.

Die Altersverteilung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist im Vergleich zum Vorjahr konstant und zeigt eine ähnliche Verteilung der Beschäftigten unter 30-jährigen (9,7 % gegenüber 9,6 % im Vorjahr und im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft), zwischen 30 und 50 Jahre (57,9 % gegenüber 58,0 %) und einen von über 50-Jährigen (32,5 % gegenüber 32,4 %).



	2018	2019	2020	2021
<b>Personal in Führungspositionen per 31.12.</b>	<b>208</b>	<b>201</b>	<b>193</b>	<b>189</b>
unter 30	3	0	0	0
30 bis 50	129	122	111	103
über 50	77	79	82	86
Frauen	37	39	37	39
Männer	171	162	156	150
<i>Frauenanteil in Führungspositionen</i>	<i>17,8%</i>	<i>19,4%</i>	<i>19,2%</i>	<i>20,6%</i>
<b>Personal im Executive Management per 31.12.</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
unter 30	0	0	0	0
30 bis 50	5	5	4	4
über 50	4	3	4	4
Frauen	2	1	1	1
Männer	7	7	7	7
<i>Frauenanteil im Executive Management</i>	<i>22,2%</i>	<i>12,5%</i>	<i>12,5%</i>	<i>12,5%</i>



Im Rahmen der Umsetzung des 2017 begonnenen Diversity-Konzepts führten wir auch 2021 in mehreren Bereichen Maßnahmen durch:

## Förderung der Geschlechtergerechtigkeit

Im September 2016 unterzeichnete die ASFINAG die Charta der Vielfalt. Zudem bekennen wir uns zu den Women's Empowerment Principles der UNO. Diese fordern unter dem Motto „Equality Means Business“ eine stärkere Gleichstellung von Mann und Frau.



Geschlechtergerechtigkeit war der Diversity Schwerpunkt 2021. Als Ziel wurden die Erhöhung des Frauenanteils sowie die Gleichstellung von Mann und Frau definiert.

Für das Jahr 2021 wurden deshalb folgende Ziele vereinbart und auch erstmals in die Jahreszielvereinbarungen des Managements aufgenommen:

- in der Managementebene 2 bzw. in den Managementebenen 3-4 beträgt der Frauenanteil Erhöhung des Frauenanteils von 23,7 % auf 25,0 % im Gesamtkonzern per 30.09.
- Bei Nachbesetzungen mindestens 2/3 weiblichen Führungskräfte.

Das Ziel zur Erhöhung des Frauenanteils wurde 2021 erfreulicherweise übertroffen – auch die Ziele zu den Nachbesetzungsquoten konnten erfreulicherweise großteils erreicht werden.

Für das Jahr 2022 wurden die Ziele folgendermaßen definiert:

- Erhöhung des Frauenanteils von 25,3 % (Ziel 2021) auf 26,5 % per 30.09.  
Die Führungspositionen der Managementebenen 1+2 sowie 3+4 werden bei Nachbesetzungen 2022 mit jeweils mindestens 60 % weiblichen Führungskräften besetzt.

Unter Einbezug von Mitarbeiterinnen und weiblichen Führungskräften aus allen Unternehmensbereichen wurde ein Frauenförderkonzept erarbeitet, welches durch das Top Management abgesegnet wurde und zur Ableitung von Frauenfördermaßnahmen für die nächsten Jahre dient. Um das Thema noch stärker zu verankern, fand ein Kaminabend zum Thema Frauenförderung statt, zu dem alle Führungskräfte der Ebenen 1 und 2 sowie die Aufsichtsratsvorsitzende Mag.<sup>a</sup> Christa Geyer sowie die Diversity-Beauftragte des ÖBB Konzerns Frau Dr.<sup>in</sup> Traude Kogoj eingeladen waren.

Weiters wurde das Angebot auf der ASFINAG Coaching-Plattform um ein spezifisches Frauen-Karrierecoaching erweitert.

2021 startete bereits der vierte Durchgang des Cross Mentoring Programms. Das Ziel dieses unternehmensübergreifenden Programms (ÖBB, Wiener Stadtwerke, ASFINAG) ist es, die weiblichen Nachwuchskräfte in ihrer Karriereentwicklung zu unterstützen. Das Cross Mentoring Programm gewann 2021 den Minerva Award in der Kategorie „SHEsuccess“.

2021 wurde durch weibliche Führungskräfte aus den operativen Einheiten die Fraueninitiative #sheasfinag ins Leben gerufen. Alle 700 Mitarbeiterinnen der ASFINAG sind dabei eingeladen sich auszutauschen, zu vernetzen und mitzumachen. Der Netzwerkgedanke und der Austausch untereinander (fachlich als auch persönlich) sollen dabei im Vordergrund stehen.

Ein Mix aus Online-Veranstaltungen, Vor-Ort-Stammtischen und auch einmal jährlich ein Präsenz-Event (mit Live-Streaming) soll allen Frauen die Möglichkeit geben, sich untereinander auszutauschen und das weibliche ASFINAG Netzwerk weiter zu stärken.

Bevor die COVID-19-Situation wieder zu massiven Einschränkungen führte, konnten noch zwei regionale Stammtische sowie eine überaus gut besuchtes Live-Event mit unserer Aufsichtsratsvorsitzenden Fr. Mag.a Christa Geyer durchgeführt werden.

Auch im Bereich der internationalen Vernetzung wurden erste Schritte gesetzt. Neben einer Teilnahme an einem Round Table „Diversity“ und einer daraus resultierenden Arbeitsgruppe im Rahmen der PIARC (World Road Association) beteiligte sich die ASFINAG auch an der IBTTA Task Force Diversity. Zudem wurde ein virtuelles Netzwerktreffen mit den Verantwortlichen des Frauennetzwerkes der deutschen Die Autobahn GmbH des Bundes realisiert, wo es zu einem intensiven Austausch über laufende und geplante Projekte kam.

2022 soll der „Leitfaden gendergerechte Sprache“ überarbeitet werden, um auch nichtbinäre Geschlechtsidentitäten adäquat zu adressieren. Begleitet wird dies durch entsprechende Schulungen.

## Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Die Übernahme von Reproduktionsarbeit und die damit einhergehende Teilzeitarbeit sind nach wie vor vorwiegend weiblich. Alle Maßnahmen, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben erhöhen, fördern also auch die Gleichstellung der Geschlechter. Auch Männern wird es so ermöglicht, sich vermehrt ins familiäre Geschehen einzubringen.

Grundsätzlich haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kollektivvertrag Anspruch auf Elternkarenz. Ausgenommen davon sind nur Vorstand, Geschäftsführung und befristete Dienstverhältnisse bzw. Praktikumsplätze.

2021 nahmen insgesamt 96 Personen die bestehenden Karenzmodelle (Eltern-, Väterfrüh- und Bildungskarenz) in Anspruch. 2020 waren es ebenfalls 96 Personen. Der Anteil der Männer ist mit 35 % im Jahr 2021 erneut leicht angestiegen (2020: 34 %).

	2018	2019	2020	2021
<b>Personal mit Anspruch auf Elternzeit</b>	<b>2 777</b>	<b>2 834</b>	<b>2 926</b>	<b>2 973</b>
Frauen	629	658	678	718
Männer	2 148	2 176	2 248	2 255
<b>Elternkarenz</b>	<b>66</b>	<b>71</b>	<b>76</b>	<b>69</b>
Frauen	52	48	59	54
Männer	14	23	17	15
<b>Personal nach Elternzeit zurück am Arbeitsplatz</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>34</b>
Frauen	20	14	21	22
Männer	10	17	14	12
<b>Personal 12 Monate nach Elternzeit beschäftigt</b>	<b>33</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>34</b>
Frauen	19	20	13	21
Männer	14	10	16	13
<b>Väterfrühkarenz</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>17</b>
<b>Bildungskarenz</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
Frauen	1	3	4	8
Männer	2	2	5	2

## Karenzmanagement

Wir bemühen uns um eine möglichst hohe Rückkehrate nach der Karenz, weshalb wir ein Karenzmanagement-Portal in Verwendung haben. Darin sind alle wichtigen Informationen gebündelt, seien es Vorlagen und Leitfäden oder Checklisten und Tools, die für die eigene Karenz sehr wichtig und notwendig sind.

2020 wurde das Karenzmanagement in der ASFINAG evaluiert und überarbeitet. Der Prozess wurde überprüft und teilweise vereinfacht, die zugehörigen Leitfäden und Prozessbeschreibungen angepasst. Die in die Jahre gekommene Karenzmanagement-Plattform wurde durch ein aktuelles Produkt ersetzt und neu gelauncht. Die Prozesse Bildungs- und Pflegekarenzen wurden ausformuliert und ebenfalls in das neue Karenzportal eingepflegt. 2021 wurde ein Abschnitt mit Informationen zur Familienhospizkarenz hinzugefügt.

2021 wurde das „Audit Beruf und Familie“ gestartet. Ziel ist die Positionierung als familienfreundliche Arbeitgeberin und die Auszeichnung mit dem staatlichen Gütesiegel im Rahmen des



Zertifizierungsprozesses. Dafür werden familienfreundliche Maßnahmen definieren, geplant und 2022 und in den folgenden Jahren umgesetzt.

Um Personen in Teilzeitbeschäftigung auch die volle Teilhabe an den Weiterbildungsangeboten zu ermöglichen, wird bei der Seminarplanung verstärkt darauf geachtet, die Schulungen auch in einer Halbtages – Onlinevariante anzubieten. So soll sichergestellt werden, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die gleiche Chance auf Weiterbildung erhalten.

### **Home Office**

Die Einführung von Homeoffice in der ASFINAG im Jahr 2018 war ein wichtiger Meilenstein für die Weiterentwicklung eines modernen Arbeitsumfeldes. Vor allem in Bezug auf eine verbesserte Vereinbarung von Beruf und individuellen Lebensphasen konnte hier für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereits eine erste Entlastung bewirkt werden.

2020 wurde die bestehende Homeoffice-Regelung evaluiert und eine erweiterte Homeoffice-Betriebsvereinbarung abgeschlossen. Homeoffice war nun für breitere Gruppen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möglich und die wöchentlich mögliche Dauer wurde von einem auf zwei Tage verlängert. Mit November 2021 trat eine neue Betriebsvereinbarung für Homeoffice in Kraft. In diese Neugestaltung flossen zahlreiche Anregungen aus der Mitarbeiterbefragung aus dem Jahr 2020 ein. Die Erfahrungen seit 2018 haben es zudem ermöglicht, die gewonnen Erkenntnisse in eine moderne Neuregelung für ein flexibleres Arbeiten einfließen zu lassen.

Die grundlegende Zielsetzung der neuen Homeoffice- Betriebsvereinbarung war vor allem eine deutliche Steigerung im Flexibilisierungsgrad der Homeoffice-Konsumation. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können an bis zu 50 % der monatlichen Arbeitstage Homeoffice konsumieren – die Abstimmung erfolgt individuell mit der jeweiligen Führungskraft. Zudem wurden weitere Gruppen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in die Homeoffice-Regelung aufgenommen und neben einem monatlichen Kostenersatz auch weitere Benefits mit dem Arbeiten von zuhause aus verbunden.

Per 31.12.2021 haben über 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine reguläre Homeoffice-Vereinbarung abgeschlossen. Dies ist insofern bemerkenswert als die Inanspruchnahme vor allem für Mitarbeitenden-Gruppen im betrieblichen Bereich aufgrund der auszuübenden Tätigkeit nicht zur Anwendung kommen kann. Somit wird Homeoffice bereits von ca. 2/3 aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Büroarbeitsplätzen regulär in Anspruch genommen.

Da das Jahr 2021 ebenfalls noch stark pandemiegeprägt war, kam es unter der Berücksichtigung der Empfehlungen der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Bekämpfung von COVID-19 während des gesamten Jahres immer wieder auch zu Phasen eines erweiterten Homeoffice für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter außerhalb des betrieblichen Bereiches.

### **Sabbatical**

Die seit 2019 bestehende Betriebsvereinbarung für Sabbaticals wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Aufgrund von COVID-19 ging die Anfrage nach Sabbaticals seitens der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aber nach 2020 auch im Jahr 2021 stark zurück, da ein Sabbatical oftmals als persönliche Auszeit mit Reise- und/oder Weiterbildungsintentionen verbunden ist. Nichtsdestotrotz haben 2021 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Sabbatical-Vereinbarungen in Anspruch genommen, weitere 5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in Vorbereitung auf eine potenzielle Auszeit 2022.

## Anti-Diskriminierung und Schutz von vulnerablen Gruppen

---

### Bestellung einer Ombudsperson für Gleichbehandlung und Diversity

Gleichbehandlung und Vielfalt sollen in der ASFINAG weit mehr als nur Schlagworte sein. Im Gleichbehandlungsgesetz ist das Gleichbehandlungsgebot verankert. Dies bedeutet, dass niemand aufgrund von Geschlecht, Alter, ethnischer Zugehörigkeit, Religion oder Weltanschauung, sexueller Orientierung oder Behinderung im Unternehmen benachteiligt werden darf. In diesem Sinne wird Anti-Diskriminierung in der ASFINAG schon seit längerem aktiv gefördert.

Wir bekennen uns ausdrücklich zur Einhaltung des Gleichbehandlungsgesetzes und haben daher 2019 das Compliance-Management mit der Bestellung einer Ombudsperson für Gleichbehandlung und Diversity um diesen Themenbereich erweitert. Die Aufgaben bestehen insbesondere darin, Hinweise auf allfällige Verstöße gegen das Gleichbehandlungsgebot am Arbeitsplatz entgegenzunehmen und diese Hinweise dann (grundsätzlich anonymisiert) an die jeweils zuständigen Vorstände bzw. Geschäftsführungen weiterzuleiten.

### Keine Diskriminierungsfälle

Für Diskriminierungs- oder Mobbing-Vorwürfe gibt es eine unternehmensweit einheitlich strukturierte Vorgehensweise zur Mediation und Konfliktmoderation sowie zur lückenlosen Dokumentation und Evaluierung. Auch der Leitfaden Personalführung, das Nachschlagewerk für alle Führungskräfte, behandelt dieses Thema und sorgt für eine Sensibilisierung der Führungskräfte. 2021 wurde zudem ein Weiterbildungsangebot zum Thema Antidiskriminierung etabliert. 2021 wurden, wie in den vergangenen Jahren, keine Diskriminierungsfälle bekannt.

### Deklaration #positivarbeiten

2020 wurde die Deklaration #positivarbeiten unterzeichnet. Die ASFINAG bekennt sich damit zu einem diskriminierungsfreien Umgang mit HIV-positiven Menschen im Arbeitsleben. Bei Diskriminierung schreiten wir ein und fördern ein offenes und respektvolles Miteinander.



## Begünstigt behinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der ASFINAG

---

Zum 31.12.2021 beschäftigten wir 78 begünstigt behinderte Menschen. Darin inkludiert sind auch die begünstigt behinderten Personen aus der Gruppe der überlassenen Landes-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter.

Die ASFINAG hat es sich auch zum Ziel gesetzt, das Verständnis rund um das Thema „Umgang mit Menschen mit Behinderung“ zu erhöhen. Dafür wurde 2018 zuerst ein Gesamtkonzept entwickelt und die erste konzernweite Schulung zu diesem Thema durchgeführt. Dazu gibt es zwei aufbauende Schulungen. Die Zielsetzung ist, zum einen die rechtlichen Rahmenbedingungen besser kennenzulernen und zum anderen eine Sensibilisierung zum Thema „Leben mit Behinderung“ zu erreichen. Die Schulungen wurden auch 2022 weitergeführt. 2022 soll das Schulungsangebot adaptiert werden. Geplant ist, erlebnisorientierte Workshops mit gehörlosen Guides anzubieten, die in ihre Alltagswelt einführen, um die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diesbezüglich zu sensibilisieren.

Mit „myAbility.jobs“, einer auf die Vermittlung von Menschen mit Behinderung spezialisierten Recruiting-Plattform, wurde eine Kooperation pilotiert, um passende Stellen auch über diese Plattform zu inserieren. Zwei Stellen wurden exklusiv über diese Plattform ausgeschrieben und konnten auch besetzt werden.

Seit 2018 erhalten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung (unabhängig davon, ob eine Begünstigung lt. Behinderteneinstellungsgesetz vorliegt) ab 40 % Behinderung drei zusätzliche Urlaubstage, ab 50 % Behinderung vier zusätzliche Urlaubstage und ab 60 % Behinderung eine zusätzliche Urlaubswoche. Diese Regelung wurde mit den Sozialpartnern vereinbart und im Kollektivvertrag verankert.

Begleitend zum Gesamtthema wurde die Mitarbeiter-Broschüre „Wegweiser rund um das Thema Behinderung“, die bereits 2018 erarbeitet wurde, für 2020 einem Review unterzogen, überarbeitet und neu aufgelegt. Die Broschüre beinhaltet sowohl allgemeine Informationen zum Thema Behinderung für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch Informationen über Leistungen, Ansprechpersonen und mögliche Unterstützung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung. Die Broschüre wurde an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Behinderung verschickt und liegt an allen ASFINAG-Standorten auf.

## Alters- und Generationenmanagement

---

### Lebensphasen- und altersgerechtes Arbeiten

Die im Jahr 2018 gestartete Demografieberatung, ein zu 100 % gefördertes Beratungsangebot des Ministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz und des europäischen Sozialfonds, wurde 2020 beendet. Zwei daraus entstandene Projekte werden weiterhin verfolgt:

- Attraktive Arbeitgeberin als HR-Gesamtthema (siehe Abschnitt „Attraktive Arbeitgeberin“)
- Lebensphasen- und altersgerechtes Arbeiten als Querschnittsthema, das in der ASFINAG nach wie vor aktuell ist und ständig an Bedeutung gewinnt. Erste erarbeitete Vorgehensmodelle haben sich hier als nur eingeschränkt praktikabel erwiesen. Deshalb soll der gesamte Themenkomplex 2022 unter Einbeziehung verschiedener Unternehmensbereiche und des Betriebsrates neu gedacht werden.

### Altersteilzeit

Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ihre Arbeitszeit zu reduzieren (auf 40 % bis 60 % der vorherigen Normalarbeitszeit), um einen gleitenden Übergang in die Pension zu schaffen.

### Teilpension

Die Teilpension (§ 27a Arbeitslosenversicherungsgesetz) ist keine Pensionsleistung, sondern ein Altersteilzeitgeldmodell. Die Teilpension bezweckt, dass Dienstnehmerinnen und Dienstnehmer, welche die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme einer Korridorpension erfüllen, nicht vorzeitig aus dem Arbeitsleben ausscheiden, sondern im Rahmen einer reduzierten Arbeitsverpflichtung bis zur Regelpension weiter tätig bleiben.

### Wiedereingliederungsteilzeit

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die über einen längeren Zeitraum physisch oder psychisch erkrankt waren, sollen die Möglichkeit erhalten, schrittweise, in Form einer Teilzeitbeschäftigung, in den Arbeitsprozess zurückzukehren.

## Berichtswesen

---

Das HR-Quartalsberichtswesen für das Executive Management enthält einen eigenen Block zum Thema Diversity. Dieser enthält folgende Analysen:

- Genderanalyse (Frauenanteil gesamt und in Führungspositionen)
- Analyse Teilzeitkräfte
- Altersanalyse
- Invalidität (Begünstigt Behinderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter)
- Genderanalyse Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Homeoffice und Sabbatical

Einmal jährlich wird ein Gender-Pay-Gap-Bericht erstellt. Dieser enthält einen Vergleich des durchschnittlichen Brutto-Jahreseinkommens von Frauen und Männern bzw. deren Differenz gegliedert nach ASFINAG-Funktionsgruppen. Er wird ebenfalls dem Executive Management zur Verfügung gestellt. Alle zwei Jahre wird gem. § 6a Bundes-Gleichbehandlungsgesetz ein Einkommensbericht erstellt, der den jährlichen durchschnittlichen Brutto-Verdienst von Frauen und Männern je Beschäftigungsgruppe und Gehaltsstufe darstellt. Dieser Bericht wurde turnusgemäß 2021 (mit den Daten aus 2020) wieder erstellt.

Für 2022 ist ein Ausbau des Diversity-Berichtswesens geplant.

## Schulungen und Kommunikationsmaßnahmen

---

Das diversitätsspezifische Schulungsangebot wurde 2021 erweitert:

- Um die Frauen in der ASFINAG in ihren Rollen und in ihrem Selbstverständnis zu stärken, wurden frauenspezifische Schulungen eingeführt.
- 2021 wurde erstmals eine Schulung zum Thema Antidiskriminierung durchgeführt.

2022 sollen die spezifischen Schulungsangebote noch weiter ausgebaut werden:

- Zu den Themen Unconscious Bias und Inklusion sind E-Learnings geplant
- Zu den Themen Gender und Gleichstellung wird es Webinare und Schulungen geben
- Die frauenspezifischen Schulungen werden beibehalten und weiter ausgebaut
- Es wird erlebnisorientierte Sensibilisierungswshops zum Thema Hörbehinderung geben

Um die Vielfalt in der ASFINAG besser sichtbar zu machen, wurde eine Artikelserie in der Mitarbeitendenzeitung, dem Intranet und dem ASFINAG Blog gestartet. Die Themenschwerpunkte 2021 waren: Väterkarenz, Menschen mit Behinderung und Ethnie. Die Artikelserie wird 2022 fortgeführt.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Erhöhung des Frauenanteils in der gesamten Belegschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>Initiative zur Förderung von weiblichen Lehrlingen in technischen Berufen</li> <li>Erarbeitung eines ASFINAG Leitfadens zur generellen Erhöhung des Frauenanteils im Unternehmen</li> <li>Evaluierung des ASFINAG Employer Brandings auf die Zielgruppe Frauen mit dem generellen Ziel der Erhöhung des Frauenanteils</li> <li>Festlegung von Diversity-Zielen in den Jahreszielvereinbarungen des Managements</li> </ul>	2021	●
Förderung der Geschlechter-Gerechtigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortführung des Cross-Mentoring-Programms in Kooperation mit den Wiener Stadtwerken und der ÖBB</li> <li>Erarbeitung eines Frauenförderkonzeptes</li> <li>Start der Frauen-Vernetzungsinitiative #sheasfinag</li> <li>Erweiterung des diversitätsspezifischen Schulungsangebotes</li> </ul>	2021	●
Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben	<ul style="list-style-type: none"> <li>Start des Audits „Beruf und Familie“</li> <li>Rücksichtnahme auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Teilzeitbeschäftigung bei Seminarplanung</li> <li>Neue Homeoffice-Betriebsvereinbarung mit höherem Homeoffice-Anteil und erweiterter Flexibilisierung</li> </ul>	2021	●
Keine Diskriminierungsfälle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitung des Schulungsprogramms zu Anti-Diskriminierung &amp; Frauenförderung</li> </ul>	2021	●
Erhöhung des Beschäftigungsanteils begünstigt behinderter Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schulungen Umgang mit Behinderung</li> </ul>	2021	●
Erhöhung des Frauenanteils in der gesamten Belegschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau der Diversity-Ziele in den Jahreszielvereinbarungen des Managements</li> </ul>	2022	◐
Förderung der Geschlechter-Gerechtigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überarbeitung des Leitfadens „gendergerechte Sprache“</li> <li>Ausbau des diversitätsspezifischen Schulungsangebotes</li> </ul>	2022	◐
Alters- und Generationenmanagement	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuausrichtung des Themas „Lebensphasen- und altersgerechtes Arbeiten“</li> </ul>	2022	○
Berichtswesen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau des Diversity-Berichtswesens</li> </ul>	2022	◐

● Erreicht/Umgesetzt   ◐ In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen</b></p>	<p>5.1: Alle Formen der Diskriminierung von Frauen und Mädchen überall auf der Welt beenden</p> <p>5.5: Die volle und wirksame Teilhabe von Frauen und ihre Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung im politischen, wirtschaftlichen und öffentlichen Leben sicherstellen</p>	<p>Ein Diversity-Schwerpunkt der ASFINAG ist die Förderung von Frauen. Dazu arbeiten wir laufend an der Erhöhung des Frauenanteils.</p> <p>Der Diversitäts-Bericht und der Gender-Pay-Gap-Bericht bieten dem Management eine gute Steuerungsgrundlage für die Erhöhung des Frauenanteils und der Angleichung der Brutto-Jahreseinkommen von Frauen und Männern.</p> <p>Wir fördern Frauen beispielweise durch das Cross Mentoring Programm, das weibliche Nachwuchskräfte in ihrer Karriereentwicklung unterstützt, durch die Frauen-Vernetzungsinitiative #sheasfinag oder die Initiative zur Förderung von weiblichen Lehrlingen in technischen Berufen.</p> <p>Die Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie werden laufend optimiert.</p>
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>8.5: Bis 2030 produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle Frauen und Männer, einschließlich junger Menschen und Menschen mit Behinderungen, sowie gleiches Entgelt für gleichwertige Arbeit erreichen</p>	<p>Die ASFINAG hat es sich auch zum Ziel gesetzt, das Verständnis rund um das Thema „Umgang mit Menschen mit Behinderung“ zu erhöhen. Wir bieten verschiedene Schulungen an, um eine Sensibilisierung für das Thema „Leben mit Behinderung“ zu erreichen.</p> <p>Zudem bieten wir im Rahmen unseres Alters- und Generationenmanagements verschiedene Leistungen für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wie z. B. die Altersteilzeit oder die Wiedereingliederungsteilzeit.</p>

GRI: 102-38, 102-39, 103-1, 103-2, 103-3, 405-1, 405-2, 406-1

# VERKEHR

Verfügbarkeit unseres Straßennetzes  
Sichere Straßen

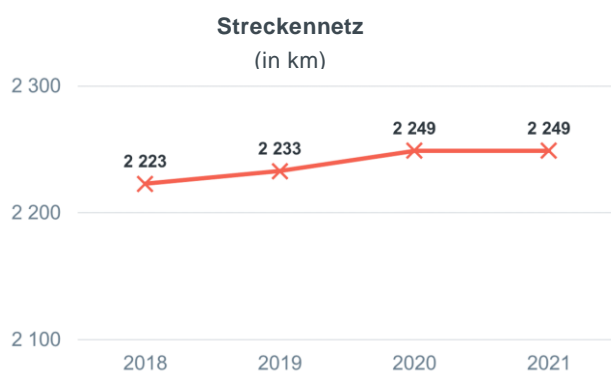
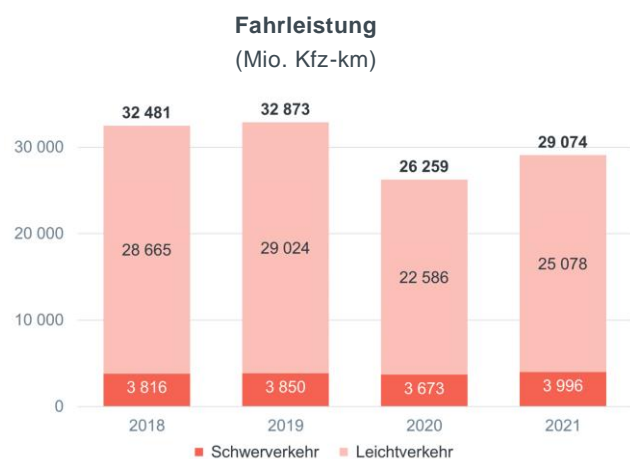


## VERFÜGBARKEIT UNSERES STRASSENNETZES

Auf den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG wird ein großer Teil der Fahrleistung Österreichs abgewickelt. Das führt bei nahezu unverändertem Streckennetz zu dichtem Verkehr. Die Herausforderungen im Jahr 2021 war die Sicherstellung der Mobilität im Personen- und Güterverkehr trotz der Einschränkungen durch COVID-19. Weiters wurden durch den Eigentümer Ausbauprojekte (Neubaustrecken und Kapazitätserweiterungsprojekte, die sich noch nicht im Bau befinden) einer Evaluierung unterzogen. In diesem Zusammenhang ergaben sich Änderungen in der Verfügbarkeitsstrategie

Im Jahr 2021 haben COVID-19 und die daraus resultierenden Einschränkungen das Verkehrsaufkommen wesentlich beeinflusst. Auch wenn die Rückgänge der Verkehrsentwicklung nicht mehr im Ausmaß des 1. COVID-Jahres erfolgt sind, gab es im Vergleich zu einem normalen Jahr ohne Pandemie wesentliche Rückgänge durch die zahlreichen Lockdowns. Der Berufs- und Pendlerverkehr, der Reiseverkehr sowie der Transitverkehr waren unterschiedlich stark betroffen. Im Vergleich zu 2020 sind die Verkehrszahlen wieder gestiegen. In Summe ist 2021 der Leichtverkehr (Kfz < 3,5 t und Motorräder) um 11 % gestiegen. Der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) nahm im Vergleich zum Vorjahr um knapp 9 % zu. Insgesamt (Schwer- und Leichtverkehr) wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr über 29 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um rund 11,6 % weniger als 2019 aber um 10,7 % mehr als 2020. Die Länge des Streckennetzes ist gegenüber 2020 gleich geblieben und beträgt mit Stand 31.12.2021 2.249 km.

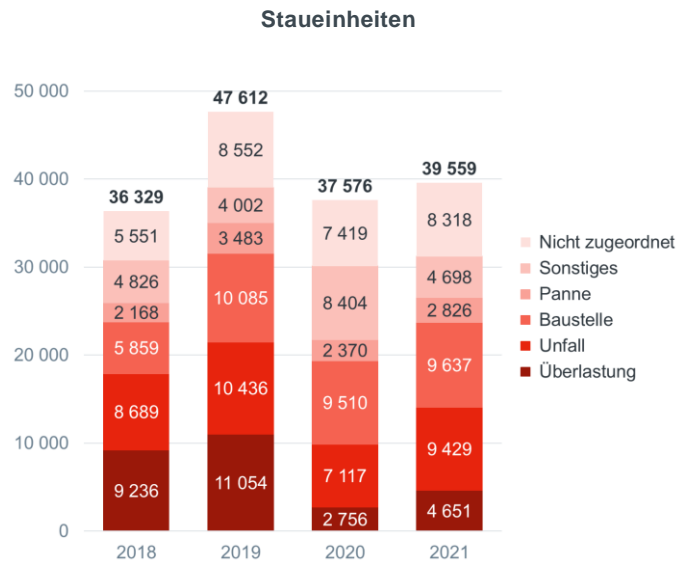
Die Baustellen konnten trotz der Herausforderung durch COVID-19 planmäßig durchgeführt werden. 2021 wurden auch wesentliche Bauvorhaben zur Erweiterung des Netzes fortgeführt, wie z. B. die A 26 Linzer Autobahn und die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße. Des Weiteren wurden Generalerneuerungen fortgesetzt, wie z. B. die A 2 Süd Autobahn GE Graz West - Lieboch, die A 4 Ost Autobahn 3-streifiger Ausbau Fischamend bis Bruck a. d. Leitha West und die A 23 GE Hochstraße St. Marx sowie die A 9 GE „Triebenbrücken“ begonnen. Überdies konnte der Sicherheitsausbau der S 31 von Mattersburg bis Weppersdorf fertiggestellt werden.





## Staubekämpfung

Die Situation rund um COVID-19 hatte auch 2021 einen maßgeblichen Einfluss auf das Stauaufkommen. Generell ist, u. a. bedingt durch das geringere Verkehrsaufkommen, auch das Ausmaß der Staeinheiten im Vergleich zu 2019 zurückgegangen. Im Vergleich zu 2020 ist es jedoch wieder etwas angestiegen. Auf die Ursachen bezogen zeigen sich jedoch sehr differenzierte Bilder. Es gab de facto keinen Reiseverkehr zu Jahresbeginn im Wintertourismus und auch zu den Osterfeiertagen nur eingeschränkten Reiseverkehr. Dadurch waren neben dem Überlastungsstaus auch die Anzahl von Unfällen und deren Auswirkungen zum



Jahresbeginn geringer. Im Sommer gab es allerdings sehr starken Reiseverkehr auf allen Reiserouten, allen voran auf den Korridoren Richtung Süden. Auch im Frühherbst verzeichneten die Reiserouten ein höheres Stauaufkommen als zuvor. In Kombination mit den klassischen Staubebelastungen in den Ballungsräumen nach dem Sommer muss man in Summe von einem hochbelasteten Herbst knapp über dem Niveau von 2019 sprechen. Bei den baustellenbedingten Staeinheiten ist ein leichter Zuwachs bzw. eine annähernd gleichbleibende Tendenz vor allem in den Ballungsräumen (Großbaustellen in Wien) zu verzeichnen.

Allgemein ist unser Ziel, die Zunahme an baustellen- oder unfallbedingten Staus zu verhindern. 2016 entwickelten wir dafür geeignete Instrumentarien:

- Stau: Ein Streckenabschnitt wird als gestaut betrachtet, wenn die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit 30 km/h oder weniger beträgt.
- Staeinheit: Als Staeinheit gilt eine Strecke von einem Kilometer Länge, die für eine Stunde gestaut ist.

## Kernstrategie Verfügbarkeit und Bauprogramm der Zukunft

Die Sicherstellung der „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs“ auf den Autobahnen und Schnellstraßen zählt gemäß Bundesstraßengesetz zu den Kernaufgaben der ASFINAG. In der Kernstrategie Verfügbarkeit werden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines „stabilen Verkehrsablaufes“ auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz festgelegt. Die bestehenden Netzkapazitäten können die steigenden Mobilitätsbedürfnisse im Personen- und Güterverkehr abschnittsweise nicht bewältigen. Aus diesem Grund werden laufend Streckenabschnitte mit instabilen Verkehrsabläufen identifiziert, ein zeitgemäßes und übergreifendes Netzentwicklungsprogramm für diese Abschnitte erstellt und mit den Eigentümern und Stakeholdern abgestimmt.

Im Jahr 2021 wurden durch das BMK alle noch nicht in Bau befindlichen Ausbauprojekte evaluiert. Das umfasste Neubaustrecken lt. Anhang im BStG und Kapazitätserweiterungen wie z. B. Fahrstreifenenerweiterungen. Für weitere Entscheidungen hinsichtlich Umsetzung von geplanten Kapazitätserweiterungsprojekten ist gemäß Ergebnis der Evaluierung die Fertigstellung der

Verkehrsprognose Österreichs VMÖ2040, in Erstellung durch BMK, ÖBB und ASFINAG abzuwarten. Dementsprechend verschieben sich einzelne Projekte zeitlich nach hinten. Überlastungen sind hier zu erwarten.

Parallel dazu wird geprüft, ob Projektziele der Kapazitätserweiterungen nicht auch mit alternativen Maßnahmen nach den Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030 des BMK erreicht werden können.

## **Fokus auf Netz- und Informationssicherheit**

---

Mit 28.12.2018 ist das österreichische Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz (NISG) in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz wird die europäische Richtlinie über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen (NIS-Richtlinie) umgesetzt. In Österreich sind die nationalen Betreiber wesentlicher Dienste betroffen, die als solche mittels Bescheid verpflichtet werden umfangreiche Maßnahmen zur Steigerung der Informationssicherheit umzusetzen. Als wesentliche Dienste gelten gemäß Gesetz jene Aufgaben, die eine wesentliche Bedeutung insbesondere für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Lebens haben und deren Verfügbarkeit abhängig von Netz- und Informationssystemen ist.

Der Betrieb der Netz- und Informationssysteme der ASFINAG, die zur Steuerung und Überwachung des Verkehrs, auf dem von der ASFINAG betreuten Streckennetz benötigt werden, unterliegt dem NISG. Damit müssen wir nachweisen, dass unsere Netz- und Informationssysteme ausreichend gegen „Cyberkrisen“ geschützt sind, um die Ausfallsicherheit unserer Systeme zu gewährleisten (z. B. in Bezug auf die Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Tunnelbetrieb, etc.).

Die ASFINAG hat sich über das NISG hinaus dazu verpflichtet, für alle informationsverarbeitenden Einrichtungen ein konzernweites Internes Kontrollsystem (IKS) zur Informationssicherheit aufzubauen. Dabei wird ein risikoadäquater Schutz unter Berücksichtigung des Standes der Technik verfolgt. Erste Richtlinien (Informationssicherheitsleitbild, Konzern-Informationssicherheits-Richtlinie, Informationssicherheit für Anwender) dazu wurden bereits 2018 erlassen.

Im Jahr 2019 lag ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Durchführung einer umfangreichen Risikoanalyse sowie der Ableitung und Priorisierung notwendiger Maßnahmen. Darauf aufbauend wurden ein Zutrittskonzept und Maßnahmen zum Objektschutz erarbeitet und umgesetzt. Im Jahr 2020 wurden bereits einige Objekte mit Objekt- und Zutrittsschutz mittels MSG/AACM (ASFINAG Access Control Management) ausgerüstet. Im Jahr 2021 wurden weitere Objekte ausgerüstet. Weiters wurde die im Herbst 2020 begonnene Erhebung der nicht NIS-relevanten Objekte fortgesetzt, um auch diese künftig mit Objekt- und Zutrittsschutz auszurüsten.


Darüber hinaus wurden zahlreiche Planungshandbücher überarbeitet, um sicherzustellen, dass die Informationssicherheit bei zukünftigen Projekten auf breiter Basis fest verankert ist. Auch ein E-Learning Modul zur Informationssicherheit wurde eingeführt.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Keine Zunahme der Stauereinheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung der Mobilität nach den Grundsätzen des Mobilitätsmasterplans 2030</li> <li>• Erhöhung des Fahrzeugbesetzungsgrades durch Ausrollung einer Mitfahr-App und Weiterentwicklung von Umstiegspunkten (Park+Drive Anlagen)</li> <li>• Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße)</li> </ul>	Jährlich	●
Keine Zunahme der unfallbedingten Stauereinheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Ereignismanagements durch die:               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Einführung der Traffic Manager in Salzburg</li> <li>○ Stärkung der Zusammenarbeit und Einbindung aller verfügbaren Kräfte im Ereignismanagement-Prozess</li> </ul> </li> </ul>	Jährlich	●

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b></p>	<p>9.1.: Eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle legen</p>	<p>Die ASFINAG ist bestrebt, die nachhaltige Erweiterung des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes im Sinne des Bundesstraßengesetzes bzw. nach den Vorgaben der Eigentümerin voranzutreiben, um die Aufrechterhaltung eines stabilen Verkehrsablaufs klimaverträglich zu gewährleisten und die von der Gesellschaft und Wirtschaft gewünschte Mobilität zu gewährleisten. Neben den baulichen Maßnahmen, fördert die ASFINAG auch multimodale Konzepte, die Erhöhung des Besetzungsgrades, die Beschleunigung von straßengebundenen öffentlichen Verkehr oder automatisiertes Fahren.</p> <p>Um das ASFINAG-Netz widerstandsfähig gegenüber Naturgefahren zu machen, beschäftigen wir uns intensiv mit den Folgen der zunehmenden Zahl von Felsstürzen und Hochwässern. Diese Aktivitäten laufen in enger Abstimmung mit der ÖBB und unter Nutzung gezielter Kooperationen durch die Begutachtung von Gefahrenstellen und Einleitung von zahlreichen Präventionsmaßnahmen.</p>



**Städte und Siedlungen  
inklusiv, sicher,  
widerstandsfähig und  
nachhaltig gestalten**

11.2: Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen

Die ASFINAG fördert insbesondere die Multimodalität und die Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr als Alternativen zur Kapazitätserweiterung in Form von Straßeneubau oder Fahrstreifenzulegung. Um den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, bauen wir die Stellplätze in Park + Drive Anlagen kontinuierlich aus. Diese fördern zugleich auch die Bildung von Fahrgemeinschaften. Im Zuge von Großbaustellen werden Möglichkeiten geprüft, um den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, unter anderem um Staus zu vermeiden.

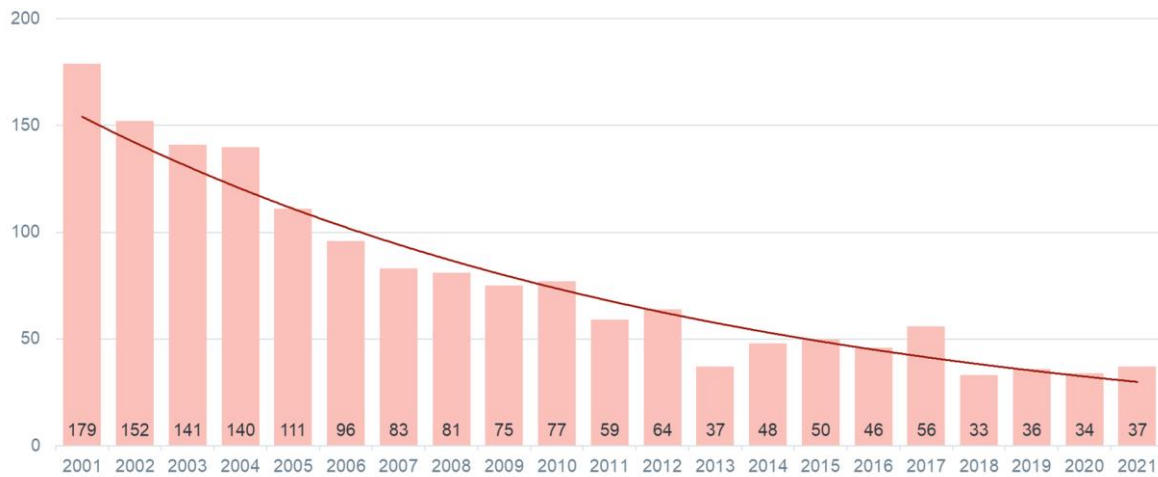
GRI: 203-1, 203-2

# SICHERE STRASSEN

Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen sollen auch weiterhin zu den sichersten in Europa zählen! Daran arbeiten wir konsequent. Aufgrund der sich ständig ändernden Rahmenbedingungen, der steigenden Verkehrsdichte und der technischen Entwicklungen ist das eine wachsende Herausforderung.

Im Pandemiejahr 2021 kamen insgesamt 37 (vorläufiger Wert) Personen auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ums Leben. Die Getötetenrate (Anzahl der getöteten Personen bezogen auf 1 Mio. Kraftfahrzeugkilometer) blieb im Vergleich zu den beiden Vorjahren mit 0,001 nahezu unverändert. Ablenkung, Unachtsamkeit, Übermüdung und nicht angepasste Geschwindigkeit, oftmals auch in Kombination, waren dabei erneut die Hauptursachen.

**Getötete auf Autobahnen und Schnellstraßen<sup>1</sup>**

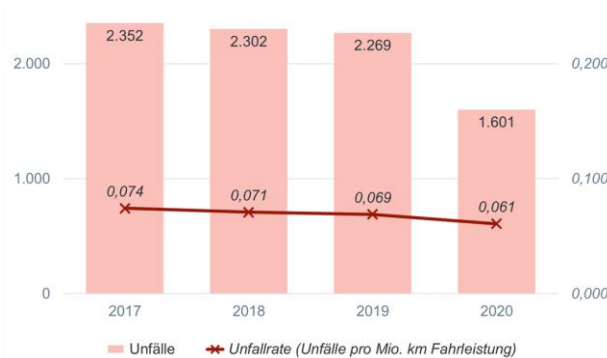


<sup>1</sup> Anzahl der Verkehrstoten: 2020 sind vorläufige Werte und unterliegen noch in mehreren Schritten einer Qualitätskontrolle, finale Werte werden in der Unfallstatistik 2020 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) veröffentlicht

Quelle Statistik Austria, BMI

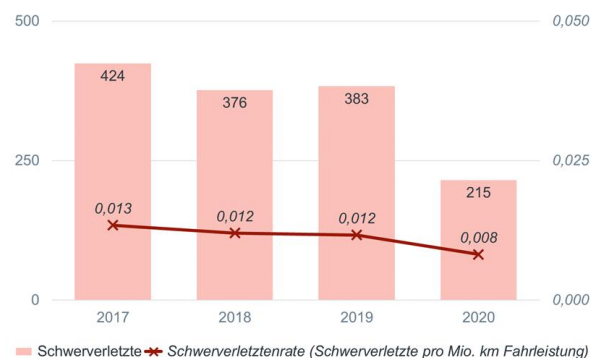
Weitere Unfallzahlen für 2021 liegen noch nicht vor. Im Vergleich zu den Vorjahren konnte im Jahr 2020 ein deutlicher Rückgang der Unfallzahlen verzeichnet werden. Diese sind auf die pandemiebedingt reduzierte Verkehrsleistung zurückzuführen. Auch die Unfälle mit schwerverletzten Personen haben im Jahr 2020 stark abgenommen. Alle Angaben in diesem Bericht betreffen ausschließlich Unfälle mit Personenschaden auf unserem Netz.

**Unfälle<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Unfälle mit Personenschaden

**Schwerverletzte<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Grad der Verletzung wird durch polizeiliche Einschätzung anhand allgemein gültiger Beschreibung bestimmt

## Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, führen wir regelmäßige Analysen durch. Diese zeigen einerseits, dass wir uns in Österreich auf einem sehr hohen Sicherheitsniveau befinden und die meisten Unfälle statistisch zufällig und somit nicht ausreichend konkret vorhersehbar sind. Andererseits weisen sie auf Gefahrenpotenziale hin, die wir gezielt bekämpfen. Aktuell liegen unsere Schwerpunkte beim Erhalt und Ausbau bestehender Straßen und Tunnel, wie z. B.:

- S 31 Burgenland Schnellstraße Sicherheitsausbau Forchtenstein – Sieggraben
- A 4 Ost Autobahn Fischamend - Bruck
- A 10 Tauern Autobahn Generalerneuerung Ofenauer - Hiefler Tunnel und Tunnelkette Werfen
- A 11 Karawanken Autobahn 2. Tunnelröhre Karawankentunnel
- A 23 Südosttangente Wien Generalerneuerung Hochstraße St. Marx und Knoten Kaisermühlen

Wir setzen zudem auf die laufende Verbesserung im Ereignismanagement durch Schulungen, Übungen und Optimierung der Prozesse, sowie auf bewusstseinsbildende Maßnahmen. Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist die ASFINAG auch auf die Unterstützung der Exekutivbehörden bei Kontrollen angewiesen. Das System Straße entwickelt sich laufend weiter, und die ASFINAG ist bestrebt die Chancen, die sich durch die Vernetzung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur ergeben, zu fördern. Darüber hinaus initiiert die ASFINAG jedes Jahr eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. Im Jahr 2021 lag der Fokus auf den Themen Motorradsicherheit und Arbeitssicherheit.



## Kernstrategie Verkehrssicherheit

Im Jahr 2019 wurde die Kernstrategie Verkehrssicherheit erarbeitet, darin eingebettet ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2030. Mit dem Programm verfolgt die ASFINAG das Ziel, Autobahnen und Schnellstraßen zu einem sicheren System zu entwickeln, das kleinere Fehler des Menschen durch die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur ausgleichen kann. Gefordert werden bei diesem System nicht nur die ASFINAG, sondern auch die Einsatzkräfte, die Fahrzeughersteller und die Lenkerinnen und Lenker. Konkret bedeutet das, dass Unfälle möglichst zu keinen Todesopfern oder Schwerverletzten führen sollen, die Infrastruktur so beschaffen sein muss, dass sie kleine Fahrfehler ausgleicht und dadurch tödliche oder schwere Verletzungen verhindert werden.

Das Verkehrssicherheitsprogramm umfasst 13 Handlungs- und acht Themenfelder mit dem übergeordneten Ziel, null Verkehrstote und Schwerverletzte zu verzeichnen. Der Leitsatz lautet daher:

*Wir wollen für unsere Kundinnen und Kunden die sichersten Straßen in Europa und machen daher unsere Autobahnen und Schnellstraßen nachhaltig zu einem „Safe System“*

Verkehrssysteme unterscheiden sich nach Region und Art – es ist daher erforderlich, die Strategien an die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen, das heißt mit systemweiten Maßnahmen eine positive Verkehrssicherheitskultur zu entwickeln. Wir nennen diesen proaktiven Ansatz den „Systemischen Sicherheitsansatz der ASFINAG“ – denn Verkehrssicherheit ist Teamwork!

### Die Handlungsfelder

Das Verkehrssicherheitsprogramm umfasst die folgenden Handlungsfelder:

SICHERHEITSTANDARDS IM BESTEHENDEN NETZ	LKW SICHERHEIT
ERWEITERUNG UND VERBESSERUNG DES NETZES	MOTORRAD SICHERHEIT
VERKEHRSMANAGEMENT UND TELEMATIK	KOMMUNIKATION & BEWUSSTSEINSBILDUNG
TUNNELSICHERHEIT	KONTROLLE
BAUSTELLEN	FORSCHUNG & ENTWICKLUNG
NEBELUNFÄLLE	SICHERHEIT IM EIGENEN KONZERN
GEISTERFAHRER	

Weil das System Straße mehr als nur die Infrastruktur umfasst, wurden im neuen Verkehrssicherheitsprogramm auch acht Themenfelder benannt, die über die Infrastruktur hinaus wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Dazu gehören unter anderem das Ereignismanagement, die Fahrtauglichkeit und das Fahrverhalten, die Fahrzeugausstattung, aber auch die Kontrolle und generell Verbote und Gebote.

Das neue Programm bis 2030 ist dabei als ein Prozess zu verstehen, der jährlich evaluiert und laufend adaptiert und erweitert wird. Mehr Informationen zum Programm finden Sie unter: <http://verkehrssicherheit.asfinag.at/>.

### Klare und transparente Ziele

Unsere Sicherheitsarbeit muss messbar sein. Für die Jahre bis 2030 haben wir uns deshalb ambitionierte Ziele für die Reduktion von Verkehrstoten, Schwerverletzten und Unfällen gesetzt. Zusätzlich wollen wir eine ganze Reihe von spezifischen Teilzielen und Kennzahlen erreichen, die sicherheitsrelevante ASFINAG Aktivitäten repräsentieren.

Aufbauend auf den Haupt- und Subzielen gibt es als Steuerungshilfe insgesamt 15 Teilziele und Kennzahlen, die die Qualität der Sicherheitsarbeit in den zahlreichen Fachbereichen der ASFINAG und ihrer Kooperationspartner widerspiegeln. Diese wurden den Systemkomponenten Infrastruktur, Fahrzeug und Verkehrsverhalten zugeteilt sowie nach den Wirkungsmechanismen Unfallvermeidung oder Verringerung der Unfallschwere gruppiert. Das Hauptziel lautet jedenfalls: Weniger als eine getötete Person pro eine Milliarde gefahrener Kilometer auf dem Straßennetz der ASFINAG. Dafür werden folgende Hauptmaßnahmen gesetzt:

- Laufende Evaluierung und Entwicklung weiterer Verbesserungen
- Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen von Umsetzungsprojekten
- Erhalt des bereits Erreichten und Umgesetzten in den Handlungsfeldern

## Unfallanalysen und Sicherheitsmanagement

---

### Geprüfte Sicherheit

Jedes Jahr kontrollieren unabhängige Sicherheitsgutachter rund 220 km Autobahnen und Schnellstraßen auf mögliche Schwachstellen. Durch diese Checks, die Road Safety Inspections (RSI), kann die ASFINAG vorbeugend reagieren. Geprüft werden zum Beispiel die Unfallumstände und -auffälligkeiten, die Beschaffenheit der Leiteinrichtungen (Markierungen, Leitschienen), die Beschilderung und andere bauliche Einrichtungen und Absicherungen. Jeder bereits bestehende Streckenabschnitt wird zumindest alle zehn Jahre kontrolliert, Neubaustrecken innerhalb der ersten drei Jahre. Die ASFINAG beauftragt diese RSI-Überprüfungen seit 2004. Seit 2011 besteht dazu eine gesetzliche Verpflichtung.

### Unfallsschwere bleibt konstant

Die Unfallkostenrate zeigt, wie schwer die Unfälle in einem definierten Abschnitt waren. Sie ist ein in Österreich genormter und auch international üblicher Wert. Dabei werden die Kosten aller Verkehrsunfälle einer Unfallstelle mit dem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr in Beziehung gesetzt. Allerdings variieren die nationalen Definitionen der gezählten Unfälle, was eine länderübergreifende Vergleichbarkeit kaum möglich macht.

Mit dem Preisstand 2016 wurden auch für unsere aktuellen Berechnungen die Werte angepasst, d. h. die angenommenen Unfallkosten für getötete, schwer verletzte und leicht verletzte Personen wurden angehoben (um etwa 10-13 %). Diese beziehen sich immer auf die Kosten inkl. menschlichem Leid. Auch 2020 konnte die durchschnittliche Unfallkostenrate mit einem Wert von 0,010 (im Vergleich 2020: 0,011) stabil auf sehr gutem Niveau gehalten werden.

Dieser annähernd gleichbleibende Wert bedeutet, dass wir unfalltechnisch keine groben Schwachstellen auf unserem Netz haben. Die Berechnungen der Unfallkostenraten sind ein erster Schritt in der Sicherheitsanalyse. Daraus erfolgen Reihungen und Prioritäten bei vertieften Verkehrssicherheitsuntersuchungen, die wiederum Verbesserungsmaßnahmen ergeben.



Unfallkosten in Österreich insgesamt und durchschnittliche Unfallkosten eines Kostenträgers bzw. einer Schadensart						
		Einheit	Preisstand 2016	Preisstand 2011	Preisstand 2004	Preisstand 1993
Unfallkosten insgesamt	mit menschlichem Leid	Mio. EUR	9.701	10.088	10.158	
	ohne menschliches Leid	Mio. EUR	5.203	5.278	5.184	3.818
Unfallkosten pro Getötetem	mit menschlichem Leid	EUR	3.316.309	3.016.194	2.461.345	
	ohne menschliches Leid	EUR	1.390.800	1.401.085	1.287.004	805.233
Unfallkosten pro Schwerverletztem	mit menschlichem Leid	EUR	429.517	381.480	291.275	
	ohne menschliches Leid	EUR	87.097	80.166	55.925	43.605
Unfallkosten pro Leichtverletztem	mit menschlichem Leid	EUR	30.575	26.894	20.896	
	ohne menschliches Leid	EUR	4.235	3.716	2.792	3.695
Sachschadenskosten pro Unfall		EUR	5.481	5.245	4.075	

Quelle: LKR2007, UKR2012, eigene Berechnungen


Herry Consult: 2017

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
<1 Getötete/Mrd. gefahrener km bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorantreiben der Safe System Philosophie im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030</li> <li>• Umsetzung des ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2030</li> </ul>	2030	● (1,3)
< 10 Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten /Mrd. gefahrener km ab 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung des ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2030</li> </ul>	Jährlich	● (9,3)
< 70 Unfälle mit Personenschaden /Mrd. gefahrener km (Unfallrate) ab 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung des ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2030</li> </ul>	Jährlich	● (61)

● Erreicht/Umgesetzt    ● In Bearbeitung    ○ Ausständig/Verschoben    ⊗ Gestrichen    ○ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern</b></p>	<p>3.6: Bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit halbieren</p>	<p>In den letzten zehn Jahren konnte die Anzahl der getöteten Personen auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen um fast die Hälfte reduziert werden. Um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, hat die ASFINAG mit dem ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm klare Ziele und Maßnahmenbereiche definiert und die Verkehrssicherheitsarbeit transparent und strukturiert nach der Philosophie des Safe System Approach aufgebaut.</p> <p>Wir wollen für unsere Kundinnen und Kunden die sichersten Straßen in Europa und machen daher unsere Autobahnen und Schnellstraßen nachhaltig zu einem „Safe System“. Das ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm steuert und sichert die Erreichung der ambitionierten Ziele.</p>

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 413-2, 416-1

# UMWELT

Ressourcenschonung  
Energie und Emissionen im Betrieb  
Verkehrsemissionen  
Artenvielfalt  
Landschaftsbild  
Lärmschutz



## RESSOURCENSCHONUNG

Für den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen identifizierten wir – neben der Energie – vier Bereiche, die für uns wesentlich sind: Recycling im Bau, Streumiteleinsatz, Abfallmanagement sowie Wasser- und Abwassermanagement im Betrieb.

### Recycling von Bauabfällen

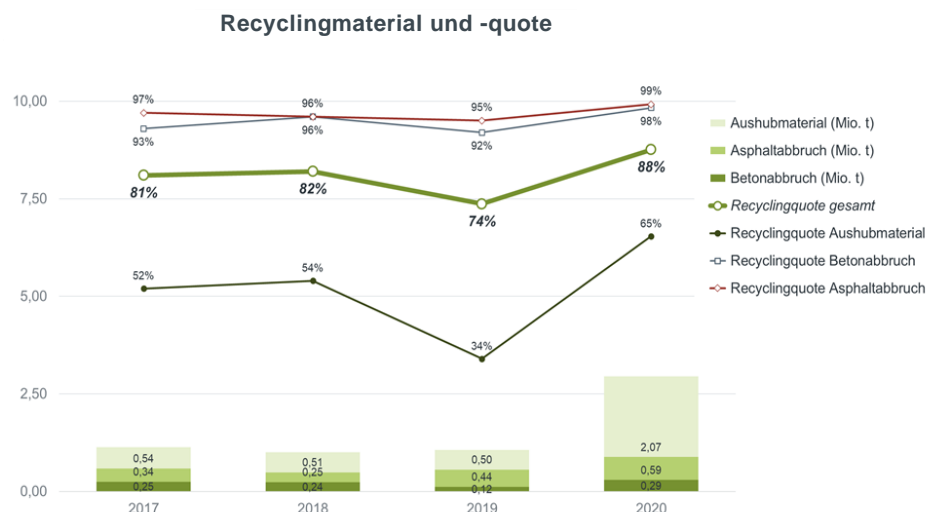
Bei allen Bauvorhaben schreiben unsere Planungshandbücher den Einsatz ressourcenschonender, langlebiger Technik und Materialien vor, und wir bemühen uns um eine möglichst hohe Recyclingquote.

Für die laufende Evaluierung der Recyclingquoten werden alle Bauvorhaben der ASFINAG berücksichtigt. Die endgültigen Zahlen liegen erst im Laufe des Jahres 2022 vor und werden im Rahmen des Nachhaltigkeitsupdates veröffentlicht. Die im Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichten Zahlen beziehen sich daher auf das Vorjahr.

Die durchschnittliche Recyclingquote für alle im Jahr 2020 angefallenen Abbruch- und Aushubmaterialien konnte um 14 Prozentpunkte erhöht werden und lag nun bei ca. 88 %. Die zuvor sehr hohe Recyclingquote des Aushubmaterials von über 95 % im Jahr 2015 sank, nach einer konstanten Recyclingquote bei knapp über 50 % zwischen 2017 und 2018, weiter auf ca. 34 % im Jahr 2019. Im Jahr 2020 konnte diese jedoch wieder auf 65 % knapp verdoppelt werden. Da die Voraussetzung für die Verwertung von Aushubmaterialien nicht immer gegeben ist, kann Aushubmaterial unter Einhaltung der abfallrechtlichen Vorgaben nicht immer einer Verwertung zugeführt werden. Da die Projektstruktur der ASFINAG sehr heterogen ist – von Neubauprojekten bis zu technischen Sanierungen bestehender Brücken- und Tunnelbauwerke – ergeben sich jährliche, zum Teil sehr beträchtliche, Schwankungen bei Art und Umfang von Aushub- und Abbruchmaterialien und den damit verbundenen technischen Möglichkeiten zur Wiederverwertung dieser Materialien

Beton- und Asphaltabbruch konnte, fast vollständig, zu ca. 98 % bzw. 99 % in den Verwertungskreislauf gebracht werden. Die 2015 eingeführte Recycling-Baustoffverordnung hat in den letzten Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Recyclingquoten für Beton- und Asphaltabbruch geführt.

In Summe bedeutet das, dass wir die seitens der EU geforderte 70%-ige Verwertungsquote unseres Abbruchmaterials (Beton- und Asphaltabbruch) übertreffen.



## Streumiteinsatz

Im laufenden Betrieb unseres Streckennetzes ist der Einsatz von Streumitteln ein dominierender Ressourcenfaktor. Dieser Materialverbrauch ist naturgemäß von der Witterung bzw. der Strenge des Winters abhängig. Unabhängig davon streben wir kontinuierliche Effizienzverbesserungen an.

Im Jahr 2021 stieg unser Salzverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 76 %. Aus den

Änderungen der Verbrauchskurve ist deutlich zu erkennen, dass die Witterungsverhältnisse den größten Einfluss auf den Salzverbrauch haben. Im Jahr 2021 waren die meisten Wintermonate von tief winterlichen Verhältnissen geprägt. Die bereits erfolgten Maßnahmen zur Optimierung des Salzverbrauches konnten so nur zu einer Dämpfung beitragen.



An der Effizienzsteigerung im Winterdienst wurde weiterhin gearbeitet: Auch 2021 wurden weitere Sole-Streifahrzeuge angeschafft, womit der Endausbau weitestgehend erreicht ist. Mit dem Streuautomaten können bis zu 100 % Natriumchlorid (NaCl)-Sole ausgebracht werden. Der Vorteil der NaCl-Sole ist der effizientere Einsatz des Auftaumittels, da die Verweildauer und Wirkungsdauer von Feuchtsalz auf der Fahrbahn höher ist als bei Trockensalz. Im Laufe des Jahres 2021 wurden darüber hinaus weitere zwei Autobahnmeistereien mit NaCl-Solemischanlagen ausgestattet. Mit der Mischung der Sole vor Ort werden Transportressourcen geschont. Bei den Solemischanlagen wird der Endausbau voraussichtlich 2022 erreicht.

Die Optimierung der Räumrouten mit Hilfe einer Logistik-Software wurde 2021 fortgesetzt, um potenzielle Leerfahrten zu reduzieren.

Nachdem alle Straßen thermographisch befahren wurden, sollen nun an zwei Testmeistereien die Strecken bezüglich Messung der Griffigkeit bei verschiedenen Wetterlagen befahren werden. Die Ergebnisse der Befahrungen sollen zur Verbesserung der digitalen Streuempfehlung dienen. Die digitale Streuempfehlung wird im Laufe des Sommers 2022 in das Testsystem des Wetter 2.0 eingespielt. Im Testsystem sollen das hochkomplexe Berechnungsmodell überprüft und verbessert werden. Der Testbetrieb ist für den Winter 2022/23 geplant.

Mit dem Winter 2020/21 ist die Salz-Diesel-Logistik (SDL) produktiv gegangen. SDL dient zur Optimierung der Salzlieferungen und des Soletransportes zu den Außenlagern. Dazu wurden im Jahr 2020 alle Silos, Salzlagerhallen, Solelagertanks und Dieseltanks mit Sensoren ausgestattet. Die Daten der Sensoren werden an eine IT-Oberfläche übertragen und verarbeitet. Der Salzmanager bestellt zentral das Salz beim Lieferanten. Damit wird erreicht, dass Salz immer zu jenem Ort geliefert wird, an dem es gebraucht wird. Zusätzlich werden unnötige Fahrten zu vollen Silos verhindert, da bisher nur aufwendig und im Volleinsatz des Winterdienstes gar nicht, die Lagermengen ermittelt werden konnten.

Im Jahr 2021 war als Erweiterung der Digitale Lieferschein für die Salzlieferungen geplant. Mit diesem IT-Tool werden keine Papierlieferscheine ausgedruckt und es kann einfach vor dem Abladen festgestellt werden, ob das Salz auch beim richtigen Silo angeliefert wird. Die Buchungsvorgänge im Hintergrund laufen automatisiert ab. Nach ersten Gesprächen mit den Salzfrächtern wurde klar, dass die Frächter

technisch noch nicht in der Lage sind das geplante Vorhaben umzusetzen. Das Projekt wurde daher auf das Jahr 2022 verschoben. Ein Testbetrieb ist für den Winter 2022/23 geplant. Stattdessen wurde jedoch der Bestellvorgang automatisiert. Bestellungen werden direkt aus dem Lagerprogramm generiert und nun automatisch in den Bestell- und Lieferprozess des Salzlieferanten eingespielt.

## Abfallmanagement

Der Betrieb unserer Strecken verursacht ASFINAG-eigene Abfälle wie Straßenkehricht, Strauch-, Baum- und Grünschnitt. Weitere Abfälle entstehen durch Verkehrsteilnehmende, die ihren Unrat entweder in den dafür vorgesehenen Behältern an Park- und Rastplätzen, aber bedauerlicherweise auch entlang der Strecke wegwerfen. 2021 wurden an unseren Park- und Rastplätzen sowie durch unsere regelmäßigen Sammlungen neben den Straßen 7.862 t Abfall entsorgt, das entspricht einem Zuwachs von 2 % gegenüber 2020.

Auf Park- und Rastplätzen wird keine Abfalltrennung durchgeführt. In den Jahren 2008 bis 2012 wurde gemeinsam mit der ARA (Altstoff Recycling Austria) an einigen Rast- und Parkplätzen ein Pilotprojekt zur Trennung der Abfälle durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass eine Trennung nicht zweckmäßig ist, da die für das Recycling anfallenden Abfälle stark verunreinigt und mit großen Fehlwürfen versehen waren. Die Abfälle wurden trotz getrennter Sammlung letztlich wieder dem Restmüll zugeführt. Sämtlicher Restmüll aus diesem Bereich wird von konzessionierten Entsorgungsfachbetrieben nach einem strengen Vergabeverfahren gesammelt, sortiert und nach dem Stand der Technik verwertet.



Auf Autobahnmeistereien erfolgt eine vollständige Trennung der Abfälle. Um eine nachhaltige Abfallwirtschaft zu gewährleisten, wurden alle Abfalllager zur Genehmigung nach dem Abfallwirtschaftsgesetz (AWG) zur Bewilligung eingereicht und mittlerweile, mit wenigen Ausnahmen, bewilligt.

Baumschnitt wird überwiegend in ASFINAG-eigenen oder externen Hackschnitzel-Verbrennungsanlagen zur Wärmeerzeugung verbrannt.

Straßenkehricht der ASFINAG besteht im Wesentlichen aus einem Staub-Sandgemisch mit biogenem Anteil vom Begleitgrün. Der Abfall kann aufgrund des hohen Feinstoffanteils und des biogenen Anteils nicht verwertet werden und wird daher gemäß Deponieverordnung deponiert.

### Versuch getrennte Sammlung von Hohlkörpern

Im Jahr 2021 wurden auf drei Rastplätzen die getrennte Sammlung von Hohlkörperverpackungen (PET-Flaschen, Dosen) versucht. Anfang Mai 2021 wurde an den Rastplätzen Viehdorf, Ordnung und Kesselhof mit der getrennten Sammlung von Hohlkörpern (Kunststoffflaschen und Dosen) mittels Presscontainer begonnen. Auf dem Rastplatz (RPL) Viehdorf wurde zusätzlich ein Presscontainer für Restmüll neben dem Hohlkörpercontainer aufgestellt und alle dezentralen Sammelbehälter (1 100 Liter Container) eingezogen.



Nach drei Monaten wurden über eine Sortierstraße die verschiedenen verwertbaren Stoffe händisch aussortiert. Der Sortierrest entspricht Restmüll. Jede Anfallstelle wurde separat sortiert. Das Gewicht jeder Sortierfraktion je Anfallstelle wurde ermittelt.

Fraktion	RPL Ordnung		RPL Kesselhoff		RPL Viehdorf	
	kg	%	kg	%	kg	%
PET natur	27,5	40%	27,0	43%	86,0	23%
PET grün	6,5	9%	6,0	10%	22,5	6%
PET blau	15,5	23%	13,5	21%	108,5	29%
Dosen	11,0	26%	10,0	16%	46,5	12%
Sortierrest	8,0	12%	6,5	10%	116,5	31%
<b>Gesamt</b>	<b>68,5</b>	<b>100%</b>	<b>63,0</b>	<b>100%</b>	<b>380,0</b>	<b>100%</b>

Das Sortierergebnis zeigt, dass die Qualität v. a. bei den RPL Ordnung und Kesselhof sehr gut ist. Der RPL Viehdorf zeigt einen deutlich erhöhten Sortierrest auf.

Im Vergleich zur insgesamt gesammelten Abfallmenge an den Rastplätzen ist der Anteil an verwertbaren Materialien enttäuschend gering. Am Rastplatz Viehdorf ist der Anteil im Presscontainer höher, da die Abfälle nur bei den Presscontainern entsorgt werden konnten. Andererseits ist der Anteil des Sortierrestes wesentlich höher. Werden diese Mengen abgezogen, bleibt noch ein verwertbarer Anteil von 3,1 %.

Fraktion	RPL Ordnung		RPL Kesselhoff		RPL Viehdorf	
	kg	%	kg	%	kg	%
Gesamt Hohlkörper	68,5	0,7%	63,0	0,4%	380,0	4,4%
Gesamt Restmüll	9.302,0	99,3%	17.127,0	99,6%	8.194,0	95,6%
<b>Gesamt</b>	<b>9.370,5</b>	<b>100%</b>	<b>17.190,0</b>	<b>100%</b>	<b>8.574,0</b>	<b>100%</b>

Das aussortierte Material ist von guter Qualität und könnte dem Recycling zugeführt werden. Ökologisch betrachtet ist eine getrennte Sammlung von Hohlkörpern auf Rastplätzen mit Presscontainern jedoch nicht sinnvoll.

Durch das sehr geringe Gewicht werden im Verhältnis zum Restmüll keine wesentlichen Mengen gesammelt. In den drei Monaten des Versuchszeitraumes wurden insgesamt 380,50 kg verwertbares Material zu insgesamt 34.754,00 kg Restmüll in den Presscontainern vorgefunden. Hochgerechnet auf

die gesamte Restmüllmenge von ca. 6.000 t pro Jahr, würden lediglich 65,7 t verwertbare Materialien gesammelt werden.

Der Aufwand, für die Containerherstellung, die zusätzlichen Transporte bei der Abholung, der Sortieraufwand, das neuerliche Transportieren zu einem Verwerter und die Verwertung selbst, stehen in keinem Verhältnis zum ökologischen Nutzen. Es ist weiterhin wesentlich effizienter den auf Rastplätzen gesammelten Abfall direkt in Verbrennungsanlagen als Ersatzbrennstoff zur Strom- oder Dampferzeugung zu verbringen - auch wenn er vorher noch über eine Splittinganlage aufbereitet wird.

Wirtschaftlich betrachtet ist die Presscontainerlösung teurer, da zusätzlich zu den dezentralen Restmüllcontainern der Presscontainer aufgestellt werden muss. Hinzu kommt, dass bei den langgezogenen Parkplätzen ein Presscontainer nicht ausreicht, wenn die Sammelmenge gesteigert werden soll.

Eine zentrale Presscontainersammelstelle für Restmüll und Hohlkörper hat sich nicht als zielführend erwiesen. Die Parkplatzbenutzer sind nur wenig bereit, die Wege zu den Containern auf sich zu nehmen. Der Abfall wird überall auf dem Parkplatz abgelagert und führt bei Wetterlagen mit Wind zu einem starken Littering, auch der Nachbargrundstücke. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Reinigungsdienstes mussten mehrfach täglich den Abfall händisch einsammeln und zu den Presscontainern bringen. Hinzukommt, dass mehr als ein Presscontainer unwirtschaftlich ist, da dann die Einsparung an Transporten durch die Presscontainermieten ökonomisch und ökologisch nicht mehr gedeckt sind.

### **Weitere Versuche**

Erweiterung des Versuches auf eine dezentrale Sammlung der Hohlkörper, mit einem zentralen Hohlkörperpresscontainer:

Auf einem Rastplatz werden neben den Restmüllcontainern, mit Schwerkraftschlössern versehene 240 Liter Mülltonnen, mit gelben Deckel und Flascheneinwurföffnung aufgestellt. In die Behälter werden Säcke gesteckt. Die Reinigungskraft tauscht die vollen Säcke gegen leere. Die mit leeren Flaschen gefüllten Säcke werden in den ehemaligen Presscontainer für Restmüll eingebracht, da er eine Öffnung hat, bei der Säcke eingebracht werden können.

Mit dieser Maßnahme kann den weiten Wegen entgegengewirkt werden. Die gesammelten Hohlkörper müssten wesentlich höher sein. Zu überprüfen ist, ob die Qualität gehalten werden kann.

Ist diese Vorgehensweise erfolgreich, können anstelle der 240 Liter Behälter zur Volumensreduktion Big Belly, mit Füllstandsmessung oder ähnliches aufgestellt werden. Der Restmüll soll weiterhin (Geruchsbelästigung, Flüssigkeiten, etc.) über normale Behälter gesammelt werden.

## **Wasser- und Abwassermanagement**

---

Neben dem Anschluss an öffentliche Wasserversorgungen besitzt die ASFINAG Wasserrechte für 34 Trinkwasser-Versorgungsanlagen, dazu kommen eigene Nutzwasser-Versorgungsanlagen. Aufgrund der Vielzahl an Entnahmestellen und deren räumlicher Verteilung verfügen wir über keine konsolidierten Daten zu unserem Wasserverbrauch. Für 2018 wurde das Ziel gesetzt, den gesamten Wasserverbrauch der ASFINAG zu erheben, mit dem Ergebnis, dass eine zentrale automatisierte Erfassung derzeit technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Bei vielen Tunnelanlagen existieren auch eigene lokale Wasserversorgungsanlagen der ASFINAG ohne Wasserzähler. Die Umsetzung des Projektes „Wasserressourcen der ASFINAG“ wurde für 2022 festgelegt.

Als wesentliche Verbrauchsfaktoren identifizierten wir die Wasserversorgung unserer Park- und Rastanlagen sowie die Straßen- und Tunnelreinigung und arbeiten daher in diesen beiden Bereichen



laufend an Wassereinsparungen bzw. der Reduktion des Trinkwasseranteils: Für die Reinigung der Straßen mit der Kehrmaschine nutzen wir weitgehend Brauchwasser. Seit 2016 setzen wir für das Kanalspülen und das Reinigen der Ölabscheider nur noch Dienstleister ein, deren Saugtankfahrzeuge über eine Wasserrecyclinganlage verfügen. Auch den eigenen Fuhrpark stellen wir sukzessive, wo es sinnvoll ist, auf Wasserrecyclingfahrzeuge um. 2017 wurde die geplante bedarfsgerechte Tunnelreinigung im Großteil von Österreich erfolgreich umgesetzt. Damit wollen wir sowohl den Wasser- als auch den Energieverbrauch optimieren. Für die Reinigung ist kein vorgegebener Zeitplan, sondern die aktuelle Verschmutzung des Tunnels entscheidend. Denn sie beeinflusst auch das Beleuchtungsniveau und den dafür benötigten Energieeinsatz und damit die Verkehrssicherheit.

Die ASFINAG betreibt fast 1.000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen. In jedem Jahr kommen Anlagen hinzu, die zu einer Steigerung des Schutzes des Grundwassers und der Oberflächenwässer führen. Mit diesen Anlagen werden die Straßenabwässer, mit Ausnahme des Chlorids, gereinigt. Gewässerschutzanlagen bestehen in der Regel aus zwei Anlagenteilen. Der erste Anlagenteil ist das Absetzbecken für den Rückhalt der Sedimente und aufschwimmenden Leichtflüssigkeiten (Treibstoffe, Öle usw.). Der zweite Anlagenteil besteht aus einem Filterbecken. In diesem Becken werden die gelösten Stoffe und Restsedimente gefiltert. Die Anlagen besitzen Absperrschieber, damit bei einem Unfall austretende wassergefährdende Stoffe in der Anlage zurückgehalten werden können. Die Rückstände aus den Absetzbecken werden in chemisch-physikalischen Anlagen derart aufbereitet, dass der flüssige Anteil in den öffentlichen Kanal oder in die Vorflut eingeleitet werden kann. Der Feststoffanteil wird für die Deponierung vorbereitet.


## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Reduktion des Streumittel-Verbrauchs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Einsatzes von Salz-Sole</li> <li>• Weiterer Ausbau der NaCl-Solemischanlagen und Ankauf von Solestreu-fahrzeugen</li> <li>• Präventive Streumaßnahmen</li> <li>• Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> <li>• Optimierung des Reifglätte- und Fahrbahn-temperaturmodells</li> <li>• Test der digitalen Streuempfehlung</li> </ul>	Jährlich	●
Optimierung der Lieferlogistik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementierung der Salz-Diesel-Logistik SDL Tools</li> </ul>	2020	●
Optimierung der Lieferlogistik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Digitalen Lieferscheins für Salzlieferungen</li> <li>•</li> </ul>	2022	○

● Erreicht/Umgesetzt    ● In Bearbeitung    ○ Ausständig/Versoben    ⊗ Gestrichen    ○ Neu

Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten</b></p>	<p>6.3: Bis 2030 die Wasserqualität durch Verringerung der Verschmutzung, Beendigung des Einbringens und Minimierung der Freisetzung gefährlicher Chemikalien und Stoffe, Halbierung des Anteils unbehandelten Abwassers und eine beträchtliche Steigerung der Wiederaufbereitung und gefahrlosen Wiederverwendung weltweit verbessern</p>	<p>Die ASFINAG ist bestrebt, den Wasserverbrauch kontinuierlich zu reduzieren und Wasser einzusparen, insbesondere bei den wesentlichen Verbrauchsfaktoren der Park- und Rastanlagen sowie der Straßen- und Tunnelreinigung.</p> <p>Für die Reinigung der Straßen nutzen wir weitgehend Brauchwasser. Tunnelanlagen werden nur nach Bedarf gereinigt. Wir setzen nur noch Dienstleister ein, deren Saugtankfahrzeuge über eine Wasserrecyclinganlage verfügen. Auch den eigenen Fuhrpark stellen wir sukzessive auf Wasserrecyclingfahrzeuge um. Zudem forcieren wir den weiteren Ausbau von Gewässerschutzanlagen für Straßenabwässer, insbesondere in sensiblen Bereichen, zum Schutz des Grund- und Oberflächenwassers.</p>
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>8.4: Bis 2030 die weltweite Ressourceneffizienz in Konsum und Produktion Schritt für Schritt verbessern und die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anstreben, im Einklang mit dem Zehnjahres-Programmrahmen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen</p>	<p>Die ASFINAG setzt in mehreren Bereichen Maßnahmen, um den Ressourcenverbrauch in der Lieferkette und im eigenen Betrieb zu reduzieren, insbesondere in Bezug auf den Einsatz von Baumaterialien, Streumittel und Wasser.</p> <p>Bei allen Bauvorhaben schreiben unsere Planungshandbücher den Einsatz ressourcenschonender, langlebiger Technik und Materialien vor.</p> <p>Im laufenden Betrieb unseres Streckennetzes arbeiten wir laufend an der Reduktion des Streumittel-einsatzes. Durch die Umstellung auf Solestreueung wird der Salzeinsatz reduziert, sowie das Grund- und Oberflächenwasser geschützt.</p>
 <p><b>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b></p>	<p>9.4: Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen</p>	<p>Wir bemühen uns um eine möglichst hohe Recyclingquote bei Aushubmaterialien sowie Asphalt- und Betonabbruch. Mit einer Recyclingquote von 82 % (Stand: 2019) haben wir bereits eine gute Grundlage geschaffen, um Nachhaltigkeitsaspekte im Bau weiter voranzutreiben. In Zukunft wird die vermehrte Eigennutzung von Recycling-Baustoffen innerhalb der ASFINAG Vorhaben geprüft.</p> <p>Beim Streumittel-einsatz werden betriebliche Abläufe zur Optimierung der Salzlieferungen und des Soletransportes und der Vermeidung von Leerfahrten zunehmend digitalisiert.</p>

 <p><b>Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen</b></p>	<p>12.2: Bis 2030 die nachhaltige Bewirtschaftung und effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen erreichen</p> <p>12.4: Bis 2020 einen umweltverträglichen Umgang mit Chemikalien und allen Abfällen, während ihres gesamten Lebenszyklus in Übereinstimmung mit den vereinbarten internationalen Rahmenregelungen erreichen und ihre Freisetzung in Luft, Wasser und Boden erheblich verringern, um ihre nachteiligen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auf ein Mindestmaß zu beschränken</p> <p>12.5: Bis 2030 das Abfallaufkommen durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung deutlich verringern</p>	<p>Die ASFINAG setzt laufend Maßnahmen zum effizienten Einsatz von Ressourcen und Wiederverwertung von Bauabfällen, wie bereits weiter oben beschrieben.</p>
---	--	--

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 301-1, 303-1, 306-2

## ENERGIE UND EMISSIONEN IM BETRIEB

Eine der wichtigsten Ressourcen für den laufenden Betrieb von Autobahnen und Schnellstraßen ist Energie. Das steigende Verkehrsaufkommen, zusätzliche Straßen- und Tunnelanlagen sowie neue Sicherheitsbestimmungen führen zu einem immer höheren Bedarf. Unser Fokus liegt daher auf Energieeffizienz, dem Umstieg auf erneuerbare Energie und der Optimierung unseres Energiemanagementsystems.

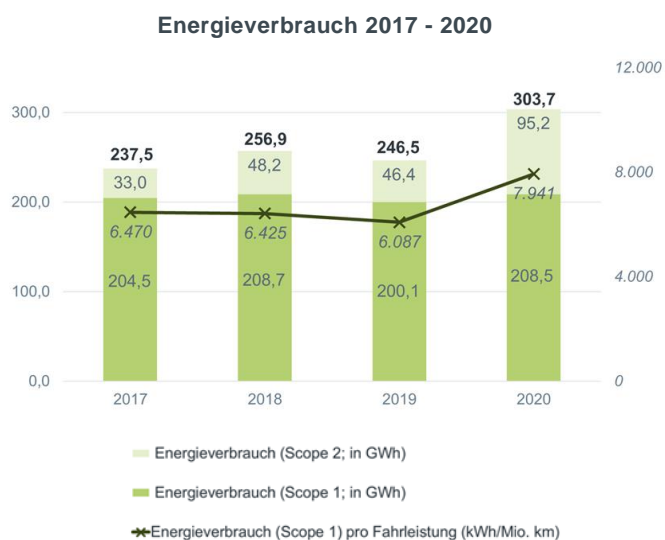
Für die laufende Evaluierung erstellen wir jährlich eine Energiebilanz. Die Emissions- und Energiekennzahlen für 2021 liegen erst im Laufe des Jahres 2022 vor und werden im Rahmen des Nachhaltigkeitsupdates veröffentlicht. Die aktuellen Zahlen beziehen sich daher auf das Jahr 2020.

In den Vorjahren wurde diese Bilanz auf Basis der marktbasieren Emissionen (Emissionen des gekauften Stroms laut Zertifikat) erstellt und nur die Emissionen des eingekauften Stroms berechnet. In diesem Jahr wurde erstmals der vom GHG Protocol geforderte standortbasierte Bilanzierungsansatz (tatsächliche Emissionen des Stroms, den man über das Stromnetz physisch erhält) eingeführt. Dieser Ansatz bezieht die Emissionen aus der „Stromaufbringung“ mit ein. Der signifikante Anstieg bei den Treibhausgasemissionen erklärt sich durch die Verbesserung der Bilanzierungsmethodik. Die Ergebnisse für 2020 bleiben mit den Vorjahresergebnissen vergleichbar.

Bei der Bilanzierung werden Gebäude, Fahrzeuge und der Tunnelbetrieb der ASFINAG berücksichtigt. Ab dem Jahr 2020 wird außerdem der Energieverbrauch und die entsprechenden Emissionen der Freifeld-Anlagen, wie beispielweise Beleuchtungen, Rastplätze und Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBAs), hinzugezogen.

Der Energiebedarf und die Emissionen werden zu Scope 1 und Scope 2 bestimmt. Scope 1 steht für alle Standorte der ASFINAG und inkludiert beispielweise den Fuhrpark und die stationäre Verbrennung. Scope 2 berücksichtigt „den Rest der Welt“, insbesondere den Strombedarf und die Fernwärme, bzw. die Emissionen, die aus der Energieproduktion entstehen.

Im Kalenderjahr 2019 hat sich unser Energieverbrauch (Scope 1) gegenüber 2018 geringfügig um 4,1 % auf 200,1 GWh reduziert. Der Primärenergieverbrauch (inkl. Scope 2) sank damit ebenfalls um 4,1 % auf 246,5 GWh. Nach dem neuen Bilanzierungsansatz für das Kalenderjahr 2020 betrug der Energieverbrauch (Scope 1) 208,5 GWh. Der Primärenergieverbrauch (inkl. Scope 2) machte rund 303,7 GWh aus.



Trotz des Verkehrszuwachses konnte der Energieverbrauch pro Fahrleistung von 6.425 kWh/Mio. km im Jahr 2018 auf 6.087 kWh/Mio. km im Jahr 2019 reduziert werden. Obwohl der Energieverbrauch gesunken ist, ergibt sich im Kalenderjahr 2020 ein deutlich erhöhter Energieverbrauch pro Fahrleistung

von 7.940 kWh/Mio. km, der durch die pandemiebedingt stark reduzierte Fahrleistung in diesem Jahr und die Verbesserung der Bilanzierungsmethode zu erklären ist.

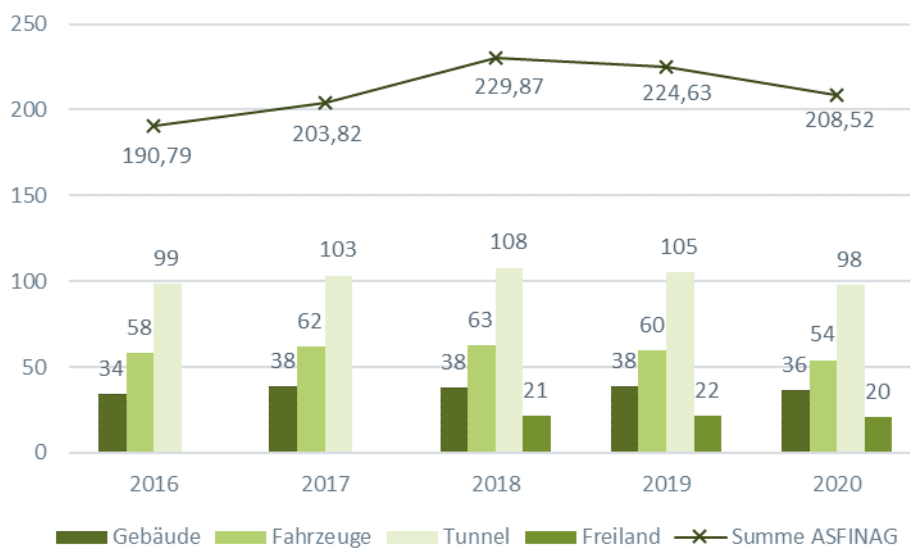
### Energieverbrauch 2020 in GWh nach Quellen

	standortbasiert		marktbasiert	
	Endenergie (Scope 1)*	Primärenergie (inkl. Scope 2)	Endenergie (Scope 1)	Primärenergie (inkl. Scope 2)
<b>Erneuerbare Energie</b>	<b>97,3</b>	<b>148,9</b>	<b>145,5</b>	<b>227,4</b>
Brenn- und Kraftstoffe	12,5	13,4	12,5	13,4
Wärmeenergie	2,0	1,8	2,0	1,8
Strom (zugekauft)	82,0	133,7	130,2	212,2
Strom (selbst erzeugt)	0,8	0,0	0,8	0,0
<b>Nicht erneuerbare Energie</b>	<b>111,2</b>	<b>154,8</b>	<b>63,0</b>	<b>76,3</b>
Brenn- und Kraftstoffe	63,0	76,3	63,0	76,3
Wärmeenergie	0,0	0,0	0,0	0,0
Strom (zugekauft)	48,2	78,5	0,0	0,0
Strom (selbst erzeugt)	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Energieverbrauch gesamt</b>	<b>208,5</b>	<b>303,7</b>	<b>208,5</b>	<b>303,7</b>
<b>Anteil erneuerbare Energie</b>	<b>47%</b>	<b>49%</b>	<b>70%</b>	<b>75%</b>

\*Gemäß GRI Standard 302-1

Der Anteil der erneuerbaren Energie betrug in den vergangenen Jahren rund 65 % (Endenergie) bzw. 57 % (Primärenergie). Die Werte der letzten Jahre sind vergleichbar mit der marktbasieren Bilanzierungsmethode. Bei der standortbasierten Methode werden für den zugekauften Strom die durchschnittlichen Werte des österreichischen Strommix herangezogen. Aus diesem Grund betrug im Jahr 2020 der Anteil der erneuerbaren Energien 47 % (Endenergie) bzw. 49 % (Primärenergie).

### Endenergie nach Bereichen der ASFINAG in GWh/a



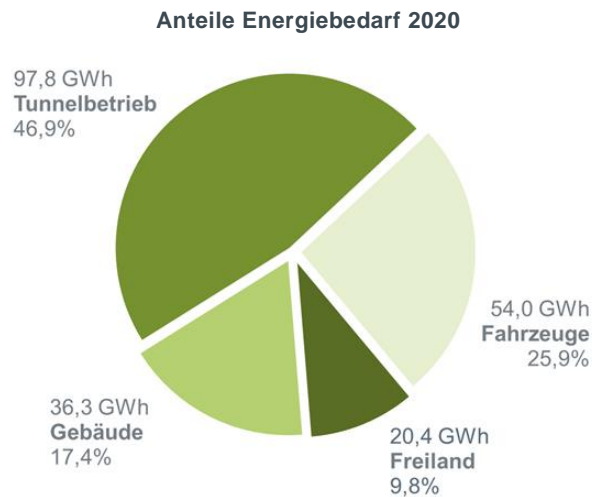
In Summe betrug der Endenergieverbrauch der ASFINAG 208,52 GWh im Jahr 2020. Rund die Hälfte des Verbrauchs ist im Tunnelbetrieb angefallen. Deutlich wachsende Anforderungen an verbesserte Sicherheitseinrichtungen und behördliche Vorgaben für die Beleuchtung in Tunnelanlagen führen zu

einem höheren Energiebedarf. Unsere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz führten zu einem Rückgang des Stromverbrauchs des Tunnelbetriebs im Jahr 2020.

## Fokus: Tunnelsicherheit

Die größten Energieverbraucher sind unsere Tunnelanlagen. In den vergangenen Jahren wurden aufgrund der Straßentunnelsicherheitsgesetz-Initiative zahlreiche Anlagen neu errichtet und saniert bzw. entsprechend der neuen Sicherheitsbestimmungen mit besserer Beleuchtung und leistungsfähigerer Belüftung sowie generell verbesserten Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen ausgestattet. Das führte zu einem deutlich höheren Energiebedarf.

Dank umfassender Effizienzmaßnahmen konnte der Energiebedarf für die Beleuchtung im Tunnel trotz steigender Anforderungen 2020 weiter gesenkt werden, dazu wurden die bereits 2019 erprobten LED-Retrofit-Lösungen in Tunnelanlagen weiter umgesetzt. Bei dieser Optimierungslösung wird das „Innenleben“ der Tunnelleuchten von konventionellen Leuchtmitteln auf LEDs umgestellt und dadurch eine Energieeinsparung von bis zu 30 % erzielt. Es wurden 9 Tunnelanlagen (Großliedltunnel, Übelkogeltunnel, Gräberntunnel, Trettnig, Reittunnel, Katschbergtunnel, Ambertunnel, Tunnel Vösendorf, Mixnitztunnel) mit in Summe 27,8 Röhrenkilometern von konventionellen Leuchtmitteln auf LED-Beleuchtung im Durchfahrts- und/oder Einfahrtsbereich umgebaut. Das größte Einzelprojekt war die Umstellung der Durchfahrtsbeleuchtung im Tunnel Katschberg an der A 10 mit rund 1.100 Leuchten. Ergänzend wurden im Freifeldbereich an der A 23 und A 2 im Knoten Vösendorf, Knoten Kaisermühlen und St. Marx die Beleuchtungsumstellungen der letzten Jahre fortgeführt und in Summe rund 1.300 LED-Leuchten ausgetauscht. Ergänzend wurden auch diverse Rastplätze (z. B. Inzersdorf, Herzogenburg) auf LED-Beleuchtung umgestellt. Es wurde im Jahr 2021 eine Methode entwickelt, um auch die Einfahrtsbeleuchtung in den Tunnelanlagen modular mit LED aufzubauen, was eine weitere Einsparung von ca. 10 % pro Tunnel bringen wird.



## Hoher Anteil erneuerbarer Energie

Um negative Umwelteinflüsse zu minimieren, setzen wir konsequent auf erneuerbare Energieträger: Seit 2016 bezieht die ASFINAG nur mehr Strom aus erneuerbarer Energie. Zusätzlich forcieren wir die eigene Energieerzeugung. Die Errichtung und der Betrieb von Photovoltaik-Anlagen wurde im Jahr 2018 aus dem Pilotstadium in den Regelbetrieb übergeführt. Die Tunnelportale und Dachflächen auf den ASFINAG-Standorten sind gut geeignet, um Photovoltaik-Anlagen zu errichten und den vor Ort erzeugten Strom direkt dort zu verwenden, wo er verbraucht wird. Bis Ende 2019 waren bereits 11 Anlagen mit einer Gesamtleistung von 650 kWp in Betrieb. 2020 setzte sich der Ausbau fort und es konnten 5 weitere Anlagen mit einer zusätzlichen Gesamtleistung von 440 kWp in Betrieb genommen werden. Es waren dies PV-Anlagen in den Autobahnmeistereien Flachau, Klagenfurt, Knittelfeld, Lieserhofen und Villach.

Es ist das erklärte Ziel der ASFINAG, dort Eigenenergie zu erzeugen, wo 100 % der erzeugten Energie auch verbraucht werden. Mit Stand 02.12.2021 haben wir insgesamt 20 PV Anlagen mit 1,7 MWp in Betrieb. In Planung sind weitere 15 Stück mit 6,3 MWp. Bis 2030 sind insgesamt 100 MWp geplant. Es ist darüber hinaus geplant, photovoltaische Großanlagen mit bis zu 1 Megawatt Peak (MWp) zu errichten.

Neben den angeführten PV-Anlagen ist zusätzlich der Bau eines Kleinwasserkraftwerks am Karawankentunnel geplant. 2020 konnte bereits das Projekt des Kleinwasserkraftwerks am Gonderbach zur Versorgung des Flirscher Tunnels auf der Arlberg Schnellstraße mit Strom aus Wasserkraft realisiert werden. Damit stehen weitere 140 kWp zur Eigenstrom-Erzeugung zur Verfügung.

### Treibhausgas-Emissionen im Betrieb

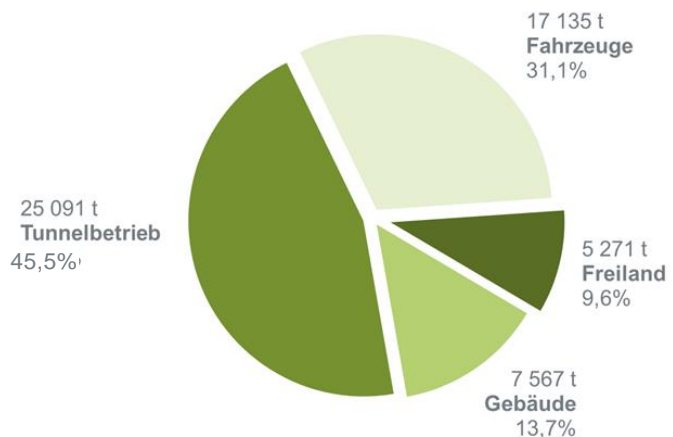
In Summe betragen die Treibhausgas-Emissionen der ASFINAG im Kalenderjahr 2020 nach der standortbasierten Methode, 55.063 t CO<sub>2</sub>-Äq. bzw. 23.550 t CO<sub>2</sub>-Äq. nach der marktbasieren Methode. Da wir seit 2016 unseren Strom aus erneuerbaren Energien beziehen, werden nach der marktbasieren Methode keine Emissionen für den Strom berechnet. Der tatsächlich physisch bezogene Strom weist jedoch aufgrund des Strommix höhere Emissionen auf. Dies spiegelt sich in den Ergebnissen der Berechnungsmethoden wider. Die Auswirkungen dieser veränderten Bilanzierungsmethodik sind anhand des Anstiegs der Emissionen im Jahr 2020 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich erkennbar.

Treibhausgas-Emissionen im Betrieb 2017-2020 (marktbasierter) und 2020 (standortbasierter)



Aufgrund des hohen Energiebedarfs tragen die Tunnelanlagen rund 45,6 % zu unserem Treibhausgasausstoß bei. Seit 2012 konnten die durch Tunnelanlagen verursachten Treibhausgas-Emissionen – trotz des Baus zusätzlicher Tunnelröhren und leistungsfähigerer technischer Ausrüstung der Tunnel – laut dem marktbasieren Ansatz von 20.200 t auf rund 2.100 t CO<sub>2</sub>-Äq. im Jahr 2019 reduziert werden. Nach Anwendung des standortbasierten Ansatzes, verursachte der Tunnelbetrieb im Jahr 2020 25.100 t CO<sub>2</sub>-Äq.

Anteile der Treibhausgas-Emissionen im Betrieb 2020 (standortbasierter)



Auch die im Eigentum der ASFINAG stehenden Gebäude wie Autobahnmeistereien oder Büros werden kontinuierlich thermisch saniert, und alte Heizungen werden durch energieeffiziente Heizsysteme ersetzt. Außerdem werden einerseits moderne und effiziente Gebäude errichtet, und andererseits alte Gebäude stillgelegt. Insgesamt beliefen sich die Emissionen des Gebäudesektors im Jahr 2020 auf 7.600 t CO<sub>2</sub>-Äq. Davon sind 6.200 t den Autobahnmeistereien und 1.400 t den Büro-Standorten zuzuordnen.

Die Treibhausgas-Emissionen der Fahrzeuge betragen im Kalenderjahr 2020 17.100 t CO<sub>2</sub>-Äq. Insgesamt legte unsere Flotte 2020 34,7 Millionen km zurück, davon 1,54 Millionen km von unseren 148 Elektrofahrzeugen.

In unseren Freifeld-Anlagen werden durch den Stromverbrauch insgesamt 5.270 t CO<sub>2</sub>-Äq. emittiert. Davon werden 2.200 t CO<sub>2</sub>-Äq. von der Straßen-Beleuchtung, 1.030 t auf Rastplätzen (Beleuchtung und sonstige Stromversorgung) und 540 t CO<sub>2</sub>-Äq. von Verkehrsbeeinflussungsanlagen verursacht. Die restlichen Emissionen sind an weiteren Freifeld-Anlagen wie Verkehrskontroll- oder Parkplätzen angefallen.

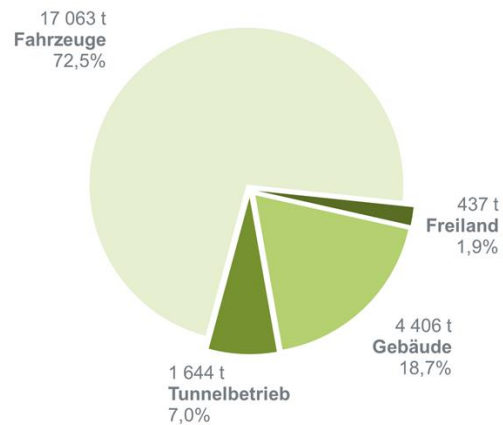
2020 betrug der Anteil von CO<sub>2</sub> an den Treibhausgas-Emissionen 91,1 % (vor allem aus der Verbrennung fossiler Energie), der Anteil von CH<sub>4</sub> 5,2 % (vor allem aus Verlusten bei Erdgas-Förderung und -Transport) und der Anteil von N<sub>2</sub>O 3,7 % (vor allem aus Fahrzeugen und der Produktion von Biodiesel).

## Umstellung auf alternative Antriebssysteme

2020 konnten wir 20 % unserer rund 500 Dienstwagen und Poolautos – also etwa 100 Fahrzeuge – mit elektrischem Antrieb in Betrieb nehmen. Weitere PKW-Bestellungen wurden im Zuge unseres Mobilitätskonzeptes gestoppt. Für das Laden der E-Fahrzeuge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden unsere Betriebsstandorte mit der nötigen Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Bei unseren 52 Standorten haben wir 33 Stück kombinierte 50 kW AC und 83 Stück 22 kW AC Ladesäulen in Betrieb. Für unsere im Winterdienst eingesetzten schweren LKW gibt es derzeit noch kein Angebot an Elektro-Fahrzeugen.

Auch die zukünftigen Möglichkeiten für den Einsatz von Wasserstoffantrieb bei Schwer-LKW werden geprüft. Zu diesem Zweck wurde ein Projekt in Kooperation mit dem AEE INTEC (Institut für Nachhaltige Technologien), der Hochschule für Technik Rapperswil, dem IET (Institut für Energietechnik) und der Frank Energy GmbH ins Leben gerufen, um bei der Autobahnmeisterei (ABM) Inzersdorf eine Wasserstofftankstelle zu konzipieren. Die Studie wurde im November 2019 abgeschlossen. Ein Pilotprojekt für die Errichtung einer Wasserstofftankstelle bei der ABM Inzersdorf ist jedoch aufgrund der derzeit noch hohen Effizienzverluste und fehlenden Wirtschaftlichkeit vorerst nicht geplant.

Anteile der Treibhausgas-Emissionen im Betrieb 2020 (marktbasiert)





## Weniger Dienstreisen

Um die Umweltbeeinträchtigungen durch Dienstreisen zu reduzieren, forcieren wir seit mehreren Jahren das

	2018	2019	2020	2021
Videokonferenzen	6 524	6 378	9 801	12 471
Teilnehmer ASFINAG	5 181	5 067	6 658	8 256
Teilnehmer Externe	1 343	1 311	3 143	4 215

Abhalten von Videokonferenzen – und das mit vollem Erfolg: 2020 wurden bereits 9.801 Videokonferenzen abgehalten. Bedingt durch die COVID19 Pandemie ist die Anzahl der abgehaltenen Videokonferenzen im Kalenderjahr 2021 weiterhin gestiegen und betrug 12.471 Teilnahmen. Die Steigerung der Teilnahmen im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 ist unter anderem auch dem Produktwechsel auf MS Teams zuzuschreiben. 2017 wurde begonnen, die Telefonanlagen mit der Videokonferenzfunktion zu koppeln, um das gleichzeitige Läuten am PC und Smartphone zu ermöglichen. Auch die Teilnahme an Videokonferenzen für externe Partner in laufenden Konferenzen wurde erleichtert.

## Verbessertes Energiemanagement

Um die steigenden Anforderungen an das Energiemanagement bestmöglich zu erfüllen, ist für 2021 die Einführung des Managementsystems nach ISO 50001 geplant, dessen Einführung aufgrund des ASFINAG-Updates und der daraus resultierenden Organisationsänderungen erneut verschoben wurde. Die Einführung des Energiemanagements wird in den Zielen 2022 verankert und liegt derzeit als Vorlage der Energiestrategie in der Abteilung Nachhaltigkeit und wird vom Vorstand im Quartal 1 begutachtet bzw. werden die nächsten Schritte freigegeben.

## Unsere Ziele und Maßnahmen

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Aufbau eines Energiemanagementsystems	<ul style="list-style-type: none"> <li>Start mit der Einführung des Energiemanagementsystems nach ISO 50001</li> </ul>	2022	●
Erhöhung der Eigenenergieerzeugung aus erneuerbaren Energien (Wind, Wasser, PV, Erdwärme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verfolgung innovativer Maßnahmen zur Energiespeicherung (z. B. Hochtemperaturspeicher)</li> </ul>	2023	●
Minimierung des Energieverbrauches	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fassadensanierungen</li> <li>LED-Beleuchtung</li> <li>Reduzierte Heizungs- und Klimaanlageennutzung</li> </ul>	jährlich	●
Erhöhung des Anteils alternative Antriebe im ASFINAG Fuhrpark	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umstellung des Fuhrparks auf 20 % Dienstwagen und Pool-Fahrzeuge mit E-Antrieb</li> </ul>	2020	●

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Verschohen   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern</b></p>	<p>7.2: Bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energie am globalen Energiemix deutlich erhöhen</p> <p>7.3: Bis 2030 die weltweite Steigerungsrate der Energieeffizienz verdoppeln</p> <p>7.a: Bis 2030 die internationale Zusammenarbeit verstärken, um den Zugang zur Forschung und Technologie im Bereich saubere Energie, namentlich erneuerbare Energie, Energieeffizienz sowie fortschrittliche und saubere Technologien für fossile Brennstoffe, zu erleichtern, und Investitionen in die Energieinfrastruktur und saubere Energietechnologien zu fördern</p>	<p>Die ASFINAG ist bestrebt, den Einsatz erneuerbarer Energieträger konsequent umzusetzen. Zum einen wird auf Strom aus erneuerbarer Energie gesetzt, weiters wir die eigene Energieerzeugung durch die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen stetig ausgebaut.</p> <p>Mit umfassenden Maßnahmen arbeitet die ASFINAG an einer kontinuierlichen Steigung der Energieeffizienz. Dadurch konnte z. B. der Energiebedarf für die Beleuchtung im Tunnel trotz steigender Anforderungen in den letzten Jahren gesenkt werden.</p> <p>Zur Erforschung zukünftiger Möglichkeiten und Technologien forciert die ASFINAG Kooperationen mit internationalen Forschungseinrichtungen sowie eine länderübergreifende Zusammenarbeit.</p>
 <p><b>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b></p>	<p>9.4: Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen</p>	<p>Die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur für umweltschonende (Antriebs)Technologien am ASFINAG Netz ist ein wesentlichen Entwicklungsfeld. Das beinhaltet sowohl Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Betriebsstandorten als auch die Berücksichtigung von möglichen alternativen Antriebstechnologien und der benötigten Infrastruktur in Forschung, Entwicklung und Innovation.</p>
 <p><b>Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen</b></p>	<p>13.1: Die Widerstandskraft und die Anpassungsfähigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren und Naturkatastrophen in allen Ländern stärken</p> <p>13.2: Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen</p>	<p>Im Sinne der Stärkung der Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit der ASFINAG wurde 2020 der Prozess zur Integration von Klimarisiken gestartet.</p> <p>Die ASFINAG tritt regelmäßig mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung in Kontakt, um sich proaktiv in die Gestaltung von Strategien und Maßnahmen zum Klimaschutz einzubringen.</p>

GRI: 102-12, 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-3, 302-4, 305-1, 305-2, 305-4, 305-5, 305-7

## VERKEHRSEMISSIONEN

Auf dem Weg zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Autobahn bauen wir die Infrastruktur für E-Mobilität kontinuierlich aus. Bis Ende 2021 waren bereits 31 Raststationen mit ultraschnellen Ladestationen für Elektro-Autos ausgestattet. Die seit 2020 geltenden neuen LKW- und Busmauttarife zur Förderung von emissionsarmer Mobilität, schaffen Anreize in neue, moderne und saubere Mobilität zu investieren.

Laut der vom Umweltbundesamt errechneten Kennzahlen sanken die Treibhausgas-Emissionen des Individualverkehrs auf den Autobahnen und Schnellstraßen im Jahr 2020 um 18,8 % auf rund 6,9 Mio. t. Die Kennzahlen für das Jahr 2021 liegen noch nicht vor. Dieser Rückgang der Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2020 ist vor allem durch den pandemiebedingten Rückgang der Fahrleistung – besonders bei der Klasse KFZ < 3,5 t – zu begründen. Durch die COVID-19 Pandemie und die seit 2020 geltenden Busmauttarife konnte auch bei den (Reise-) Bussen ein signifikanter Rückgang der Fahrleistung verzeichnet werden.

### THG-Emissionen auf Autobahnen und Schnellstraßen

		2017 <sup>2</sup>	2018 <sup>2</sup>	2019 <sup>2</sup>	2020 <sup>2</sup>
<b>KFZ &lt; 3,5 t</b>	Fahrleistung (mio km)	28 145	28 810	29 160	22 863
	THG (g/km) <sup>1</sup>	183,74	181,84	181,04	177,96
	THG (t)	5 166 619	5 238 810	5 318 154	4 113 496
<b>KFZ &gt; 3,5 t</b>	Fahrleistung (mio km)	3 460	3 655	3 679	3 611
	THG (g/km)	758,77	747,44	744,54	755,65
	THG (t)	2 644 237	2 750 636	2 758 484	2 736 894
<b>Bus</b>	Fahrleistung (mio km)	156	162	170	62
	THG (g/km; Reisebus)	638,48	633,33	629,31	624,95
	THG (t)	99 722	102 639	106 757	38 474
<b>Gesamt</b>	THG (t)	7 910 578	8 112 192	8 183 395	6 888 864

<sup>1</sup> Berechnung: 90 % PKW, 10 % LKW < 3,5 t

<sup>2</sup> Das Umweltbundesamt berechnet jährlich gemäß internationalen Berichtspflichten die THG-Emissionen Österreichs. Durch laufende Methodenverbesserungen oder neue Datenquellen kann es zu Änderungen der gesamten Zeitreihe ab 1990 kommen. Details dazu sind in den jeweiligen Berichten zu finden: <http://www.umweltbundesamt.at/emiberichte>.

### Förderung emissionsarmer Mobilität

Um emissionsarme Mobilität zu fördern, gelten seit 2020 neue LKW- und Busmauttarife sowie Tarife für schwere Wohnmobile. Fahrzeuge über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (hzG) mit Elektro- bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (E/H<sub>2</sub>) werden in einer neuen Tarifgruppe (E/H<sub>2</sub>) berücksichtigt und die Mauttarife deutlich gesenkt. Dadurch werden Anreize geschaffen, Investitionen in eine neue, moderne und saubere Mobilität zu fördern. Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI erhalten weiterhin einen Tarifbonus. Die externen Kosten für Luftverschmutzung werden aber auch den EURO-VI-Fahrzeugen seit 2020 vollumfänglich angelastet.

## Ausbau von Ladestationen

Auch auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen wird die Infrastruktur für E-Mobilität kontinuierlich ausgebaut. Als wichtigen Schritt zur CO<sub>2</sub>-neutralen Autobahn sind derzeit 11 ultraschnelle Ladestationen (die Leistung dieser Ladestationen beträgt 350 kW) entlang unseres Streckennetzes in Betrieb. Das entspricht im Durchschnitt betrachtet einer Ultraschnellladestation alle 200 km. Damit wird ein Vollauffladen in rund 15 Minuten ermöglicht. Mit Ende 2021 waren 31 Raststationen mit Ladestationen (in Summe 186 Ladepunkte unterschiedlichster Ladeleistungsniveaus) für Elektro-Fahrzeuge ausgestattet. Damit ist bereits eine gute Abdeckung unseres Straßennetzes gegeben: Im Schnitt sind bereits jetzt alle 72 Kilometer entlang der Autobahnen und Schnellstraßen E-Ladestationen vorhanden.



Die Ladestationen sind mit allen gängigen Steckertypen (CHAdeMO, CCS und Typ2) ausgestattet und an eine offene E-Roaming-Plattform angebunden. Damit erhalten alle nationalen und auch internationalen Kunden einen einfachen Zugang zu den Ladestationen. So machen wir elektrisches Langstreckenfahren einfach und komfortabel.

Die ASFINAG hat sich gemeinsam mit ihren Raststationspartnern zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2025 an allen relevanten Raststationen Möglichkeiten zum Laden von E-Fahrzeugen geschaffen werden sollen und somit im Schnitt ca. alle 40 km Ladestationen mit mindestens 4 Ladepunkten den Kunden zur Verfügung stehen werden. Auch wenn im Jahr 2021 zu beobachten war, dass einige neue Standorte, welche bereits fix zur Umsetzung vorgesehen waren, aufgrund von Schwierigkeiten in der Lieferkette sowie Verzögerungen im generellen Errichtungsablauf (z. B. durch fehlende Produkte, ausstehende behördliche Genehmigungen, noch unklare Rahmenbedingungen, usw.) – meist ausgelöst durch COVID-19 – nicht rechtzeitig umgesetzt werden konnten, scheint der Zielhorizont 2025 weiterhin realistisch zu sein.

## Weitere Park & Drive-Anlagen

Um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern und zur Verringerung des Besetzungsgrades der PKW auf unserem Netz gibt es derzeit 39 Park & Drive-Anlagen mit rund 2.100 Stellplätzen. 2021 wurden die Anschlussstellen A 1 Ybbs/Wieselburg (36 Stellplätze), S 4 Wr. Neustadt Ost (56 Stellplätze), A 4 Bruck West (60 Stellplätze), S 5 Tulln (74 Stellplätze), S 3 Hollabrunn Mitte (13 Stellplätze) und S 3 Guntersdorf (10 Stellplätze) (aus-)gebaut. Bis 2023 sind bis zu 10 zusätzliche Anlagen bzw. Erweiterungen in Planung. Als innovative Erneuerung sind alle Stellplätze digital erhoben und freie Stellplätze mittels der Verknüpfung mit der ASFINAG App abrufbar.

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Stufenweiser Ausbau der E-Ladestationen am Netz nach Bedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Errichtung weiterer E-Ladestationen auf Raststationen.</li> </ul>	jährlich	●
Ausbau von Park & Drive Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erweiterung der bestehenden Park &amp; Drive-Anlagen und bedarfsgerechte Planung weiterer Anlagen</li> </ul>	jährlich	●

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

## Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>8.4: Bis 2030 die weltweite Ressourceneffizienz in Konsum und Produktion Schritt für Schritt verbessern und die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anstreben, im Einklang mit dem Zehnjahres-Programmrahmen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen</p>	<p>Mit dem weiteren Ausbau der E-Ladestationen entlang unseres Netzwerks stellen wir unseren Kundinnen und Kunden die Infrastruktur für E-Mobilität zur Verfügung.</p> <p>Um den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern, bauen wir die Stellplätze in Park + Ride-Anlagen kontinuierlich aus. Diese fördern zugleich auch die Bildung von Fahrgemeinschaften.</p> <p>Zudem schaffen wir mit unseren Mauttarifsystemen Anreize in alternative, saubere Mobilität zu investieren.</p>
 <p><b>Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b></p>	<p>9.4: Bis 2030 die Infrastruktur modernisieren und die Industrien nachrüsten, um sie nachhaltig zu machen, mit effizienterem Ressourceneinsatz und unter vermehrter Nutzung sauberer und umweltverträglicher Technologien und Industrieprozesse, wobei alle Länder Maßnahmen entsprechend ihren jeweiligen Kapazitäten ergreifen</p>	<p>Mit Ende 2021 waren bereits 31 Raststationen mit Ladestationen für Elektro-Autos am ASFINAG Netz ausgestattet. Die Leistung der Ladestationen beträgt bis zu 350 kW. Damit wird ein ultraschnelles Laden in rund 15 Minuten ermöglicht.</p>



**Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten**

11.2: Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf die Bedürfnisse von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen

Die ASFINAG fördert nachhaltige Mobilität insbesondere durch den Ausbau von E-Ladestationen auf dem Netz, durch die Errichtung von Park + Drive-Anlagen und damit die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, um Stausituationen zu vermeiden.



**Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen**

13.1: Die Widerstandskraft und die Anpassungsfähigkeit gegenüber klimabedingten Gefahren und Naturkatastrophen in allen Ländern stärken  
 13.2: Klimaschutzmaßnahmen in die nationalen Politiken, Strategien und Planungen einbeziehen

Im Sinne der Stärkung der Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit der ASFINAG wurde 2020 der Prozess zur Integration von Klimarisiken gestartet.

Naturkatastrophen und extreme Wetterereignisse wie Überschwemmungen, Muren, Lawinen oder Felsstürze können Schäden am ASFINAG-Netz verursachen. Seit 2015 beschäftigen wir uns daher intensiv mit den Folgen, u. a. durch gezielte Kooperationen mit der ÖBB oder Joanneum Research. In den letzten Jahren wurden Gefahrenstellen begutachtet und zahlreiche Präventionsmaßnahmen eingeleitet bzw. bereits umgesetzt. Weiters vernetzen wir uns auch international zum Schutz vor Naturgefahren in der Conference of European Directors of Roads (CEDR) sowie der World Road Association (PIARC).

GRI: 102-12, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 305-3, 305-4, 305-5, 413-2

## ARTENVIELFALT

Verkehrswege greifen in die Lebensräume von Tieren und Pflanzen ein. Wir sorgen daher für die weitere Vernetzung dieser Räume, zum Beispiel durch Grünquerungen, und fördern naturnah bewirtschaftete Grünflächen. Diese Maßnahmen sind erforderlich, um die Artenvielfalt zu erhalten und unsere Strecke entsprechend in das Landschaftsbild zu integrieren.

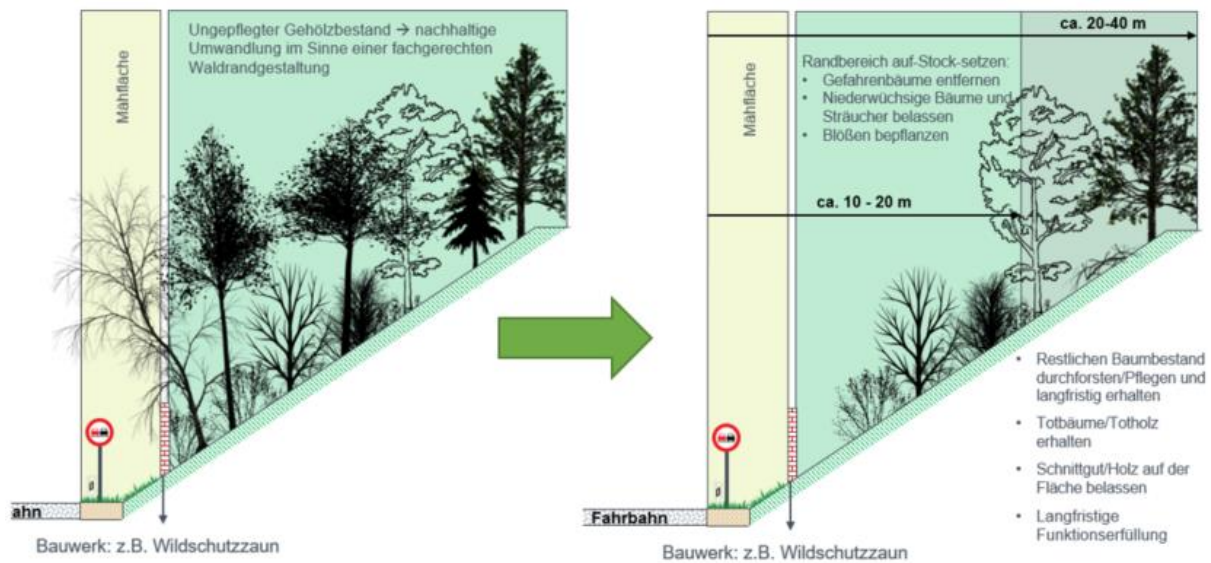
An unsere Autobahnen und Schnellstraßen schließen direkt 33 km<sup>2</sup> Mähflächen und weitere 20 km<sup>2</sup> sonstige Grünflächen wie beispielsweise ökologische Ausgleichsflächen an. Der Anteil an ökologischen Ausgleichsflächen wird weiter erhöht und zum Ausgleich für den Straßenneubau und zum Erhalt der geschützten heimischen Fauna und Flora angelegt. 2017 wurde mit der Erstellung des Ausgleichsflächenkatasters gestartet, welcher stetig weitergepflegt wird.

Ab Frühjahr 2020 wurde mit der Umsetzung des F&E-Projektes „STRAUCH – Straßenbegleitende Gehölzflächen pflegeextensiv und nachhaltig anlegen“ an drei Testsites begonnen. Ziel des Projekts ist die Umwandlung von pflegeintensiven Gehölzflächen in extensive Pflegeflächen (Strauchflächen) und eine damit verbundene mittel- bis langfristige Reduktion der Gehölzpflegekosten. Gleichzeitig soll durch eine gezielte Auswahl von niederwüchsigen Straucharten sowie der Herstellung eines permanenten Bewuchses die Verkehrssicherheit erhöht werden und im Fall eventuell anfallender Pflegemaßnahmen die Streckenverfügbarkeit optimiert werden. Durch Erhalt eines permanenten Bewuchses sollen zusätzlich die ökologischen Funktionen (Puffer- und Retentionsfunktion, Vernetzung von Lebensräumen, etc.) der Gehölzflächen verbessert und dauerhaft erhalten bleiben.



Im Jahr 2020 wurden nach dem Konzept des Projektes STRAUCH zwei Flächen in Niederösterreich (ABM Warth), eine Fläche in der Steiermark (ABM Unterwald) sowie eine Fläche in Salzburg (ABM St. Michael) umgesetzt. Im Jahr 2021 wurden zusätzlich Flächen in der Steiermark bei der ABM Guggenbach (Gratkorn) sowie ABM Unterwald nach diesem Konzept bearbeitet. Die Umwandlung und Pflege weiterer Strauchflächen ist für 2022 geplant.





Die ASFINAG hat im Jahr 2020 auch gemeinsam mit dem BMK, der Austro Control, der ÖBB und viadonau den Space4Mobility Hackathon organisiert. Der Begriff Hackathon setzt sich aus den Wörtern „Hack“ / „Hacking“ und „Marathon“ zusammen. Das Ziel eines Hackathons ist es, gemeinsam Lösungen für vorgegebene Problemstellungen zu erarbeiten. Im Rahmen dieses Hackathons werden innovative, passionierte und unternehmerisch denkende Studierende sowie frühphasige Start-ups, die ihr Fachwissen in einem ersten Prototyp unter Beweis stellen wollen, gesucht. Das von der ASFINAG initiierte Projekte bestand darin, basierend auf Erdbeobachtungsdaten (Copernicus-Satellitendaten – Sentinel 1 und 2) konkrete Lösungsvorschläge und Softwareprodukte zu unterschiedlichen Aufgabenstellungen zu entwickeln, beispielsweise für:

- das Erkennen und automatisierte Auswerten von Veränderungen der Gehölzflächen durch Nutzung,
- das automatisierte Erkennen von Neophyten (schädliche invasive Pflanzenarten),
- das Erfassen des Zustands von ökologischen Ausgleichsflächen an unserem Netz und
- das Erfassen eines neuen Datensatzes für die Mähflächen der ASFINAG, basierend auf tagesaktuellen Satelliten-Bildern.

Im Herbst 2021 startete die ASFINAG in Zusammenarbeit mit der IÖB die Holz-Challenge – die Holz-Offensive für Österreichs Autobahnen. Im Zuge dieses innovativen Projektes werden Unternehmen und Personen eingeladen, Projekte und Ideen zu neuen Einsatzmöglichkeiten für den Baustoff Holz im Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen einzumelden. Die ASFINAG befindet sich mit der Challenge in der Markterkundung und sucht nach Unternehmen, die innovative Einsatzmöglichkeiten und neue Anwendungsbereiche für Holz in Form von möglichst konkreten Produkten und Lösungen im Portfolio haben. Schon jetzt setzt die ASFINAG den Baustoff Holz in folgenden Bereichen ein:

- Lärmschutzwände aus Holz entlang der Autobahn
- Einsatz von Holz teilweise im Hochbau
- Außenfassade von WC-Anlagen bei Raststationen aus Holz
- Pilotprojekt zu Verkehrsschildern aus Holz
- Salzsilos aus Holz
- Betriebseigene Hackschnitzel-Heizanlagen
- Holzcarports bei Mitarbeitenden-Parkplätzen





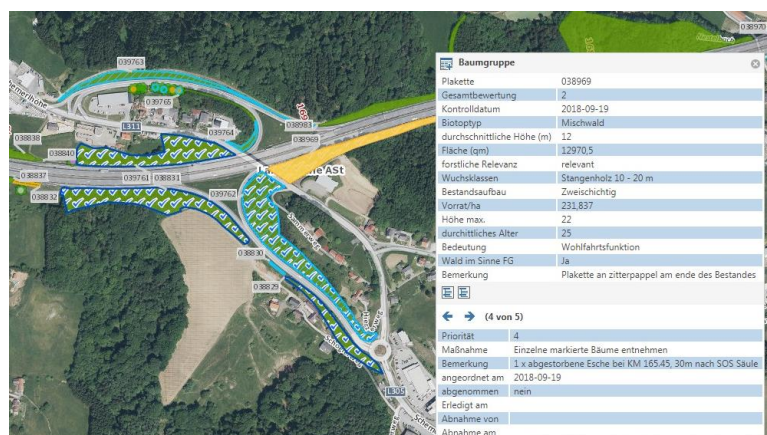
Die ASFINAG führte von Februar 2017 bis Dezember 2018 das Projekt „Baumkontrolle Ersterfassung, Baumkatastererstellung“ durch. Wesentliche Inhalte dieses Projektes waren:

- Vollständige Erfassung (schriftlich, digital und kartografisch) aller Gehölzbestände, Einzelbäume, Räumden, Aufforstungsflächen und Strauchflächen, inklusive Datenerhebung wie Baumarten, Höhe, Alter, Gesundheitszustand, etc.
- Kontrolle auf Verkehrssicherheit aller verkehrssicherheitsrelevanten Baumbestände, Einzelbäume und Wälder sowie die Erstellung von Maßnahmenvorschlägen
- Aufnahme von Bestandsdaten und Erstellung einer definierten Forsteinrichtung bzw. eines Behandlungskonzeptes (Waldwirtschaftsplan)
- Einarbeitung der aufgenommenen Daten in das IT-System „Baumkataster“

Seit dem Frühjahr 2019 wird die jährlich-wiederkehrende Baumkontrolle durchgeführt. Mit Stichtag 01.12.2021 befinden sich rund 5.000 Hektar Gehölzflächen (hierzu zählen Strauchflächen, Baumgruppen, Wald, etc.) und ca. 21.000 Einzelbäume im Eigentum der ASFINAG. Damit zählen wir zu den Großwaldbesitzern Österreichs. 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 vergeben. Seit Beginn der Ersterfassung wurden von der Betrieblichen Erhaltung ca. 14.000 vergebene Maßnahmen zur Pflege der Baumbestände und Gewährleistung der Verkehrssicherheit umgesetzt.

All diese aufgenommenen Daten sind im Baumkataster für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG abrufbar. Der Baumkataster dient nicht nur als Informations- und Planungsinstrument für die Maßnahmendurchführung, sondern fungiert auch als Nachweis der Verkehrssicherungspflicht des Straßenbetreibers. Zusätzlich dient der Baumkataster als Managementinstrument, um langfristig zum Aufbau, der Entwicklung und der Erhaltung eines gesunden, verkehrssicheren und funktionellen Baumbestandes beizutragen.

### Baumkataster



Ziel der Entwicklung von Gehölzflächen an Verkehrswegen ist die Etablierung eines dauerhaften und verkehrssicheren Bestandes aus standortgerechten Bäumen und Sträuchern. Die Bestände und Grünflächen erfüllen eine Vielzahl an wichtigen Funktionen und beeinflussen positiv das ökologische Gleichgewicht. Sie dienen in ihrer natürlichen Funktion als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, erfüllen Puffer- und Retentionsfunktionen (z. B. Staub- und Schadstofffilterung), verkehrstechnische und bautechnische Funktionen (Sicht- und Seitenwindschutz) sowie landschaftsökologische (Vernetzung von Lebensräumen) und architektonische Funktionen.

Autobahnen sind zudem bedeutende Ausbreitungskorridore für Neophyten. Diese „Neupflanzen“, die ursprünglich in unseren Breiten nicht vorherrschend waren, aber durch die Einwirkung des Menschen eingeführt wurden, gefährden die heimische Flora und Fauna. Die ASFINAG geht gegen diese Entwicklung schonend und nachhaltig vor: seit 2015 verzichtet die ASFINAG freiwillig auf den Einsatz von Glyphosat im Speziellen bzw. auf Herbizide allgemein. Deswegen entfernen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unerwünschte Pflanzen vorrangig händisch. Das Pflanzenmaterial wird anschließend an befugte Entsorgungsfirmen übergeben. Die Zyklen für das Mähen passt die ASFINAG so gut wie möglich an die Blütezeiten dieser Pflanze an, um eine weitere Ausbreitung zu vermeiden.



Aufgrund der immer höheren Anforderungen wurde 2018 mit einem Schulungszyklus für die Autobahnmeistereien und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Zusammenhang mit der Grünraumbewirtschaftung im Allgemeinen und dem Umgang mit Neophyten im Speziellen gestartet, um eine Sensibilisierung für diese Themen zu erreichen. Ziel der Schulungen ist es, die betrieblichen Abläufe weiter zu optimieren, um hierdurch einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt leisten zu können. Im Jahr 2021 wurden zu dieser Thematik Schulungen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Regionen durchgeführt. Die Schulungen werden laufend fortgeführt. Weiters wurden die Kollegen der Bauabteilung im Rahmen einer Online-Schulung zu dem Thema sensibilisiert. Zur Problematik der Neophyten werden laufend deren Entwicklung und Ausbreitung analysiert. Dadurch wird ein effizienterer Einsatz der Ressourcen im Zuge der Grünflächenpflege möglich.

Im Zuge eines Forschungsprojekts wurde im Jahr 2018 ein einheitliches Monitoring an 18 ausgewählten Grünquerungen in Niederösterreich, dem Burgenland, der Steiermark, Oberösterreich und Kärnten durchgeführt. Bei der Planung werden die Grünquerungen so dimensioniert, dass sie von regional bedeutsamen Zielarten jedenfalls genutzt werden. Dabei handelt es sich immer um große Säugetiere mit ebenfalls großem Aktionsradius wie Rothirsche, Rehe, Wildschweine oder Gämsen. In dem Forschungsprojekt haben wir uns darüber hinaus angesehen, ob die Funktionalität auch für Arten mit kleinem Aktionsradius wie Wirbellosen (Heuschrecken, Tagfalter, Laufkäfer etc.) und Reptilien (Zauneidechse, Hornotter etc.) gegeben ist. Die Ergebnisse sind im Forschungsbericht „Monitoring an Grünquerungen im Jahr 2018“, hier abrufbar, nachzulesen. Einzelne Maßnahmen werden im kommenden Jahr entsprechend umgesetzt.

Im Rahmen der Initiative zur Verkehrsinfrastrukturforschung in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ÖBB Infrastruktur AG und der ASFINAG wurde 2017 ein dreijähriges Projekt zur Verbesserung der Kontrolle des Wildtierverhaltens gestartet. Die Entwicklung, Prüfung und Überwachung optischer und akustischer Wildwarngeräte an Anschlussstellen,


Rampen und Betriebsumkehrer, bei denen kein Schluss des Wildschutzzaunes vorhanden ist, soll mögliche Kollisionen mit Fahrzeugen verhindern. Im Jahr 2019 erfolgte die Ausrollung/Montage der Warngeräte an sechs unterschiedlichen Testsites. Das Wildökologische Monitoring der Geräte und der Testsites im Zuge des VIF-Projektes „WiConNET-Wildlife Control Networks“ startete mit Herbst 2021 und wird voraussichtlich bis mindestens Ende 2022 andauern, um aussagekräftige Erkenntnisse zur Funktion und Wirkungsweise der Warngeräte zu erhalten.

### Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Förderung der Artenvielfalt am ASFINAG Netz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung Projekt STRAUCH</li> <li>Fortsetzung der Kooperation „Natur verbindet“</li> </ul>	2020	●
Bewusstseinsbildung für Artenschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aufbauende Schulungen der Autobahnmeistereien und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</li> <li>Fortsetzung der Wiederkehrenden Baumkontrolle</li> </ul>	2020	●
Monitoring des Bestands an Gehölz- und Grünflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortführung des Ausgleichsflächenkatasters</li> <li>Teilnahme am Space4Mobility Hackathon des BMK</li> </ul>	2020	●
Verbesserung der Kontrolle des Wildtierverhaltens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring von optischen und akustischen Wildwarngeräten im Zuge des VIF-Projektes „WiConNET-Wildlife Control Networks“</li> </ul>	2020	◐

● Erreicht/Umgesetzt   ◐ In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

### Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDG	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Landökosysteme schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, Wälder nachhaltig bewirtschaften, Wüstenbildung bekämpfen, Bodendegradation beenden und umkehren und dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende setzen</b></p>	<p>15.1: Bis 2020 im Einklang mit den Verpflichtungen aus internationalen Übereinkünften die Erhaltung, Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung der Land- und Binnensüßwasser-Ökosysteme und ihrer Dienstleistungen, insbesondere der Wälder, der Feuchtgebiete, der Berge und der Trockengebiete, gewährleisten</p> <p>15.5: Umgehende und bedeutende Maßnahmen ergreifen, um die Verschlechterung der natürlichen Lebensräume zu verringern, dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende zu setzen und bis 2020 die bedrohten Arten zu schützen und ihr Aussterben zu verhindern</p>	<p>Die ASFINAG ist überzeugt, dass sicher ausgebaute Autobahnen und Schnellstraßen nicht im Widerspruch zum Artenschutz stehen dürfen und sorgt daher für die Vernetzung der Lebensräume von Tieren und Pflanzen, beispielsweise durch Grünquerungen. Wir fördern naturnah bewirtschaftete Grünflächen zum Ausgleich für den Straßenneubau und zum Erhalt der geschützten heimischen Fauna und Flora. Die ASFINAG setzt zahlreiche Maßnahmen wie die wiederkehrende Baumkontrolle oder die nachhaltige Bekämpfung von Neophyten und fördert zahlreiche Projekte und Initiativen wie das Projekt Wildbeobachtung, die Initiative „Natur verbindet: Jeder Quadratmeter zählt“ oder das Projekt „STRAUCH – Straßenbegleitende Gehölzflächen pflegeintensiv und nachhaltig anlegen“.</p>

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 304-2, 304-3, 413-2

## BAUKULTUR

Die ASFINAG erfüllt als Errichter und Betreiber von Autobahnen nicht nur verkehrspolitische und verkehrstechnische Anforderungen, sondern trägt auch baukulturelle Verantwortung. Die ASFINAG hat sich daher zum Ziel gesetzt, das Erscheinungsbild der heimischen Autobahnen und Schnellstraßen in Bezug auf architektonische Qualität und Einbindung in die Landschaft zu verbessern.

Wir haben uns bereits vor einigen Jahren das ambitionierte Ziel gesetzt, das Erscheinungsbild der Autobahnen und Schnellstraßen und ihre Eingliederung in die Landschaft zu verbessern. Dazu wurde 2010 in der ASFINAG eine Gestaltungsinitiative gestartet. Die seither entwickelten Instrumentarien und Prozesse haben dafür gesorgt, dass sich Lärmschutzwände, Tunnelportale, Brücken, Freiflächen und Hochbauten in unserem Netz möglichst harmonisch in das Landschaftsbild einfügen.

Dies wird von unseren Kundinnen und Kunden, Anrainerinnen und Anrainern und auch von der Fachwelt positiv wahrgenommen. In der Vergangenheit hat die ASFINAG über 70 Projekte mit besonderem Fokus auf die architektonische Gestaltung umgesetzt. Im Schnitt wurden und werden jährlich in etwa 3-4 Architektur-Wettbewerbe ausgeschrieben. Preise und Auszeichnungen (mehrmals Best Architects Design Award, European Concrete Award 2018) sind ein sichtbarer Beweis unseres Engagements und unserer Verantwortung für mehr Baukultur. Als kundenfinanziertes Unternehmen geht es uns dabei aber auch um den Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Ästhetik darf nicht im Widerspruch zu Funktionalität, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit stehen – das ist unsere Prämisse bei der Auseinandersetzung mit architektonischen Gestaltungsfragen

### Landschaftsbezogene Gestaltung von Lärmschutzbauten

---

Da Lärmschutzwände oft massiv in das Landschaftsgefüge eingreifen, legen wir auf deren Gestaltung besonderes Augenmerk. Durch die Einführung spezieller Regelungen zur „Gestaltung von Lärmschutz“ wurden über die Jahre im gesamten Bestandsnetz Qualitätsverbesserungen erkennbar. Hier wurden grundsätzliche Vorgaben für landschaftsgerechte Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. Neben den Zielen zur künftigen Gestaltung spielen beispielsweise auch bauliche und betriebliche Anforderungen sowie Aspekte der Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle.

Bauwerke, die in ihrer Funktion und Wirkung besondere Wechselwirkungen zu Landschaftstypen aufweisen, sind so zu gestalten, dass ein lokaler Landschaftsbezug hergestellt werden kann. Vor allem die Besonderheit von Gelände sowie der Wechsel zwischen urbanem Gebiet und ländlichen Regionen sind bei der Gestaltung der Lärmschutzwände zu berücksichtigen. Eine konkrete und detaillierte gestalterische Handlungsanleitung für die bauliche Umsetzung soll damit aber nicht vorgegeben werden. Hier lassen wir den Architektinnen und Architekten Spielraum für kreative Ideen.

### Baukulturelle Leitlinien

---

Auch der Bund bekennt sich zu seiner Verantwortung für die österreichische Baukultur und veröffentlichte 2017 die neuen baukulturellen Leitlinien. Darin enthalten sind beispielsweise der verstärkte Einsatz von Architekturwettbewerben, die Implementierung von Gestaltungsbeiräten, die Berücksichtigung der Prinzipien der Barrierefreiheit sowie die sparsame und qualitätsvolle Entwicklung von Flächen. Die ASFINAG sieht sich diesen Leitlinien verpflichtet und leitet daraus ihre Verantwortung für architektonische Gestaltung der Landschaft ab. Wir haben mit unserer Gestaltungsinitiative diese Vorgaben schon vor einigen Jahren in unseren Instrumentarien verankert.

Künftige Zielsetzung ist nunmehr eine Fortsetzung der bisherigen positiven Entwicklung. Ende 2019 wurde in der Bau Managementgesellschaft (BMG) ein „Experte für Baukultur“ bestellt und 2020 erfolgte in einem ersten Schritt eine Evaluierung und kritische Auseinandersetzung mit der Planung und Abwicklung von Gestaltungsprojekten. Eine eigene „Task Force“ zur Baukultur hat sämtliche Instrumentarien durchforstet und Optimierungspotentiale mit stärkerem Fokus auf Nachhaltigkeitsaspekte herausgearbeitet. 2021 wurden diese Regelungen ausgearbeitet und liegen als Diskussionsgrundlage für die nächsten Implementierungsschritte vor. Weiters wurde auf Basis unserer neu überarbeiteten Ausschreibungsunterlagen ein weiterer bedeutender Architektur-Wettbewerb zum „Rastplatz der Zukunft“ durchgeführt und 2021 erfolgreich abgeschlossen.

### Pilotprojekt „nachwachsende“ Holz- und Verkehrsschilder

Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) einzusparen, ist das Gebot der Stunde. Die ASFINAG setzt dabei auf die Innovationskraft der eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Beim jährlich stattfindenden Unternehmens-Innovationstag wurde im Vorjahr die Idee eingebracht, die Verkehrsschilder entlang der Autobahnen künftig aus Holz, anstatt aus Aluminium anzufertigen.

In der Steiermark auf der A 2 beim Rastplatz Hainersdorf nahe Bad Blumau sowie in Tirol auf der A 12 bei Imst werden die herkömmlichen Hinweis- und Verkehrsschilder aus Alu ausgetauscht. Künftig zeigen Schilder aus Holz den richtigen Weg. Das Schild selbst wird aus Bambus gemacht, die Steher werden aus Accoya gefertigt, das ist ein mit Essig behandeltes Kiefernholz. Auf die Haltbarkeit gibt es 25 beziehungsweise sogar 50 Jahre Garantie. Im Pilotversuch wird nun getestet, ob diese Schilder Hitze sowie Kälte und Schnee unbeschadet überstehen.

Mit diesem Projekt hat die ASFINAG aufgezeigt, dass man auch eine auf Metall ausgelegte Norm mit Holz und Bambus erfüllen kann. In einem nächsten Schritt versucht die ASFINAG heimisches Holz für die nachhaltigen Verkehrsschilder zu verwenden. Hierzu ist die ASFINAG in engem Austausch mit Vertretern aus Forschung und Wirtschaft. Die aktuelle Normregelung lässt derzeit nur nachhaltiges Material aus dem Ausland zu.

Zudem war dieses Projekt der Startschuss zu weiterem Einsatz von Holz-Alternativen (z. B. Holz Gantry) sowie zur IÖB Challenge „Holz-Offensive für Österreichs Autobahnen“.

### Unsere Ziele und Maßnahmen

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Bestimmung des Status quo in Bezug auf die Instrumentarien der Baukultur,	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einsetzung einer Task Force „Baukultur“</li> <li>Evaluierung von internen Regelwerken und Instrumenten</li> <li>Laufender Dialog und Abstimmung mit externen Stakeholdern</li> </ul>	2020	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mitwirkung am 2.Vernetzungstreffen der Preisrichterinnen und Preisrichter (arch+ing)</li> <li>Mitwirkung an der „Building Europe Conference“</li> </ul>	2021	●
Verbesserung der ästhetischen Wirkung von Autobahnen und Schnellstraßen, Entwicklung organisatorischer Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzept zur Neuausrichtung der Architekturinitiative 2010</li> </ul>	2020	●
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzeption eines nachhaltigen Baukulturmanagements u. a. zur Standardisierung von Projektabläufen</li> </ul>	2020	●

zur Umsetzung der baukulturellen Ziele, Einsatz von Architektur-Wettbewerben bei Projekten von baukultureller Bedeutung,	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2 Pilotprojekte zur Anwendung neuer Wettbewerbsbestimmungen</li> </ul>	2021	●
Entwicklung von Instrumentarien und Gremien zur Qualitätssicherung	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Schaffung und Abstimmung eines internen Regelwerkes</li> <li>● Schaffung und Abstimmung eines internen Reportingtools</li> <li>● Nominierung und Einsetzung eines Beirats für Baukultur</li> </ul>	2022	○

● Erreicht/Umgesetzt   ● In Bearbeitung   ○ Ausständig/Versoben   ⊗ Gestrichen   ○ Neu

GRI: 203-1

# LÄRMSCHUTZ

Der Straßenverkehr führt leider auch zu Lärmbelastung. Auf Grundlage der alle fünf Jahre durchzuführenden strategischen EU-Umgebungslärmkartierung wurde im Jahr 2018 ein Umgebungslärm-Aktionsplan erarbeitet. An der Neuberechnung der Umgebungslärmkarten wurde 2021 bereits gearbeitet, die Ergebnisse bzw. der neue Umgebungslärm-Aktionsplan werden 2022 vorliegen

Der Umgebungslärm-Aktionsplan hat zum Ziel, den schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen entsprechend vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Der österreichische Aktionsplan basiert auf der Europäischen Richtlinie für die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Bei der Ausarbeitung der Lärm-Aktionspläne kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Die Teil-Aktionspläne der jeweils in Österreich zuständigen Stellen können deshalb gemeinsam mit den dazugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten und weiteren Informationen zum Lärmschutz unter [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) abgerufen werden.

Der Teil-Aktionsplan für das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz wird vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) gemeinsam mit der ASFINAG erarbeitet. Der Entwurf wird für den Zeitraum von sechs Wochen auf der Homepage [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) des BMK der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Innerhalb der sechswöchigen Auflegungsfrist besteht die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans Stellung zu nehmen. Nach eingehender Auseinandersetzung des BMK und der ASFINAG mit den Stellungnahmen werden die darin enthaltenen Aspekte in der Endfassung des Umgebungslärm-Aktionsplans berücksichtigt.

Die vorliegenden Zahlen zu den von Umgebungslärm belasteten Menschen im Bereich von Autobahnen und Schnellstraßen beziehen sich auf das Jahr 2017. Die Gesamtbelastung entsprechend der strategischen Umgebungslärmkartierung war 2017 niedriger als 2012. Das betrifft Gebiete mit besonders hohen ( $\geq 70$  dBA bei Nacht und  $\geq 75$  dBA bei Tag) und niedrigen Belastungen (45-49 dBA bei Nacht und 55-59 dBA bei Tag). In den dazwischenliegenden Bereichen nahm der Lärm im Vergleich zu 2012 zu. Das zeigen die Berechnungen sowohl in 1,5 m als auch in 4 m Höhe. Gemäß dem Fünfjahresturnus erfolgt eine Aktualisierung der Zahlen im Jahr 2022.

Die Erhöhung ist auf den Zuzug von Personen in lärmintensive Siedlungsbereiche (insbesondere Ballungsräume), die Erweiterung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes sowie das gestiegene Verkehrsaufkommen zurückzuführen.

### Von Umgebungslärm belastete Menschen

Bei Nacht in 1,5 m Höhe

	2007	2012	2017	
45-49 dB <sub>A</sub>	492.726	461.837	432.935	↘
50-54 dB <sub>A</sub>	189.173	141.527	152.794	↗
55-59 dB <sub>A</sub>	36.191	20.031	23.621	↗
60-64 dB <sub>A</sub>	4.129	2.947	3.406	↗
65-69 dB <sub>A</sub>	948	113	114	↗
≥ 70 dB <sub>A</sub>	17	11	9	↘
<b>Gesamt</b>	<b>723.184</b>	<b>626.466</b>	<b>612.879</b>	↘

Bei Nacht in 4 m Höhe

	2007*	2012	2017	
45-49 dB <sub>A</sub>	455.653	538.455	511.411	↘
50-54 dB <sub>A</sub>	187.462	192.670	196.709	↗
55-59 dB <sub>A</sub>	52.163	29.956	35.690	↗
60-64 dB <sub>A</sub>	17.164	4.217	4.856	↗
65-69 dB <sub>A</sub>	866	336	343	↗
≥ 70 dB <sub>A</sub>	21	15	9	↘
<b>Gesamt</b>	<b>713.329</b>	<b>765.649</b>	<b>749.018</b>	↘

\*2007 exklusive Wien

Bei Tag in 1,5 m Höhe<sup>1</sup>

	2007	2012	2017	
55-59 dB <sub>A</sub>	392.126	371.067	353.836	↘
60-64 dB <sub>A</sub>	124.600	89.474	97.724	↗
65-69 dB <sub>A</sub>	18.502	10.554	10.965	↗
70-74 dB <sub>A</sub>	2.040	1.687	2.157	↗
≥ 75 dB <sub>A</sub>	680	47	34	↘
<b>Gesamt</b>	<b>537.948</b>	<b>472.829</b>	<b>464.716</b>	↘

Bei Tag in 4 m Höhe<sup>1</sup>

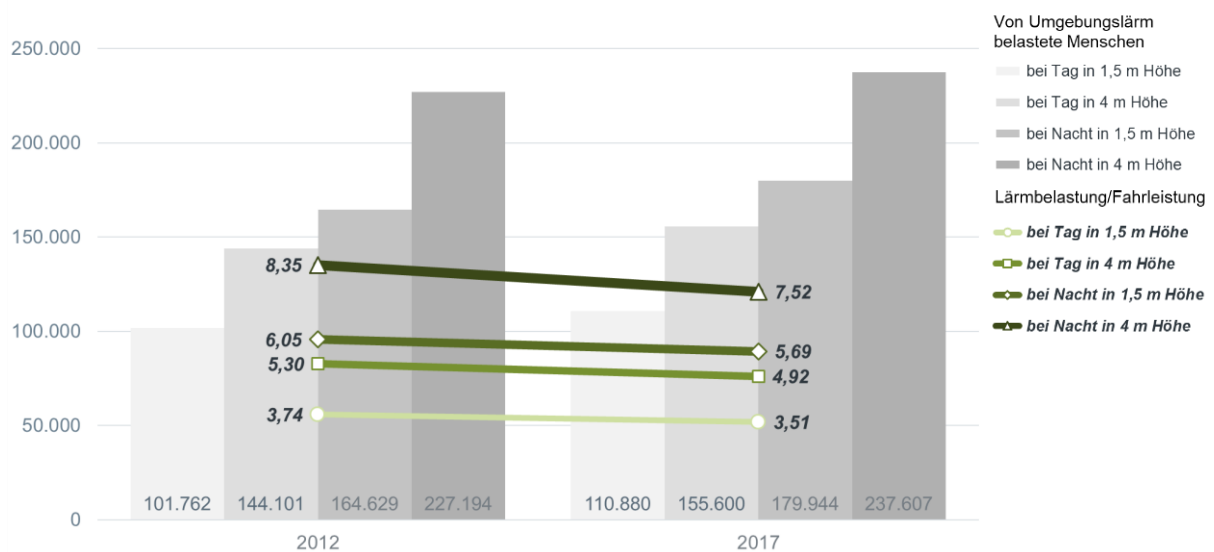
	2007*	2012	2017	
55-59 dB <sub>A</sub>	401.014	448.421	421.978	↘
60-64 dB <sub>A</sub>	140.027	124.419	135.171	↗
65-69 dB <sub>A</sub>	37.638	16.890	17.453	↗
70-74 dB <sub>A</sub>	11.954	2.721	2.926	↗
≥ 75 dB <sub>A</sub>	368	71	50	↘
<b>Gesamt</b>	<b>591.001</b>	<b>592.522</b>	<b>577.578</b>	↘

\*2007 exklusive Wien

<sup>1</sup>Bezeichnung „Tag“ bezieht sich auf den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L<sub>den</sub> und stellt die allgemeine Belastung über den ganzen Tag (24h) dar.

In Relation zur Fahrleistung konnte erreicht werden, dass die Lärmbelastung aufgrund umfassender Lärmschutzmaßnahmen abgenommen hat – und zwar um rund 9 % gegenüber 2012.

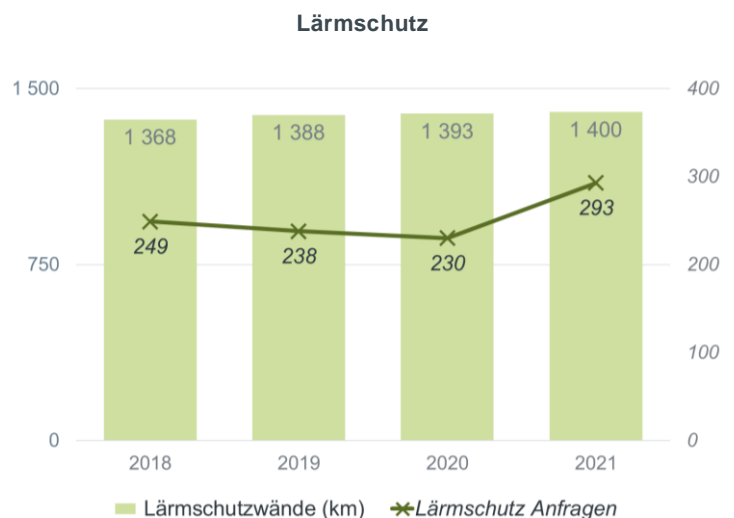
### Lärmbelastung in Relation zur Fahrleistung





Im Hinblick auf die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wird grundsätzlich zwischen Bestands- und Neubaustrecken unterschieden. Bei Bestandsstrecken gelten für die ASFINAG die Vorgaben der Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen)“ des BMK. Nach dieser Dienstanweisung gibt es zwei Arten von Lärmschutz, nämlich „aktiven“ Lärmschutz wie Wände, Dämme oder Wälle und „passiven“ Lärmschutz wie Lärmschutztüren und -fenster. So wird sichergestellt, dass auch beim nachträglichen Bau von Lärmschutz in ganz Österreich die gleichen Maßstäbe angesetzt werden. Bei Neubauprojekten unterliegt die ASFINAG den Auflagen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens (UVP).

Ende 2021 waren Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 1.400 km entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen verfügbar, das entspricht einem Anstieg von 0,5 % gegenüber 2020 und einer Fläche von rund 4,7 Mio. m<sup>2</sup> (enthalten im Fruchtgenussrecht der immateriellen Vermögenswerte). Hierbei handelt es sich um die lärmwirksame Fläche: Eine auf einer Böschung oder einem Damm stehende Lärmschutzwand hat beispielsweise eine wesentlich höhere Wirkfläche als die reine Strukturfläche der Lärmschutzwand.



Die Anfragen zum Lärmschutz sind 2021 im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Die Anfragen werden zentral gesammelt. Von dort werden sie der/dem zuständigen Bearbeitenden weitergeleitet.

Die ASFINAG hat im Jahr 2017 Lärmkarten in Form des ASFINAG-Lärmkatasters erstellt. Auf der Basis des Katasters wurden zahlreiche Straßenabschnitte identifiziert, an denen Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden sollen. Neben der Errichtung weiterer Lärmschutzwände und -dämme werden in den nächsten Jahren folgende Schritte gesetzt:

- Förderung von Schalldämmlüftern, Lärmschutzfenstern und -türen
- Förderung von wohngebäudenahen Lärmschutzmaßnahmen
- Erneuerung von Fahrbahnbelägen (z. B. lärmarme Beläge)
- Erneuerung bestehender Lärmschutzwände

Insgesamt sind in den nächsten Jahren durchschnittlich 20 bis 30 Mio. EUR pro Jahr für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich vorgesehen.

Darüber hinaus werden aktuelle Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte fortgesetzt:

- Photovoltaik auf Lärmschutzwänden
- Ermittlung eines Umrechnungsfaktors für die beiden gängigen Lärm-Messmethoden

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Versuchsanordnung von sieben Photovoltaiksystemen auf Lärmschutzwänden im Bereich der S1 Anschlussstelle Laxenburger Straße. Diese werden dort einem Langzeitversuch hinsichtlich Gebrauchstauglichkeit und Energiegewinnung unterzogen.



### Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Reduktion der Zahlen bei von Umgebungslärm belasteten Menschen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuerstellung der Umgebungslärm-Karten</li> <li>• Evaluierung von Lärm-Hotspots am ASFINAG Netz</li> <li>• Forcierung von Lärmschutz-Entwicklungs- und Forschungsprojekte (z. B. Photovoltaik-Anlagen auf Lärmschutzwänden)</li> </ul>	2022	●

Erreicht/Umgesetzt  
  In Bearbeitung  
  Ausständig/Versoben  
  Gestrichen  
  Neu

GRI: 203-1, 413-1, 413-2

# LIEFERKETTE

Verantwortung bei Einkauf und Vergabe



## VERANTWORTUNG BEI EINKAUF UND VERGABE

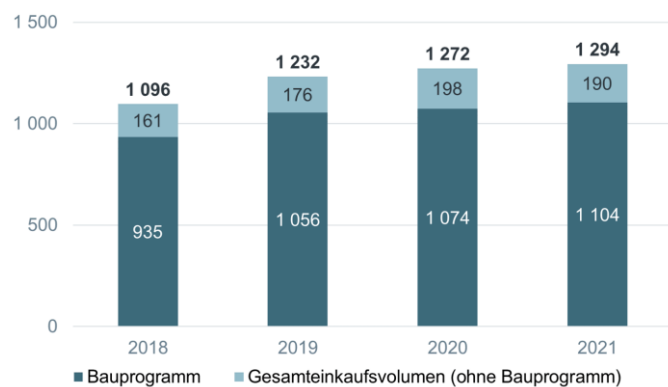
In den vergangenen Jahren setzte die ASFINAG mehrere Schritte, um auch in der Lieferkette Grundsätze der Nachhaltigkeit einzuführen. Bei allen Bauausschreibungen über einer Million Euro wird das Bestbieterprinzip angewendet. Neben wirtschaftlichen Kriterien werden auch Qualitäts- und Nachhaltigkeitskriterien bei der Ermittlung der Bestbietenden berücksichtigt.

### Beschäftigung und Wertschöpfung in der Lieferkette

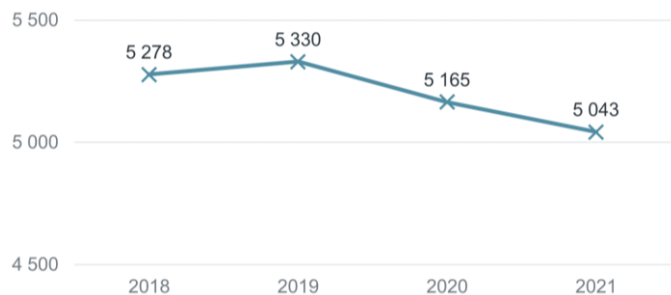
Die ASFINAG verzeichnete ein Gesamteinkaufsvolumen (mit Bauprogramm) von mehr als EUR 1,2 Mrd. im Jahr 2021. Rund 85 % davon entfallen auf das Bauprogramm (EUR 1,1 Mrd.). Das Bauprogramm wiederum setzt sich aus Neubau, Erhaltung und Sonstigem zusammen. Insgesamt beschafft die ASFINAG jährlich von über 5.000 Lieferantinnen und Lieferanten.

Standardisierte Leistungen wie Büroeinrichtung, Telekommunikation, Reinigungsdienstleistung, Druckerleistungen oder IT-Hardware werden über die Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG) gemäß dem naBe-Aktionsplan zur nachhaltigen Beschaffung eingekauft. Bauaufträge werden entsprechend dem Bundesvergabegesetz je nach Wertgrenze in einem transparenten Vergabeverfahren national oder EU-weit ausgeschrieben. Für die elektronische Abwicklung von Bauvergaben setzt die ASFINAG die Beschaffungsplattform Provia ein.

**Gesamteinkaufsvolumen (mit Bauprogramm)**  
(in Mio. EUR)



**Anzahl Lieferanten**



Darüber hinaus wurde das Thema Innovation in der Lieferkette auch 2021 weiter gestärkt. Innerhalb der ASFINAG fanden zwei Innovationsworkshops zur Beschaffung statt. Ein Workshop wurde mit den Strategie-Ownern durchgeführt, der andere mit allen Gesellschaften der ASFINAG, inklusive Lehrlingen. Das Ergebnis der Workshops sind zahlreiche Ideen und Denkanstöße quer durch das Unternehmen. Des Weiteren gab es wieder eine ASFINAG Open Innovation Challenge. Diesmal war das Fokusthema „Holzoffensive für Österreichs Autobahnen“. Es wurden neue Ideen und Erkenntnisse zum Einsatz von Holz entlang unseres Straßennetzes gesammelt.

### Bestbieterprinzip mit Nachhaltigkeitskriterien

Bereits seit 2015 setzt die ASFINAG bei allen Bauausschreibungen über einer Million Euro auf das Bestbieterprinzip. Ein Kriterienkatalog mit insgesamt 31 Hauptkriterien und 34 Subkriterien zu wirtschaftlichen, Qualitäts- und Nachhaltigkeitsaspekten stehen bei der Ermittlung des Bestbietenden zur Verfügung. So können Unternehmen beispielsweise mehr Punkte erhalten, wenn sie eine höhere

Arbeitssicherheit nachweisen, die Umweltbelastung in der Bauphase verringern oder mehr Fachkräfte beschäftigen. Die Projektverantwortlichen entscheiden, welche Kriterien für das jeweilige Bauvorhaben sinnvoll sind und zur Anwendung kommen. Im Jahr 2021 wurden zusätzlich verpflichtende ökosoziale Kriterien im Baubereich in Abhängigkeit von Projekttyp und Größe inkludiert.

Sofern entsprechende Kriterien in der Ausschreibung enthalten sind und von den Lieferantinnen und Lieferanten (Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer von Bau-, Dienst- und Lieferleistungen) angeboten werden, wird die Einhaltung dieser Kriterien laufend überwacht und auch entsprechend dokumentiert. Die Nichterfüllung eines angebotenen Qualitätskriteriums ist mit einer Pönale verbunden. Die Höhe der Pönale ist dabei mit dem 1,5-fachen Vergabevorteil festgelegt.

Alle Lieferantinnen und Lieferanten müssen zusätzlich ab einer Auftragssumme von EUR 20.000 eine Bietererklärung unterzeichnen.

### **Soziale Standards bei Lieferantinnen und Lieferanten**

---

Lieferantinnen und Lieferanten werden hinsichtlich sozialer Kriterien, wie z. B. Sicherstellung der Arbeitssicherheit auf Baustellen, Vorhandensein eines Baustellenausweises für alle Bauarbeiterinnen und -arbeiter, Beschäftigung von älteren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, Lehrlingen oder Fachkräften, etc. analysiert.

Ein Schwerpunkt der ASFINAG liegt hier vor allem auf der Sicherheit der Lieferantinnen und Lieferanten. Diese sind in das Arbeitssicherheits-System der ASFINAG einbezogen. Das betrifft z. B. die Baustellen auf der Autobahn oder auch den Winterdienst. Die Erhöhung der Arbeitssicherheit wird seit 2016 mittels Qualitätskriterien gefördert. Potenzielle Lieferanten werden unter anderem auf das Vorhandensein von Toolboxmeetings, Safety Walks und Sicherheitsvertrauenspersonen geprüft, sowie auf die Anzahl der Ersthelfer auf Baustellen und die Einsatzzeit der Sicherheitsfachkräfte. Erhöhen Bietende in ihrem Angebot die Arbeitssicherheit durch definierte Maßnahmen, so wird dies bei der Bestbieterermittlung entsprechend berücksichtigt.

2021 wurde der Fokus auf die Weiterentwicklung der ökologisch nachhaltigen Kriterien sowie der Kriterien zur Steigerung der Effizienz durch Digitalisierung gelegt. Dazu wurden die betroffenen Kriterien einer Evaluierung unterzogen. Im Wesentlichen erfolgte eine Überarbeitung des Zuschlagskriteriums „Effizienzsteigerung durch Digitalisierung“ sowie des Kriteriums „Technische Ausstattung der Geräte“ wobei im Zuge der Überarbeitung eine Anpassung an die Marktentwicklung erfolgte, um damit weiterhin einen Anreiz im Wettbewerb sicherstellen zu können.

Weiters startete im Jahr 2021 die Entwicklung eines Berechnungstools zur Bewertung der ÖKO-Bilanz von Straßenbetonen. Zukünftig soll auch für Straßenoberbeton die Bewertung der CO<sub>2</sub>-Bilanz – wie dies bereits für Asphalt erfolgt – im Rahmen der Bestbieterermittlung ermöglicht werden.

Wie im Zuge der Evaluierung 2020 geplant, ist seit 2021 das Kriterium „Ausbildung Sicherheitsvertrauensperson Führungsebene“ mit der Definition der Führungskraft und der Funktionsbeschreibung präzisiert.

Gemäß dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz bzw. dem Arbeitnehmer:innenschutzgesetz wird für jedes Bauvorhaben auch ein Sicherheits- und Gesundheitsplan erstellt. Darin werden die baustellenspezifischen Gefahren identifiziert und erforderliche Maßnahmen zur Unfallverhütung definiert. Für das Überwachen der Einhaltung beauftragen wir überwiegend externe Prüfgane mit

entsprechender Ausbildung. Weiters werden alle Beschäftigten – jene der ASFINAG und jene von Lieferantinnen und Lieferanten – vor dem Arbeiten auf oder unmittelbar neben in Betrieb befindlichen Verkehrsflächen gemäß dem ASFINAG-Formblatt „Verhalten auf Autobahnen und Schnellstraßen“ unterwiesen.

2021 erfolgte ein leichter Anstieg der Arbeitsunfälle auf Baustellen.

Trotzdem ist die Unfallrate auf 0,14 gesunken. Dies ist vor allem auf die Art der Bauvorhaben zurückzuführen. Besonders große Straßen- und Tunnelbauprojekte, wie die Errichtung der zweiten Tunnelröhre im Karawanken-Tunnel, der S7 Fürstenfelder Schnellstraße oder der A26 Ast.Donau Süd - Ast.Donau Nord, haben zur Folge, dass analog zur damit verbundenen höheren Anzahl an Arbeitsstunden leider auch ein Anstieg von Unfällen zu verzeichnen ist.

Leider kam es im Jahr 2021 zu einem tödlichen Arbeitsunfall. Wir bedauern diesen Vorfall zutiefst und werden unsere Anstrengungen weiter intensivieren, um die höchstmögliche Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu garantieren. Die Ursache dieses Unfalls wurde genauestens untersucht und entsprechende Maßnahmen gesetzt. Im speziellen haben wir unseren Fokus darauf gelegt, das Bewusstsein des Personals in Bezug auf mögliche Gefahrenquellen zu erhöhen und klar zu kommunizieren, dass Sicherheits- und Schutzmaßnahmen einzuhalten sind.

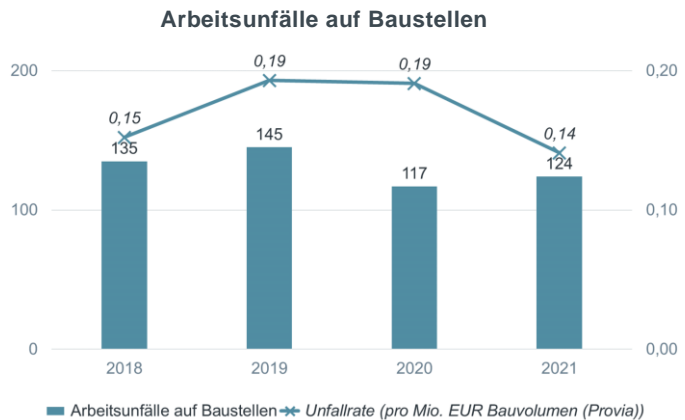
Für alle Unfälle wurden umgehend konkrete Präventionsmaßnahmen abgeleitet, um weitere Unfälle zu vermeiden.

## Umweltstandards bei Lieferantinnen und Lieferanten

Der Kriterienkatalog umfasst auch eine Reihe von Kriterien zur Förderung des Umweltschutzes und Reduzierung des Ressourceneinsatzes in der Lieferkette. Die Lieferanten werden hinsichtlich Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltbelastung während der Bauphase beurteilt. Kriterien umfassen hier beispielsweise die technische Ausstattung der Baugeräte oder die Maßnahmen zur Reduzierung der Transportkilometer. Darüber hinaus werden bei der Auftragsvergabe die Maßnahmen der Lieferantinnen und Lieferanten in Bezug auf die Förderung der CO<sub>2</sub>-Neutralität bei der Stahlproduktion und dem Zusatz von Ausbauasphalt zur Reduzierung des Einsatzes von Primärbaustoffen überprüft.

Seit 2020 können vorhandene Zertifizierungen der Lieferantinnen und Lieferanten, wie z. B. nach ÖNÖRM EN ISO 14001 oder gemäß EMAS (Umweltmanagementsystem), bei der Bestbieterermittlung berücksichtigt werden.

Darüber hinausgehen wurde 2021 das Kriterium „Öko-Bilanz Asphalt“ in den standardisierten Kriterienkatalog aufgenommen. Die Beurteilung erfolgt durch die Bestimmung des Treibhausgaspotentials (Global Warming Potential) durch die Deklaration des CO<sub>2</sub>-Äquivalents (kg CO<sub>2</sub>e) im Zuge der Asphaltproduktion inklusive des Transportes zur Baustelle. Zukünftig soll die Bewertung auf weitere Baustoffe ausgedehnt werden und damit auch vermehrtes Augenmerk auf nachhaltige Produktion unserer Baustoffe gelenkt werden. Zum Schutz unserer Umwelt, aber auch zur



Vermeidung von Verschwendung von natürlichen Ressourcen, wird der Einsatz von recycelten Materialien, wie bereits bei der Herstellung von Asphalt vorgesehen, auch zukünftig weiter ausgebaut. Das ursprünglich für 2021 vorgesehene Kriterium „Öko-Bilanz Beton-Stahl“ konnte nicht in den Standard aufgenommen werden, da derzeit aufgrund der zur Verfügung stehenden Datengrundlagen die Gewährleistung eines fairen und transparenten Bewertungssystems nicht möglich ist. Die Umsetzung des Kriteriums wird daher auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

## Prüfung der Lieferkette

---

Das BVerG sieht vor, dass die Vergabe von Leistungen nur an geeignete (befugte, leistungsfähige und zuverlässige) Unternehmen zu einem angemessenen Preis erfolgen darf. Daher sind im Rahmen der Angebotsprüfung die für den Zuschlag in Frage kommenden Angebote stets im Detail auf diese Umstände hin zu prüfen. Die einzelnen Prüfschritte werden in jedem Vergabeverfahren neu durchgeführt, unabhängig davon, ob die Bietenden oder deren Subunternehmen vor kurzem bei einem anderen Verfahren überprüft wurden.

Konkret handelt es sich dabei insbesondere um die Prüfung, ob ein Unternehmen die gesetzliche geforderte „Eignung“ aufweist. Einerseits muss das Unternehmen befugt sein, die angebotene Leistung auch tatsächlich zu erbringen. Andererseits wird geprüft, ob gegen das Unternehmen oder seine Organe keine strafgerichtliche Verurteilung oder Verstöße im Bereich Ausländerbeschäftigung, Arbeitnehmerschutz oder Lohn- und Sozialdumping vorliegen. Für die Prüfung der Eignungsanforderungen wird überwiegend auf den Auftragnehmerkataster Österreich (ANKÖ) – [www.ankoe.at](http://www.ankoe.at) – zurückgegriffen.

Sofern ein Unternehmen im Vergabeverfahren nicht die erforderliche Eignung aufweist, wird es nach den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes aus dem Verfahren ausgeschieden. 2021 wurden jedoch keine entsprechenden Verstöße im Bereich von strafgerichtlichen Verurteilungen oder sonstigen gravierenden Verstößen in den Bereichen Ausländerbeschäftigung, Arbeitnehmerschutz oder Lohn- und Sozialdumping bekannt, die dazu geführt hätten, dass Unternehmen auszuschneiden waren.

Die angebotenen Preise werden gemäß den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes hinsichtlich ihrer Preisangemessenheit und Marktkonformität sowie der Einhaltung der zu Grunde liegenden KV-Löhne geprüft. Angebote, welche nicht plausible Gesamtpreise oder Einheitspreise aufweisen, werden ausgeschieden. Dasselbe gilt, wenn dem Angebot Mittellöhne zugrunde liegen, die nicht dem aktuell geltenden Kollektivvertrag entsprechen. Damit soll eine ordnungsgemäße Entlohnung sichergestellt und unzulässige Preisdumping-Politik bei öffentlichen Ausschreibungen verhindert werden.

Die internen Prozesse der ASFINAG sehen vor, dass alle Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer bereits mit der Abgabe des Angebots eine Bieter- bzw. Integritäts-Erklärung unterzeichnen müssen. Darin sind u. a. folgende Verpflichtungen enthalten:

- Einhaltung aller arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften
- keine Beschäftigung von unerlaubt beschäftigten ausländischen Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmern (auch nicht durch Subunternehmen)
- Austausch oder Ersatz eines Subunternehmens nur nach vorheriger Anzeige und Zustimmung durch die ASFINAG
- organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von wirtschaftskriminellen Handlungen (z. B. wettbewerbsbeschränkende Absprachen, Korruption)

- Kontrollmöglichkeiten der ASFINAG durch Abfragen bei Behörden (z. B. beim Kompetenzzentrum Lohn- und Sozialdumping Bekämpfung oder der Zentralen Koordinationsstelle für die Kontrolle der illegalen Ausländerbeschäftigung)

Die Verpflichtungen schließen auch wesentliche Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ein, wie die Übereinkommen 29 (Zwangsarbeit, 1930), 87 (Vereinigungsfreiheit und Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948), 98 (Vereinigungsrecht und Recht zu Kollektivverhandlungen, 1949), 100 (Gleichheit des Entgelts, 1951), 105 (Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957), 111 (Diskriminierung; Beschäftigung und Beruf, 1958), 138 (Mindestalter, 1973) und 182 (Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999).

Entsprechend gesetzlicher Vergaberegulungen und erforderlicher österreich- bzw. europaweiter Ausschreibungen gelten alle unsere Lieferantinnen und Lieferanten als „lokal“ (Österreich bzw. die EU).

## Unser Nachhaltigkeitsprogramm

Ziele	Maßnahmen	Zielhorizont	Ziel-Status
Schaffung weiterer Anreize zur Erhöhung der Arbeitssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluierung weiterer Optimierungspotentiale mit externen (z. B. AUVA) und internen Experten</li> <li>• Neuaufnahme des Kriteriums „Teilnahme an Sicherheitskoordinierungsbesprechungen“</li> <li>• Adaptierung des Kriteriums „Ausbildung Sicherheitsvertrauensperson Führungsebene“ (Einführung für 2021 geplant)</li> </ul>	2020	●
Erhöhung der Digitalisierung in der Bauabwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluierung der vorhandenen Systeme</li> <li>• Erarbeitung von Zuschlagskriterien zur Beurteilung der Digitalisierung in der Baumsetzung</li> </ul>	2020	●
Verpflichtende Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien bei der Beschaffung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung von weiteren Nachhaltigkeitskriterien</li> <li>• Evaluierung Feedbackrunden in einzelnen Warengruppen zu den Ausschreibungsunterlagen (insbesondere im Hinblick auf den Kriterienkatalog)</li> <li>• Überprüfung von Lieferanten zur Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien</li> <li>• Weiterentwicklung der Warengruppensteckbriefe in Bezug auf die Kernstrategie Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz (erledigt)</li> <li>• Integrierung des Kriterienkatalogs und des Leitfadens „Nachhaltige Beschaffung“ in den Beschaffungsprozess und somit Sicherstellung dessen Anwendung im Konzern (erledigt)</li> </ul>	2025	◐
Neuaufnahme des Kriteriums „Ökobilanz Asphalt“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung der erforderlichen Bestimmungen für dieses Kriterium</li> <li>• Abstimmung mit den Vertretern der Interessenvereinigung</li> </ul>	2021	●
Neuaufnahme des Kriteriums „Ökobilanz Beton-Stahl“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung und Umsetzung in Form von Pilotprojekten</li> </ul>	2021	⊗
Forcierung der weiteren Reduktion des Schadstoffausstoßes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorab Beschaffenheitsuntersuchung bei Bauprojekten zur Erstellung eines Ressourcenplanes zur vorausschauenden Planung für Wiederverwertungen</li> <li>• Erforschung und Einsatz von Ökobeton</li> </ul>	Jährlich	●



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung von regionalen Losen (Losregelung)</li> </ul>	
--	---	--

- Erreicht/Umgesetzt  
  In Bearbeitung  
  Ausständig/Versoben  
  Gestrichen  
  Neu

### Unser Beitrag zu den SDGs und Zielen

SDGs	Ziele	Unser Beitrag
 <p><b>Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b></p>	<p>8.4: Bis 2030 die weltweite Ressourceneffizienz in Konsum und Produktion Schritt für Schritt verbessern und die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung anstreben, im Einklang mit dem Zehnjahres-Programmrahmen für nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster, wobei die entwickelten Länder die Führung übernehmen</p> <p>8.8: Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, einschließlich der Wanderarbeitnehmer, insbesondere der Wanderarbeitnehmerinnen, und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern</p>	<p>Die ASFINAG setzt mehrere Schritte, um auch in der Lieferkette Grundsätze der Nachhaltigkeit einzuführen. Für alle großen Vergabeverfahren im Baubereich werden Sozial- und Umweltkriterien bei der Ermittlung der Bestbietenden berücksichtigt.</p> <p>Alle Lieferantinnen und Lieferanten müssen zusätzlich ab einer Auftragssumme von EUR 20.000 eine Bieter- bzw. Integritätsklärung unterzeichnen. Dazu gehört unter anderem die Verpflichtung zur Einhaltung aller arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften. Diese umfassen auch wesentliche Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation.</p>
 <p><b>Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen</b></p>	<p>12.2: Bis 2030 die nachhaltige Bewirtschaftung und effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen erreichen</p> <p>12.7: In der öffentlichen Beschaffung nachhaltige Verfahren fördern, im Einklang mit den nationalen Politiken und Prioritäten</p>	<p>Im Rahmen der Bestbieterermittlung werden Lieferantinnen und Lieferanten im Hinblick auf diverse Umweltkriterien geprüft, u. a. auf das Vorhandensein von Maßnahmen zur Reduzierung von Transportkilometern, zur Förderung der CO<sub>2</sub>-Neutralität bei der Stahlproduktion oder zur Reduzierung des Einsatzes von Primärbaustoffen. Auf diese Weise fördert die ASFINAG auch die Innovationskraft in der Lieferkette.</p>



**Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen**

16.5: Korruption und Bestechung in allen ihren Formen erheblich reduzieren

Die ASFINAG trifft umfassende Vorkehrungen, um Korruption und Bestechung in der Lieferkette zu verhindern. Im Rahmen der Bieter- oder Integritätserklärung sind Lieferantinnen und Lieferanten verpflichtet, organisatorische Maßnahmen zur Verhinderung von wirtschaftskriminellen Handlungen festzulegen.

Mit der Aufnahme der Qualitätskriterien „Zertifizierung nach ÖN ISO 19600“ (Compliance-Managementsystem) sowie „Zertifizierung nach DIN ISO 37001“ (Managementsysteme zur Korruptionsbekämpfung) in den Kriterienkatalog können wir zukünftig Unternehmen mit entsprechenden Systemen zur Vermeidung von Korruption und Bestechung auch qualitativ bewerten. Damit wird ein Anreiz für unsere Lieferantinnen und Lieferanten zur Implementierung dieser Systeme geschaffen.

**GRI:** 102-09, 102-10, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 203-2, 204-1, 308-1, 403-2, 412-3, 414

# EU-TAXONOMIE

Die EU-Taxonomie



# DIE EU-TAXONOMIE

## Hintergrund zur EU-Taxonomie

---

Die Verordnung (EU) 2020/852 („EU-Taxonomie“) trat am 12. Juli 2020 in Kraft und ist für nichtfinanzielle Berichte, die nach dem 31.12.2021 veröffentlicht werden, anzuwenden. Sie zielt darauf ab, Investitionsströme in Richtung einer Nachhaltigkeitstransformation im Sinne des European Green Deal zu lenken, indem für die Wirtschaftsaktivitäten, technische Nachhaltigkeitskriterien definiert werden und so der Anteil nachhaltiger Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben gemessen und berichtet werden kann. Das stellt einen bedeutenden regulatorischen Schritt dar, um Transparenz im Bereich Nachhaltigkeit zu schaffen.

In den delegierten Rechtsakten zur EU-Taxonomie sind diese technischen Kriterien für eine ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeit in Bezug auf die in der Verordnung festgelegten Umweltziele im Detail definiert. Die folgenden sechs Umweltziele werden in der Verordnung genannt:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Schutz der Wasser- und Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung/Verminderung der Umweltverschmutzung
6. Schutz von Biodiversität und Ökosystemen

Nach der Verordnung gilt eine Wirtschaftsaktivität als ökologisch nachhaltig, wenn sie einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der Umweltziele leistet und kein anderes Umweltziel negativ beeinträchtigt („do no significant harm“, DNSH). Außerdem muss die Wirtschaftsaktivität unter Einhaltung gewisser sozialer Mindestschutzanforderungen durchgeführt werden. Diese Mindestschutzanforderungen richten sich nach den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte einschließlich der Erklärung über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit durch die Internationale Arbeitsorganisation (IAO), der acht Kernarbeitsnormen der IAO und der Internationalen Charta der Menschenrechte.

Ob ein wesentlicher Beitrag zu einem der Umweltziele geleistet wird bzw. keine negative Beeinträchtigung der Umweltziele vorliegt, ist anhand der von der EU-Kommission detailliert vorgegebenen technischen Kriterien zu ermitteln. Damit eine Wirtschaftsaktivität als nachhaltig gelten kann, müssen all diese Kriterien erfüllt sein.

Zum derzeitigen Zeitpunkt sind die technischen Kriterien für einen wesentlichen Beitrag für die ersten beiden Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel vorhanden. Die technischen Kriterien für den wesentlichen Beitrag zu den verbleibenden Umweltzielen sind derzeit noch im Entwurfsstadium und werden voraussichtlich 2022 veröffentlicht.

Darüber hinaus ist die EU-Kommission damit betraut, die Taxonomie künftig auf soziale Belange und Good Governance auszuweiten. Eine Veröffentlichung der EU-Kommission für die erweiterte Taxonomie ist ebenfalls ab 2022 zu erwarten.

Gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung haben Nichtfinanz-Unternehmen in ihrem nichtfinanziellen Bericht 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. Als Voraussetzung zur Offenlegung solcher Investitionen gelten folgende Kriterien, die vollständig erfüllt sein müssen:

- Es wurden Leistungen bzw. Erzeugnisse aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten erworben
- Die Einzelmaßnahme führt zu einer Treibhausgasreduktion oder zur Dekarbonisierung
- Die Implementierung und Operationalisierung der Maßnahmen geschieht innerhalb von 18 Monaten

Ausschlaggebend für die Bestimmung der Taxonomiefähigkeit ist die genaue Beschreibung der Wirtschaftstätigkeiten und ihre Anwendbarkeit auf das Geschäftsmodell der ASFINAG.

### **Analyse und Auswertung der EU-Taxonomiefähigkeit (Anhangangabe gemäß Annex I)**

---

Die ASFINAG hat Ende des Jahres 2021 die eigenen Wirtschaftstätigkeiten analysiert, um diese mit den ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten gem. delegiertem Rechtsakt zur Klimataxonomie abzugleichen. Im Rahmen mehrerer Workshops wurde die Bewertung der eigenen Taxonomiefähigkeit in zwei Phasen vorgenommen:

- Phase 1: Eingrenzung der in der Taxonomie definierten Wirtschaftstätigkeiten und Matching mit den Tätigkeiten der ASFINAG
- Phase 2: Bewertung der eingegrenzten Tätigkeiten anhand der genauen Beschreibung der Wirtschaftstätigkeiten und NACE Codes sowie der Anforderungen der technischen Bewertungskriterien

Zur Eingrenzung der Wirtschaftstätigkeiten (Phase 1) wurde in einer ersten Analyse eine Longlist an potenziellen Aktivitäten erstellt. Diese Aktivitäten wurden anhand der Beschreibung und der technischen Bewertungskriterien der EU-Taxonomie mit den tatsächlichen Sachverhalten der ASFINAG abgeglichen. Zur weiteren Bewertung wurden nur jene Wirtschaftstätigkeiten aufgenommen, die dem Wortlaut der Taxonomie entsprechen (Phase 2). In weiterer Folge nahmen Expertinnen und Experten der ASFINAG die Analyse der eingegrenzten Wirtschaftstätigkeiten vor.

Der Umfang der innerhalb der EU-Taxonomie angeführten Wirtschaftstätigkeiten fokussiert sich auf CO<sub>2</sub>-intensive Sektoren und somit dort auch besonderes Potential für Einsparungen besteht.

Die Kernaktivität der ASFINAG ist Planung, Bau und Betrieb von Autobahnen und Schnellstraßen, während eigenständiger Umsatz durch die Bemaunung generiert wird. Es ist hierbei hervorzuheben, dass die EU-Taxonomie im Bereich der Infrastruktur beim Umweltziel Klimaschutz die Wirtschaftstätigkeiten auf CO<sub>2</sub>-arme Infrastruktur einschränkt und nicht den gesamten Sektor vollständig umfasst. Dazu gehören bspw. die „Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“, „Schienenverkehrsinfrastruktur“ sowie „Infrastruktur für persönliche Mobilität, Radverkehrslogistik“.

**Diese Eingrenzung des Sektors Infrastruktur bedeutet, dass die von der ASFINAG ausgeübten Wirtschaftsaktivitäten im Rahmen des Ziels Klimaschutz von der EU-Taxonomie nicht erfasst sind und für die Kerntätigkeit der ASFINAG kein Umsatz oder Betriebskosten und nur bedingt Investitionsausgaben im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen werden können.**

Anmerkung: Im Rahmen des Umweltziels Anpassung an den Klimawandel ist ein Ausweis von taxonomiefähigen Umsätzen nur bei Vorliegen sog. „ermöglicher Tätigkeiten“ vorgesehen. Die Wirtschaftsaktivität „6.15. Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ ist nicht als ermöglichende Tätigkeit klassifiziert.

Wirtschaftsaktivitäten, die nicht von der EU-Taxonomie erfasst sind, sind im Verständnis der ASFINAG als „nicht taxonomiefähig“ zu verstehen und geben noch keine Auskunft darüber aus, ob die Aktivität grundsätzlich nachhaltig ist oder nicht. Dennoch hat die ASFINAG durch die Einnahme der Maut einen wichtigen Hebel, durch Bepreisung die Anzahl der verschiedenen Fahrzeugklassen und -typen auf den Straßen zu beeinflussen und hat somit eine wichtige ökologische Steuerungswirkung. Seit 2020 gelten neue Mauttarife für Fahrzeuge über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht: Die Mauttarife für diese Fahrzeugklasse mit Elektro- oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb wurden deutlich gesenkt. Auch die Fahrzeuge der Emissionsklasse VI erhalten einen Tarifbonus (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

Der Fokus der Nachhaltigkeitsstrategie der ASFINAG liegt auf der nachhaltigen Ausübung der eigenen Kernaktivität. Die ASFINAG setzt eine Reihe von Maßnahmen, die Treibhausgasemissionen während des Betriebs des Autobahnen- und Straßennetzes zu reduzieren. Gemäß delegiertem Rechtsakt zu Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung können die Investitionen und Aufwendungen dieser Aktivitäten unter bestimmten Voraussetzungen als taxonomiefähige Einzelmaßnahmen offengelegt werden.

Um Investitionen für Einzelmaßnahmen als „grün“ ausweisen zu können, müssen getätigte Investitionen taxonomiekonform sein. Das bedeutet, dass auch zugekaufte Produkte oder Dienstleistungen gemäß delegiertem Rechtsakts zu Art. 8. taxonomiekonform hergestellt sein müssen. Im Folgenden werden taxonomiefähige Investitionen unter CapEx ausgewiesen. Die genaue Bestimmung taxonomiekonformer Einzelmaßnahmen ist derzeit noch unklar und die ASFINAG erwartet für 2022 weitere Klärungen seitens der EU-Kommission, um eine Bewertung der Taxonomiekonformität für 2022 durchführen zu können.

### **Initiativen zur Dekarbonisierung der Zielaktivität „Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ (taxonomiefähig)**

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen der ASFINAG beispielhaft aufgeführt, die Energieeinsparungen und Emissionsreduktionen bewirken und die für das Berichtsjahr 2021 als taxonomiefähig bewertet wurden. Investitionskosten für diese Maßnahmen sind in der unten folgenden Tabelle unter CapEx zusammengefasst.

#### **Erneuerbare Energie**

Um eine bilanzielle Energieautarkie zu erreichen und negative Umwelteinflüsse zu minimieren, forciert die ASFINAG die eigene Energieerzeugung aus erneuerbaren Energietechnologien, insbesondere aus Photovoltaik („4.1 Stromerzeugung mittels Fotovoltaik-Technologie“) und aus Wasserkraft („4.5 Stromerzeugung aus Wasserkraft“). Anlagen werden vor allem dort errichtet, wo der erzeugte Strom direkt verbraucht werden kann. Dadurch wird der Energiebedarf mit sauberer Energie gedeckt und Emissionen können reduziert werden.

Die EU-Taxonomie definiert die Aktivität 4.1 folgendermaßen: „Bau oder Betrieb von Stromerzeugungsanlagen, die Strom mittels Fotovoltaik-Technologie erzeugen.“

Die ASFINAG hat sich als Ziel gesetzt, photovoltaische Großanlagen mit einem Gesamt-Produktionsvolumen von 100 MWp zu errichten, um die bilanzielle Autarkie im Unternehmen zu ermöglichen (siehe Kapitel Energie und Emissionen im Betrieb, S. 92).

Im Jahr 2021 wurden photovoltaische Anlagen von 2.407 kWp errichtet und weitere Anlagen mit insgesamt 5.285 kWp sind in Planung.

Neben den PV-Anlagen werden Projekte zum Ausbau von Kleinwasserkraftwerken geplant und umgesetzt. Gemäß EU-Taxonomie beinhaltet die Aktivität 4.5 den „Bau oder Betrieb von Stromerzeugungsanlagen, die Strom aus Wasserkraft erzeugen“.

Ende 2020 ist das Kraftwerk am Gonderbach zur Versorgung des Flirscher Tunnels in Betrieb gegangen und wurde im Dezember 2020 von der ASFINAG übernommen. Das Kraftwerk hat eine Erzeugungskapazität von etwa 130 kWh, wobei der Tunnel ca. 40 bis 50 kW verbraucht. Der überschüssige Strom wird in das TINETZ (Tiroler Netze) eingespeist. Das Kraftwerk Semmering, das derzeit noch umgesetzt wird, wird dem Projekt in Flirsch ähneln und die Inbetriebnahme des Kraftwerks wird voraussichtlich im Frühjahr 2023 stattfinden. Ein weiteres Kraftwerk in Karawanken ist derzeit noch in Planung.

### **Fuhrpark und Mobilien**

Die Wirtschaftsaktivität „3.3. Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ beschreibt die „Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen“. Diese Wirtschaftsaktivität bezeichnet all jene Fahrzeuge als taxonomiekonform, die möglichst emissionsarm bis hin zu emissionsfrei sind.

Mit dem Einsatz von elektrischen PKWs und einem LKW, hat die ASFINAG bereits taxonomielevanten Output aus der Wirtschaftsaktivität 3.3 erworben. Daher werden in dem Berichtsjahr 2021 die Investitionen für diese Fahrzeuge als taxonomiefähig angeführt.

### **Initiativen zur Dekarbonisierung der Zielaktivität „Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ (nicht taxonomiefähig)**

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen der ASFINAG beispielhaft aufgeführt, die Energieeinsparungen und Emissionsreduktionen bewirken und die in Zukunft entlang der Taxonomie bewertet werden können, für das Berichtsjahr 2021 jedoch noch nicht als taxonomiefähig berücksichtigt wurden.

#### **Infrastruktur für CO<sub>2</sub>-arme Mobilität**

Für die Aktivitäten der ASFINAG sind nach der ersten Analyse die Wirtschaftsaktivitäten „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ und „6.15 Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ in Betracht gezogen worden. Für das Jahr 2021 sind keine passenden Projekte für diese Wirtschaftsaktivitäten bekannt, die der Einschränkungen der Beschreibung entsprechen.

Die Kommission definiert die Wirtschaftsaktivität „6.14 Schienenverkehrsinfrastruktur“ als „Bau, Modernisierung, Betrieb und Wartung von Bahnverkehrsstrecken und Untergrund-Bahnverkehrsstrecken, Brücken und Tunneln, Bahnhöfen, Terminals, Serviceeinrichtungen sowie

Sicherheits- und Verkehrsmanagementsystemen, einschließlich Dienstleistungen von Architekten, Ingenieurdienstleistungen, Dienstleistungen für technisches Zeichnen, Gebäudeinspektion, Vermessungs- und Kartierungsleistungen usw., sowie Durchführung physikalischer, chemischer und sonstiger analytischer Tests aller Arten von Materialien und Produkten“.

Die ASFINAG plant in Zusammenarbeit mit der ÖBB die Errichtung von Park & Ride-Anlagen, die dem Umstieg von Passagieren auf öffentliche Verkehrsmittel dienen sollen. Zukünftig sollen auf Straßen Anzeigen errichtet werden, die den Status der Park & Ride-Anlagen ankündigen (z. B. Abfahrtszeit des nächsten Zuges, Anzahl der freien Parkplätze). Diese Anlagen dienen als Anschlussstelle für den multimodalen Verkehr (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

In der Vergangenheit unterstützte die ASFINAG auch den Bau von Park & Drive-Anlagen, sodass Ende 2020 insgesamt über 3.000 Stellplätze entlang österreichischer Autobahnen und Schnellstraßen zur Verfügung standen. Die Errichtung der Park & Drive-Anlagen soll der Unterstützung von Fahrgemeinschaften und der Erhöhung des Besetzungsgrades der PKW auf dem ASFINAG Netz und somit der Reduktion von Treibhausgasemissionen dienen (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

Der Wortlaut der Wirtschaftsaktivität zur Schieneninfrastruktur lässt derzeit eine genaue Zuweisung nicht zu, da unklar ist, ob multimodaler Verkehr und die dazugehörige Infrastruktur im Sinne der ASFINAG in der Beschreibung erfasst sind.

Die Wirtschaftsaktivität 6.15 (im Sinne von Annex I – Klimaschutz) „Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr“ inkludiert „Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Infrastruktur, die für den Betrieb eines emissionsfreien Straßenverkehrs ohne CO<sub>2</sub>-Abgasemissionen erforderlich ist, sowie von Umladeinfrastruktur und von für den Betrieb des Ortsverkehrs erforderlicher Infrastruktur“.

Da die ASFINAG derzeit die Straßen für alle Fahrzeugklassen und -typen zur Verfügung stellt, kann der Anteil der Straßen, der nur von CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen genutzt wird, nicht separat ausgewiesen werden und somit ist die Aktivität Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr nicht auf die ASFINAG anwendbar. Jedoch verfügte die ASFINAG im Jahr 2020 bereits über 30 Raststationen mit Ladestationen für E-Fahrzeuge und diese wird kontinuierlich ausgebaut. Ab dem Jahr 2023 sind der Bau und die Inbetriebnahme der „Rastplätze der Zukunft“ geplant, um CO<sub>2</sub>-arme Mobilität weiter zu fördern. Diese Rastplätze verfügen über E-Ladestationen zur Versorgung elektrischer bzw. Hybridfahrzeuge. Zusätzliche sind Pläne zur Errichtung von Wasserstofftankstellen am ASFINAG-Netz in Salzburg in Ausarbeitung (siehe Kapitel Verkehrsemissionen, S. 99).

Die ASFINAG setzt sich zudem für die Reduktion der Emissionen des Verkehrs durch die Reduktion von baustellen- und unfallbedingtem Stau ein. Es werden außerdem regelmäßig Studien in der Größenordnung zur Verflüssigung des Verkehrs und Reduktion von Stau umgesetzt, die zu einer indirekten Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

### **Anpassung der Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr an den Klimawandel**

Die Wirtschaftsaktivität 6.15 (im Sinne von Annex II – Klimaanpassung) „Infrastruktur für den Straßenverkehr und den öffentlichen Verkehr“ inkludiert „Bau, Modernisierung, Wartung und Betrieb von Autobahnen, Wegen, Straßen, sonstigen Straßen und Wegen für Fahrzeuge und Fußgänger, Bodenarbeiten auf Wegen, Straßen, Autobahnen, Brücken oder in Tunneln sowie Bau von Rollbahnen [...]“. Das Ziel dieser Wirtschaftsaktivität ist die Steigerung der Klimaresilienz durch die Etablierung von



Anpassungsmaßnahmen an klimatische Veränderungen der gesamten automobilen Infrastruktur und geht über die zuvor genannte CO<sub>2</sub>-arme Infrastruktur hinaus.

Die ASFINAG schützt als Teil regulatorischer Auflagen die Autobahn- und Straßeninfrastruktur vor Naturgefahren und Umweltschäden durch zahlreiche Maßnahmen, die auf historischen Daten und Auswertungen beruhen. Im Rahmen des Umweltziels ist eine vorausschauende Analyse, basierend auf IPCC-basierten Klimaszenarien, Voraussetzung, um Initiativen entlang der Taxonomie für Klimaanpassung ausweisen zu können. Die ASFINAG zieht im kommenden Berichtsjahr 2022 eine Kosten-Nutzen-Analyse in Erwägung, um eine mit der Taxonomie im Einklang stehende Bewertung für die wichtigsten Streckennetze auszuführen.

Die ASFINAG kann jedoch hier keine Umsätze ausweisen, da 6.16 des Annex II nicht als ermöglichende Wirtschaftsaktivität klassifiziert ist. Für das Berichtsjahr können des Weiteren keine CapEx ausgewiesen werden, da keine Investitionskosten im Sinne der Wirtschaftsaktivität ausgeführt wurden.

### **Informationen und Kommunikation**

Die ASFINAG entwickelt derzeit eine Handy-Applikation, die die Möglichkeit für Mitfahrgelegenheiten für Passagiere anzeigt, und somit zu einer Reduktion des Individualverkehrs führen soll. Die App soll frei zugänglich und gratis angeboten werden. Die Investitionen betragen derzeit in etwa 3 Mio. €.

Die tatsächlichen Emissionsreduktionen sind abhängig vom Individualverhalten der Straßenteilnehmer. Für eine Einordnung unter die Taxonomie ist jedoch eine genaue Lebenszyklusanalyse notwendig, die daher nicht erhoben werden kann.

### **Marktnahe Forschung**

Um eine nachhaltige Ausübung der Kernaktivität sicherzustellen und negative Einflüsse auf Klima und Umwelt zu minimieren, entwickelt die ASFINAG zahlreiche Projekte, u. a. mit Fokus auf die Dekarbonisierung des Verkehrs.

Auf verschiedenen Streckenabschnitten des A+S-Netzes wird getestet, ob Geschwindigkeitsharmonisierungen oder eine optimierte Deckengestaltung zu Energieeinsparungen und somit zu einer Reduktion von CO<sub>2</sub> im Verkehr beitragen. Durch die Nutzung von Lärmschutzwänden als Träger für PV-Anlagen, soll darüber hinaus auch eine Reduktion der Emissionen im Betrieb vorangetrieben werden.

### **Bau und Immobilien**

Der Gebäudebestand der ASFINAG (Bürogebäude und Autobahnmeistereien) wird regelmäßigen Kontrollen unterzogen, um eine vorzeitige Sanierung bzw. Komplettsanierungen durchzuführen. Damit gewährleistet die ASFINAG eine langlebige und nachhaltige Nutzungsdauer der Objekte.

Um nachhaltig finanziell zu wirtschaften und Ressourcen zu schonen, werden Investitionen in Sanierungsarbeiten proaktiv getätigt. Durch die frühzeitigen Arbeiten können somit komplette und ressourcenintensive Wiedererrichtungen vermieden werden. Ausgewählten Einzelmaßnahmen, wie die Sanierung von Fassaden oder komplette thermische Sanierungen, führen zudem zu einer Energieeffizienzsteigerung der betriebenen Gebäude.

### **Forstwirtschaft**

Die Aktivität 1.4 wird in der EU-Taxonomie als "Waldbewirtschaftungstätigkeiten mit dem Ziel, einen oder mehrere Lebensräume oder eine oder mehrere Arten zu erhalten. Konservierende Forstwirtschaft geht

mit keiner Änderung der Landnutzungskategorie einher und findet auf Flächen statt, die der Definition für „Wald“ nach nationalem Recht [...] entsprechen“ definiert.

Da Verkehrswege in die Lebensräume von Tieren und Pflanzen eingreifen, werden ökologische Flächen zum Ausgleich für den Straßenneubau und zum Erhalt der heimischen Flora und Fauna angelegt und bewirtschaftet (siehe Kapitel Artenvielfalt, S. 103).

Die aktive Bewirtschaftung der Grün- und Waldflächen hat eine positive Wirkung auf das ökologische Gleichgewicht. Sie dienen nicht nur als natürlicher Lebensraum für Tiere und Pflanzen, sondern dienen auch der Staub- und Schadstofffilterung und bieten Sicht- und Seitenwindschutz für die Nutzer der ASFINAG Infrastruktur.

## **Bewertung der taxonomielevanten Finanzkennzahlen**

---

### **Bilanzierung und Bewertungsmethoden**

Die aufgeführten Leistungskennzahlen sind angelehnt an die Definition des Annex I des Delegierten Rechtsakts zu Art. 8. Aufgrund der nicht gedeckten Wirtschaftsaktivitäten und der Erstveröffentlichung des Berichts zur EU-Taxonomie gibt es keine kontextuellen Zusatzinformationen.

### **Umsatz**

Der Anteil eines taxonomiefähigen Umsatzes wird durch Produkte und Serviceleistungen generiert, die im Einklang mit taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten stehen (Zähler), diese werden durch den gesamten Nettoumsatz (Nenner) geteilt, der auf dem konsolidierten Netto-Umsatz gemäß [IAS 1.82 (a)] basiert. Weitere Informationen finden Sie im ASFINAG Geschäftsbericht 2021, Finanzberichterstattung.

Mit Bezug auf den Zähler konnten keine umsatzrelevanten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert und somit keine taxonomiefähigen Umsätze ausgewiesen werden.

### **CapEx**

Neben Investitionen in Vermögensgegenstände, die für die Erbringung eigener umsatzbezogener Wirtschaftsaktivitäten notwendig sind (CapEx der Kategorien (a) und (b) gemäß Annex I des delegierten Rechtsakts zu Art. 8), gelten auch Investitionen in Produkte oder Serviceleistungen aus taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten sowie die Umsetzung von Einzelmaßnahmen, die es den Zieltätigkeiten ermöglichen, kohlenstoffarm zu werden oder zu einer Treibhausgasreduktion führen, als taxonomiefähige Investitionsausgaben (CapEx der Kategorie (c) gemäß Annex I des delegierten Rechtsakts zu Art. 8).

Ausgehend von den Zugängen des Anlagespiegels wurden diese Investitionen identifiziert bzw. wo dies aufgrund der Gliederungstiefe nicht möglich war durch Auswertungen auf Projektkostenebene ergänzt und die oben beschriebenen Einzelmaßnahmen, sofern sie Wirtschaftsaktivitäten der EU-Taxonomie zugeordnet werden können, kumulativ als taxonomiefähige Investitionsausgaben zusammengefasst. Zusätzlich wurden sie und deren Anteil in Bezug auf die Gesamtinvestitionen ausgewiesen.

Da ASFINAG keine umsatzbezogenen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert hat, werden darüber hinaus keine weiteren Investitionsausgaben der Kategorie CapEx (a) und (b) als taxonomiefähig eingestuft. Alle weiteren Investitionsausgaben, die nicht den Erwerb von Output oder die Umsetzung Einzelmaßnahmen iSd CapEx Kategorie (c) darstellen, werden als nicht taxonomiefähig klassifiziert.

Der Nenner der Gesamtinvestitionen laut EU-Taxonomie entspricht den gesamten Zugängen zu materiellen und immateriellen Vermögensgegenständen laut Anlagenspiegel inklusive aktivierter Nutzungsrechte gemäß IFRS 16.

### OpEx

Da keine umsatzbezogenen taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert wurden und die taxonomiefähigen Betriebsausgaben der Kategorie (c) iSd Annex I des Delegierten Rechtsakts zu Art. 8 in Summe der Höhe nach unwesentlich sind, werden die Betriebsausgaben als zur Gänze nicht taxonomiefähig klassifiziert. Aufgrund der Unwesentlichkeit wurden OpEx nicht ermittelt.

### Disaggregation

Da keine taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten identifiziert wurden, ist diese Angabe nicht anwendbar.

	Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten (in %)	Anteil der nicht taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten (in %)
<b>Umsatz</b>	0,00%	100,00%
<b>CapEx</b>	9,43%	90,57%
<b>OpEx</b>	0,00%	100,00%

Ziel der ASFINAG ist es, die Infrastruktur besonders umweltfreundlich zu betreiben und bewirtschaften. Daher werden im folgenden Jahr weitere Möglichkeiten in Erwägung gezogen, die Nachhaltigkeitsinitiativen der ASFINAG mit den Anforderungen der EU-Taxonomie in Einklang zu bringen.

## KENNZAHLEN-VERZEICHNIS

Gesellschaft						
Ethik & Compliance	Einheit	GRI	2018	2019	2020	2021
Geschäftsstandorte mit Korruptionsrisikoprüfung	%	205-01	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Über Anti-Korruption informiertes Personal	%	205-02	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Zu Anti-Korruption geschultes Personal	Anzahl	205-02	96,00	164,00	247,00	369,00
Über Anti-Korruption informierte Führungskräfte	%	205-02	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Zu Anti-Korruption geschulte Führungskräfte	Anzahl	205-02	12,00	35,00	46,00	123,00
Über Anti-Korruption informiertes Executive Management	%	205-02	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Zu Anti-Korruption geschultes Executive Management	Anzahl	205-02	9,00	8,00	8,00	8,00
Über Anti-Korruption informierte Geschäftspartner	%	205-02	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Korruptionsfälle	Anzahl	205-03	0,00	0,00	0,00	0,00
Wesentliche Fälle von Non-Compliance oder Verfahren	Anzahl	205-03	n/a	n/a	n/a	0,00
Entlassungen / Abmahnungen wegen Korruption	Anzahl	205-03	0,00	0,00	0,00	0,00
Beendete Geschäftsbeziehungen wegen Korruption	Anzahl	205-03	0,00	0,00	0,00	0,00
Klagen gegen ASFINAG wegen Korruption	Anzahl	205-03	0,00	0,00	0,00	0,00
Sicherheitspersonal mit Menschenrechtsschulung	%	412-02	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Geschäftsstandorte mit Menschenrechtsprüfung	%	412-01	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Stunden Schulungen zu Menschenrechtspolitik	Anzahl	412-02	682,00	1 024,00	955,00	2 154,00
Anzahl Teilnehmer	Anzahl	412-02	96,00	164,00	247,00	369,00
davon Führungskräfte	Anzahl	412-02	12,00	35,00	46,00	123,00
Anzahl Mautaufsichtsorgane per 31.12.	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	103,00
Mautaufsichtsorgane mit Schulung	%	-	n/a	n/a	n/a	100,00%
Anzahl Rastanlagen	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	254,00
Barrierefreie Rastanlagen	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	93,00
Stunden Schulungen zum Thema Barrierefreiheit	h	-	n/a	n/a	n/a	15,00
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>						
<b>Attraktive Arbeitgeberin</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Personal gesamt per 31.12.	Headcount	102-07	2 822,00	2 878,00	2 967,00	3 015,00
ASFINAG Personal	Headcount	102-07	2 394,00	2 481,00	2 608,00	2 691,00
Personal der Länder	Headcount	102-08	428,00	397,00	359,00	324,00
Teilzeitpersonal per 31.12.	Headcount	102-08	350,00	351,00	373,00	405,00
Frauen	Headcount	102-08	289,00	287,00	297,00	324,00
Männer	Headcount	102-08	61,00	64,00	76,00	81,00

Befristetes Personal per 31.12.	Headcount	102-08	59,00	53,00	55,00	60,00
Frauen	Headcount	102-08	15,00	12,00	8,00	16,00
Männer	Headcount	102-08	44,00	41,00	47,00	44,00
Durchschn. Full Time Equivalent (FTE)	FTE	102-07	2 704,46	2 746,89	2 795,65	2 865,99
Frauen	FTE	102-07	535,81	571,50	582,72	619,39
Männer	FTE	102-07	2 168,65	2 175,39	2 212,92	2 246,60
Sollarbeitsstunden	h	102-07	5 490 053,80	5 576 186,70	5 675 162,73	5 817 960,00
Durchschn. Headcount (HC)	Headcount	102-07	2 838,08	2 885,00	2 934,10	3 019,56
Austritte ASFINAG-Personal	Headcount	401-01	76,00	75,00	66,00	65,00
Frauen	Headcount	401-01	15,00	31,00	24,00	22,00
Männer	Headcount	401-01	61,00	44,00	42,00	43,00
unter 30	Headcount	401-01	12,00	19,00	12,00	13,00
30-50	Headcount	401-01	62,00	45,00	44,00	45,00
über 50	Headcount	401-01	2,00	11,00	10,00	7,00
Fluktuationsrate	%	401-01	2,69%	2,61%	2,22%	2,16%
Neues ASFINAG-Personal	Headcount	401-01	187,00	198,00	218,00	174,00
Frauen	Headcount	401-01	55,00	62,00	67,00	62,00
Männer	Headcount	401-01	132,00	136,00	151,00	112,00
unter 30	Headcount	401-01	74,00	85,00	75,00	66,00
30-50	Headcount	401-01	94,00	101,00	128,00	98,00
über 50	Headcount	401-01	19,00	12,00	15,00	10,00
Personal mit Kollektivvertrag per 31.12.	Headcount	401-02	2 811,00	2 867,00	2 959,00	3 007,00
Lehrlinge per 31.12.	Headcount	-	21,00	30,00	37,00	32,00
Anteil Lehrlinge an gesamter Belegschaft	%	-	0,74%	1,04%	1,25%	1,06%
Verhältnis höchste Jahresvergütung : Median		-	7,06	6,85	6,60	6,60
<b>Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Arbeitsunfälle	Anzahl	403-09	72,00	63,00	58,00	69,00
Arbeitsunfälle pro 200.000 Arbeitsstd. (FTE)	Anzahl	403-09	2,66	2,29	2,07	2,40
Arbeitsunfalltage	Anzahl	403-09	943,00	913,00	871,00	1274,00
Arbeitsunfalltage pro 200.000 Arbeitsstd. (FTE)	Anzahl	403-09	34,40	32,70	30,70	43,80
Arbeitsunfalltage pro MA (HC)	Anzahl	403-09	0,33	0,32	0,29	0,42
Arbeitsunfallstunden (inkl. Folgeerkrankung)	Anzahl	403-09	5 935,80	7 121,40	6 793,80	9 937,00
Schwere Unfälle (Ausfallzeit über 23 Tage)	Anzahl	-	11,00	8,00	8,00	10,00
Anteil schwere Unfälle	%	-	15%	13%	14%	14%

Tödliche Unfälle	Anzahl	403-09	0,00	1,00	0,00	0,00
Anteil tödliche Unfälle	%	403-09	0%	2%	0%	0%
Krankenstandtage	Tage	-	29 429,26	29 333,26	24 983,05	27 613,99
Krankenstandstunden	h	-	229 548,23	228 799,43	194 867,79	215 389,00
<b>Mitarbeitendenentwicklung</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Teilnahmen Aus- und Weiterbildung gesamt	Anzahl	-	3 252,00	2 895,00	4 006,00	11 015,00
davon E-Learning	Anzahl	-	1 752,00	666,00	3 460,00	9 472,00
Stunden Aus- und Weiterbildung gesamt	h	404-01	37 222,75	41 893,37	25 577,75	39 715,00
Frauen	h	404-01	8 618,75	10 326,37	6 533,25	10 723,00
Männer	h	404-01	28 604,00	31 567,00	19 044,50	28 992,00
Durchschn. Ausbildungsstunden gesamt	h pro FTE	404-01	13,10	14,50	8,70	13,20
Durchschn. Ausbildungsstunden Frauen	h pro FTE	404-01	13,40	15,10	9,40	14,40
Durchschn. Ausbildungsstunden Männer	h pro FTE	404-01	13,00	14,30	8,50	12,70
Stunden Ausbildung Führungspositionen	h	404-01	5 871,25	6 603,62	6 271,50	7 873,50
Durchschn. Ausbildungsstunden Führungspositionen	h	404-01	28,30	32,60	32,70	41,90
Stunden Ausbildung Executive Management	h	404-01	140,00	162,00	203,00	206,00
Durchschn. Ausbildungsstunden Executive Management	h	404-01	15,60	19,40	25,40	26,90
Personal mit MAG	Headcount	-	2 822,00	2 878,00	2 967,00	3 015,00
Frauen	Headcount	-	635,00	635,00	684,00	724,00
Männer	Headcount	-	2 187,00	2 243,00	2 283,00	2 291,00
Anteil Personal mit MAG	%	404-03	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Personal mit MbO	Headcount	-	689,00	736,00	789,00	836,00
Frauen	Headcount	-	118,00	134,00	137,00	155,00
Männer	Headcount	-	571,00	602,00	652,00	681,00
Anteil Personal mit MbO	%	-	24%	26%	27%	28%
Führungskräfte mit MAG	Headcount	404-03	208,00	201,00	193,00	189,00
Frauen	Headcount	404-03	37,00	39,00	37,00	39,00
Männer	Headcount	404-03	171,00	162,00	156,00	150,00
Führungskräfte mit MbO	Headcount	-	192,00	187,00	178,00	176,00
Frauen	Headcount	-	34,00	36,00	33,00	35,00
Männer	Headcount	-	158,00	151,00	145,00	141,00
<b>Vielfalt und Chancengleichheit</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Personal gesamt per 31.12.	Headcount	405-01	2 822,00	2 878,00	2 967,00	3 015,00
Frauen	Headcount	405-01	635,00	635,00	684,00	724,00

Männer	Headcount	405-01	2 187,00	2 243,00	2 283,00	2 291,00
unter 30	Headcount	405-01	259,00	278,00	286,00	291,00
30-50	Headcount	405-01	1 648,00	1 670,00	1 720,00	1 745,00
über 50	Headcount	405-01	915,00	930,00	961,00	979,00
Frauenanteil gesamt	%	405-01	23%	22%	23%	24%
Personal in Führungspositionen per 31.12.	Headcount	405-01	208,00	201,00	193,00	189,00
Frauen	Headcount	405-01	37,00	39,00	37,00	39,00
Männer	Headcount	405-01	171,00	162,00	156,00	150,00
unter 30	Headcount	405-01	3,00	0,00	0,00	0,00
30-50	Headcount	405-01	129,00	122,00	111,00	103,00
über 50	Headcount	405-01	77,00	79,00	82,00	86,00
Frauenanteil in Führungspositionen	%	405-01	18%	19%	19%	21%
Personal im Executive Management per 31.12.	Headcount	405-01	9,00	8,00	8,00	8,00
Frauen	Headcount	405-01	2,00	1,00	1,00	1,00
Männer	Headcount	405-01	7,00	7,00	7,00	7,00
unter 30	Headcount	405-01	0,00	0,00	0,00	0,00
30-50	Headcount	405-01	5,00	5,00	4,00	4,00
über 50	Headcount	405-01	4,00	3,00	4,00	4,00
Frauenanteil im Executive Management	%	405-01	22%	13%	13%	13%
Begünstigt behinderte Mitarbeitende	Headcount	405-01	79,00	77,00	83,00	78,00
Anteil begünstigt behinderter Mitarbeitender an gesamter Belegschaft	%	405-01	3%	3%	3%	3%
Diskriminierungsfälle	Anzahl	406-01	0,00	0,00	0,00	0,00
Verhältnis Jahresvergütung Frauen : Männer		405-02	0,85	0,86	0,87	0,86
Durchschn. Jahresvergütung Frauen	EUR	405-02	48 409,56	49 898,75	52 217,52	51 144,00
Durchschn. Jahresvergütung Männer	EUR	405-02	56 747,07	58 242,93	60 265,78	59 669,00
Verhältnis Jahresvergütung Frauen : Männer (Angestelltenpositionen)		405-02	n/a	n/a	n/a	0,86
Durchschn. Jahresvergütung Frauen (Angestelltenpositionen)	EUR	405-02	n/a	n/a	n/a	51 144,00
Durchschn. Jahresvergütung Männer (Angestelltenpositionen)	EUR	405-02	n/a	n/a	n/a	59 669,00
Verhältnis Jahresvergütung Frauen : Männer (Führungspositionen)		405-02	n/a	n/a	n/a	0,93
Durchschn. Jahresvergütung Frauen (Führungspositionen)	EUR	405-02	n/a	n/a	n/a	88 210,98
Durchschn. Jahresvergütung Männer (Führungspositionen)	EUR	405-02	n/a	n/a	n/a	94 696,84
Verhältnis Jahresvergütung Frauen : Männer (Executive Management)		405-02	n/a	n/a	n/a	1,03
Durchschn. Jahresvergütung Frauen (Executive Management)	EUR	405-02	n/a	n/a	n/a	204 697,06
Durchschn. Jahresvergütung Männer (Executive Management)	EUR	405-02	n/a	n/a	n/a	199 447,79

Personal mit Anspruch auf Elternzeit	Headcount	401-03	2 777,00	2 834,00	2 926,00	2 973,00
Frauen	Headcount	401-03	629,00	658,00	678,00	718,00
Männer	Headcount	401-03	2 148,00	2 176,00	2 248,00	2 255,00
Elternkarenz	Headcount	401-03	66,00	71,00	76,00	69,00
Frauen	Headcount	401-03	52,00	48,00	59,00	54,00
Männer	Headcount	401-03	14,00	23,00	17,00	15,00
Personal nach Elternzeit zurück am Arbeitsplatz	Headcount	401-03	30,00	31,00	35,00	34,00
Frauen	Headcount	401-03	20,00	14,00	21,00	22,00
Männer	Headcount	401-03	10,00	17,00	14,00	12,00
Personal 12 Monate nach Elternzeit beschäftigt	Headcount	401-03	33,00	30,00	29,00	34,00
Frauen	Headcount	401-03	19,00	20,00	13,00	21,00
Männer	Headcount	401-03	14,00	10,00	16,00	13,00
Vaterfrühkarenz	Headcount	401-03	20,00	10,00	11,00	17,00
Bildungskarenz	Headcount	-	3,00	5,00	9,00	10,00
Frauen	Headcount	-	1,00	3,00	4,00	8,00
Männer	Headcount	-	2,00	2,00	5,00	2,00

### Verkehr

Verfügbarkeit unseres Straßennetzes	Einheit	GRI	2018	2019	2020	2021
Streckennetz	km	-	2 223,00	2 233,00	2 249,00	2 249,00
Fahrleistung	Mio. Kfz-km	203-01	32 481,40	32 873,38	26 259,11	29 074,30
Schwerverkehr	Mio. Kfz-km	203-01	3 816,40	3 849,84	3 673,37	3 995,90
Leichtverkehr	Mio. Kfz-km	203-01	28 665,00	29 023,54	22 585,74	25 078,40
Staeinheiten	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	36 329,00	47 612,00	37 576,00	39 559,00
Überlastung	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	9 236,00	11 054,00	2 756,00	4 651,00
Unfall	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	8 689,00	10 436,00	7 117,00	9 429,00
Baustelle	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	5 859,00	10 085,00	9 510,00	9 637,00
Panne	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	2 168,00	3 483,00	2 370,00	2 826,00
Sonstiges	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	4 826,00	4 002,00	8 404,00	4 698,00
Nicht zugeordnet	1km Strecke für 1h gestaut	203-01	5 551,00	8 552,00	7 419,00	8 318,00
Sichere Straßen	Einheit	GRI	2018	2019	2020	2021
Unfälle	Anzahl	416-01	2 302,00	2 269,00	1 601,00	Kennzahlen folgen im Update



Unfallrate	pro Mio. km Fahrleistung	416-01	0,071	0,069	0,061	Kennzahlen folgen im Update
Schwerverletzte	Anzahl	416-01	376,00	383,00	215,00	Kennzahlen folgen im Update
Schwerverletztenrate	pro Mio. km Fahrleistung	416-01	0,012	0,012	0,008	Kennzahlen folgen im Update
Verkehrstote (vorläufiger Wert 2021)	Anzahl	416-01	33,00	35,00	34,00	37,00
Getötetenrate (vorläufiger Wert 2021)	pro Mio. km Fahrleistung	416-01	0,001	0,001	0,001	0,001
<b>Umwelt</b>						
<b>Ressourcenschonung</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Abfallaufkommen gesamt	t	306-03	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Gefährliche Abfälle	t	306-03	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Ungefährliche Abfälle	t	306-03	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Abbruchmaterial gesamt	Mio. t	306-03	1,45	2,09	4,06	Kennzahlen folgen im Update
Aushubmaterial gesamt	Mio. t	306-03	0,94	1,49	3,17	Kennzahlen folgen im Update
Betonabbruch gesamt	Mio. t	306-03	0,25	0,13	0,30	Kennzahlen folgen im Update
Asphaltabbruch gesamt	Mio. t	306-03	0,26	0,47	0,59	Kennzahlen folgen im Update
Abbruchmaterial recycelt gesamt	Mio. t	306-04	1,00	1,06	2,95	Kennzahlen folgen im Update
davon gefährliche Abfälle	%	306-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
davon ungefährliche Abfälle	%	306-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Aushubmaterial recycelt	Mio. t	306-04	0,51	0,50	2,07	Kennzahlen folgen im Update
Betonabbruch recycelt	Mio. t	306-04	0,24	0,12	0,29	Kennzahlen folgen im Update
Asphaltabbruch recycelt	Mio. t	306-04	0,25	0,44	0,59	Kennzahlen folgen im Update
Recyclingquote gesamt	%	306-04	69%	51%	73%	Kennzahlen folgen im Update
davon gefährliche Abfälle	%	306-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
davon ungefährliche Abfälle	%	306-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Recyclingquote Aushubmaterial	%	306-04	54%	34%	65%	Kennzahlen folgen im Update
Recyclingquote Betonabbruch	%	306-04	96%	92%	98%	Kennzahlen folgen im Update

Recyclingquote Asphaltabbruch	%	306-04	96%	94%	99%	Kennzahlen folgen im Update
Abfall von Park- und Rastplätzen	t	306-03	8 763,00	8 688,00	7 704,00	7 862,09
Abfall/Fahrleistung	kg/Mio. km	306-03	0,27	0,26	0,29	0,27
Streumiteileinsatz	t	301-01	97 707,00	83 309,00	62 573,00	109 999,00
Streumittel pro Fahr- und Pannenstreifen-km	t/km	301-01	8,10	6,88	5,14	9,01
<b>Energie und Emissionen im Betrieb</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Endenergieverbrauch (Scope 1) (marktbasiert)	GWh	-	208,71	200,09	209,70	Kennzahlen folgen im Update
Erneuerbare Energie	GWh	-	137,55	130,44	146,70	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	-	13,35	12,59	12,50	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	-	2,60	2,28	2,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	-	121,26	115,23	130,20	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	-	0,34	0,34	2,00	Kennzahlen folgen im Update
Nicht erneuerbare Energie	GWh	-	71,16	69,65	63,00	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	-	70,42	68,73	63,00	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	-	0,73	0,91	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	-	0,01	0,01	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	-	0,00	0,00	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Anteil erneuerbare Energie	%	-	66%	65%	70%	Kennzahlen folgen im Update
Energieverbrauch (Scope 1)/Fahrleistung	kWh/Mio. km	302-03	6 425,52	6 086,69	7 985,80	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energieverbrauchs (Scope 1)	GJ	302-04	15 156,00	-31 032,00	34 596,00*	Kennzahlen folgen im Update
Energieverbrauch außerhalb der ASFINAG (Scope 2) (marktbasiert)	GWh	302-02	48,20	46,36	95,20	Kennzahlen folgen im Update
Primärenergieverbrauch (inkl. Scope 2) (marktbasiert)	GWh	-	256,91	246,45	303,70	Kennzahlen folgen im Update
Erneuerbare Energie	GWh	-	149,04	141,48	227,40	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	-	16,84	15,85	13,40	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	-	3,74	3,30	1,80	Kennzahlen folgen im Update

Strom (zugekauft)	GWh	-	128,10	121,97	212,20	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	-	0,36	0,36	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Nicht erneuerbare Energie	GWh	-	107,87	104,97	76,30	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	-	97,90	95,10	76,30	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	-	1,30	1,54	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	-	8,60	8,26	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	-	0,07	0,07	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Anteil erneuerbare Energie	%	-	58%	57%	75%	Kennzahlen folgen im Update
Energieverbrauch (inkl. Scope 2)/Fahrleistung	kWh/Mio. km	302-03	7 909,45	7 496,95	11 565,51	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energieverbrauchs (inkl. Scope 2)	GJ	302-04	69 768,00	-37 656,00	206 100,00*	Kennzahlen folgen im Update
Primärenergieverbrauch/Streckenkilometer	GWh/km	302-03	0,02	0,02	0,02	Kennzahlen folgen im Update
Endenergieverbrauch (Scope 1) (standortbasiert)	GWh	302-01	n/a	n/a	208,50	Kennzahlen folgen im Update
Erneuerbare Energie	GWh	302-01	n/a	n/a	97,30	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	302-01	n/a	n/a	12,50	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	302-01	n/a	n/a	2,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	302-01	n/a	n/a	82,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	302-01	n/a	n/a	0,80	Kennzahlen folgen im Update
Nicht erneuerbare Energie	GWh	302-01	n/a	n/a	111,20	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	302-01	n/a	n/a	63,00	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	302-01	n/a	n/a	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	302-01	n/a	n/a	48,20	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	302-01	n/a	n/a	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Anteil erneuerbare Energie	%	302-01	n/a	n/a	47%	Kennzahlen folgen im Update

Energieverbrauch (Scope 1)/Fahrleistung	kWh/Mio. km	302-03	n/a	n/a	262 264,15	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energieverbrauchs (inkl. Scope 2)	%	302-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energieverbrauchs (inkl. Scope 2)/Fahrleistung	%	302-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Primärenergieverbrauch (inkl. Scope 2) (standortbasiert)	GWh	-	n/a	n/a	303,70	Kennzahlen folgen im Update
Erneuerbare Energie	GWh	-	n/a	n/a	148,90	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	-	n/a	n/a	13,40	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	-	n/a	n/a	1,80	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	-	n/a	n/a	133,70	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	-	n/a	n/a	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Nicht erneuerbare Energie	GWh	-	n/a	n/a	154,80	Kennzahlen folgen im Update
Brenn- und Kraftstoffe	GWh	-	n/a	n/a	76,30	Kennzahlen folgen im Update
Wärmeenergie	GWh	-	n/a	n/a	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Strom (zugekauft)	GWh	-	n/a	n/a	78,50	Kennzahlen folgen im Update
Strom (selbst erzeugt)	GWh	-	n/a	n/a	0,00	Kennzahlen folgen im Update
Anteil erneuerbare Energie	%	-	n/a	n/a	49%	Kennzahlen folgen im Update
Energieverbrauch (inkl. Scope 2)/Fahrleistung	kWh/Mio. km	302-03	n/a	n/a	382 012,58	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energieverbrauchs (inkl. Scope 2)	%	302-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energieverbrauchs (inkl. Scope 2)/Fahrleistung	%	302-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
Primärenergieverbrauch/Streckenkilometer	GWh/km	302-03	n/a	n/a	0,02	Kennzahlen folgen im Update
Energiebedarf (Scope 1)	MWh	302-01	208 466,00	199 700,00	208 500,00	Kennzahlen folgen im Update
Gebäude	MWh	302-01	37 799,00	38 500,00	36 300,00	Kennzahlen folgen im Update
Fahrzeuge	MWh	302-01	62 773,00	59 500,00	54 000,00	Kennzahlen folgen im Update
Tunnel	MWh	302-01	107 894,00	101 700,00	97 800,00	Kennzahlen folgen im Update

Freiland	MWh	302-01	n/a	n/a	20 400,00	Kennzahlen folgen im Update
Veränderung des Energiebedarfs (Scope 1)	%	302-04	14 225,33	-31 557,60	31 680,00	Kennzahlen folgen im Update
Eigene Produktion erneuerbarer Energie	MWh	302-04	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen im Betrieb (marktbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-1&2	28 709,00	27 950,00	23 552,00	Kennzahlen folgen im Update
direkt	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-01	18 292,00	17 888,00	16 457,00	Kennzahlen folgen im Update
indirekt	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-02	10 417,00	10 062,00	7 095,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen im Betrieb (standortbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-1&2	n/a	n/a	55 062,00	Kennzahlen folgen im Update
direkt	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-01	n/a	n/a	16 457,00	Kennzahlen folgen im Update
indirekt	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-02	n/a	n/a	38 605,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb / Fahrleistung (marktbasiert)	t CO <sub>2</sub> /Mio. Kfz-km	305-04	0,88	0,85	0,90	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen direkt /Fahrleistung	t CO <sub>2</sub> /Mio. Kfz-km	305-04	0,56	0,54	0,63	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen indirekt /Fahrleistung	t CO <sub>2</sub> /Mio. Kfz-km	305-04	0,32	0,31	0,27	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb / Fahrleistung (standortbasiert)	t CO <sub>2</sub> /Mio. Kfz-km	305-04	n/a	n/a	2,10	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen direkt /Fahrleistung	t CO <sub>2</sub> /Mio. Kfz-km	305-04	n/a	n/a	0,63	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen indirekt /Fahrleistung	t CO <sub>2</sub> /Mio. Kfz-km	305-04	n/a	n/a	1,47	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Gebäude (marktbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-02	4 160,00	4 700,00	4 406,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Tunnel (marktbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-02	2 150,00	2 100,00	1 644,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Fahrzeuge (marktbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-01	22 400,00	21 150,00	17 063,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Freiland (marktbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-01	n/a	n/a	437,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Gebäude (standortbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-02	n/a	n/a	7 567,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Tunnel (standortbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-02	n/a	n/a	25 091,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Fahrzeuge (standortbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-01	n/a	n/a	17 135,00	Kennzahlen folgen im Update
THG-Emissionen Betrieb Freiland (standortbasiert)	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-01	n/a	n/a	5 271,00	Kennzahlen folgen im Update

Alternative Antriebe im ASFINAG PKW-Fuhrpark	%	-	n/a	n/a	n/a	19%
Fahrleistung der ASFINAG PKW	Kfz-km	-	n/a	n/a	n/a	4 625 693,00
E-Ladestationen intern	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	116,00
E-Ladepunkte intern gleichzeitig (DC)	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	33,00
E-Ladepunkte intern gleichzeitig (AC)	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	83,00
E-Ladestationen am A+S Netz	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	31,00
Park & Drive Anlagen	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	67,00
Videokonferenzen	Anzahl	-	6 524,00	6 378,00	9 801,00	12 471,00
Teilnehmer ASFINAG	Anzahl	-	5 181,00	5 067,00	6 658,00	8 256,00
Teilnehmer Externe	Anzahl	-	1 343,00	1 311,00	3 143,00	4 215,00
<b>Verkehrsemissionen</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
KFZ < 3,5 t Fahrleistung	Mio. Kfz-km	305-03	28 810	29 160	22 863	25 078
KFZ < 3,5 t THG	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-04	5 238 810	5 318 154	4 113 496	Kennzahlen folgen im Update
KFZ < 3,5 t THG/Fahrleistung	g/Kfz-km	305-03	181,84	181,04	177,96	Kennzahlen folgen im Update
KFZ > 3,5 t Fahrleistung	Mio. Kfz-km	305-03	3 655	3 679	3 611	3 995,90
KFZ > 3,5 t THG	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-04	2 750 636	2 758 484	2 736 894	Kennzahlen folgen im Update
KFZ > 3,5 t THG/Fahrleistung	g/Kfz-km	305-03	747,44	744,54	755,65	Kennzahlen folgen im Update
Bus Fahrleistung	Mio. Kfz-km	305-03	162	170	62	Kennzahlen folgen im Update
Bus THG	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-04	633,33	629,31	624,95	Kennzahlen folgen im Update
Bus THG/Fahrleistung	g/Kfz-km	305-03	102 639	106 757	38 474	Kennzahlen folgen im Update
THG durch Autoverkehr gesamt	t CO <sub>2</sub> -Äquivalent	305-03	8 112 192	8 183 395	6 888 864	Kennzahlen folgen im Update
Technische Kontrollen bei LKW	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	Kennzahlen folgen im Update
<b>Artenvielfalt</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Bestand an Gehölz- und Grünflächen	ha	304-03	n/a	n/a	n/a	5 000,00
Blühflächen	m <sup>2</sup>	304-03	n/a	n/a	n/a	250 000,00
Grünquerungen	Anzahl	304-03	n/a	n/a	n/a	57,00
Bienenstandorte	Anzahl	304-03	n/a	n/a	n/a	55,00
Bewusstseinsbildung für Artenschutz und Biodiversität	h	-	n/a	n/a	n/a	300,00
<b>Baukultur</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Architektur-Wettbewerbe bei Projekten von baukultureller Bedeutung	Anzahl	-	n/a	n/a	n/a	2

Lärmschutz	Einheit	GRI	2018	2019	2020	2021
Von Umgebungslärm belastete Menschen (bei Tag in 4m Höhe)	Anzahl	413-02	577 578,00	n/a	577 578,00	574 602,00
55-59 dbA	Anzahl	413-02	421 978,00	n/a	421 978,00	421 978,00
>= 60 dbA	Anzahl	413-02	155 600,00	n/a	155 600,00	152 624,007800
60-64 dbA	Anzahl	413-02	135 171,00	n/a	135 171,00	135 171,00
65-69 dbA	Anzahl	413-02	17 453,00	n/a	17 453,00	17 453,00
70-74 dbA	Anzahl	413-02	2 926,00	n/a	2 926,00	2 926,00
>= 75 dbA	Anzahl	413-02	50,00	n/a	50,00	50,00
Lärmbelastung / Fahrleistung bei Tag in 4m Höhe		413-02	17,78	n/a	22,00	19,76
Von Umgebungslärm belastete Menschen (bei Nacht in 4m Höhe)	Anzahl	413-02	749 018,00	n/a	749 018,00	749 018,00
45-49 dbA	Anzahl	413-02	511 411,00	n/a	511 411,00	511 411,00
>= 50 dbA	Anzahl	413-02	237 607,00	n/a	237 607,00	237 607,00
50-54 dbA	Anzahl	413-02	196 709,00	n/a	196 709,00	196 709,00
55-59 dbA	Anzahl	413-02	35 690,00	n/a	35 690,00	35 690,00
60-64 dbA	Anzahl	413-02	4 856,00	n/a	4 856,00	4 856,00
65-69 dbA	Anzahl	413-02	343,00	n/a	343,00	343,00
>= 70 dbA	Anzahl	413-02	9,00	n/a	9,00	9,00
Lärmbelastung / Fahrleistung bei Nacht in 4m Höhe		413-02	23,06	n/a	28,52	25,76
Von Umgebungslärm belastete Menschen (bei Tag in 1,5m Höhe)	Anzahl	413-02	464 717,00	n/a	464 719,00	464 719,00
55-59 dbA	Anzahl	413-02	353 837,00	n/a	353 839,00	353 839,00
>= 60 dbA	Anzahl	413-02	110 880,00	n/a	110 880,00	110 880,00
60-64 dbA	Anzahl	413-02	97 724,00	n/a	97 724,00	97 724,00
65-69 dbA	Anzahl	413-02	10 965,00	n/a	10 965,00	10 965,00
70-74 dbA	Anzahl	413-02	2 157,00	n/a	2 157,00	2 157,00
>= 75 dbA	Anzahl	413-02	34,00	n/a	34,00	34,00
Lärmbelastung / Fahrleistung bei Tag in 1,5m Höhe		413-02	14,31	n/a	17,70	15,98
Von Umgebungslärm belastete Menschen (bei Nacht in 1,5m Höhe)	Anzahl	413-02	612 880,00	n/a	612 882,00	612 882,00
45-49 dbA	Anzahl	413-02	432 936,00	n/a	432 938,00	432 938,00
>= 50 dbA	Anzahl	413-02	179 944,00	n/a	179 944,00	179 944,00
50-54 dbA	Anzahl	413-02	152 794,00	n/a	152 794,00	152 794,00
55-59 dbA	Anzahl	413-02	23 621,00	n/a	23 621,00	23 621,00
60-64 dbA	Anzahl	413-02	3 406,00	n/a	3 406,00	3 406,00
65-69 dbA	Anzahl	413-02	114,00	n/a	114,00	114,00
>= 70 dbA	Anzahl	413-02	9,00	n/a	9,00	9,00

Lärmbelastung / Fahrleistung bei Nacht in 1,5m Höhe		413-02	18,87	n/a	23,34	21,08
Lärmschutzwände	km	413-02	1 368,00	n/a	1 393,00	1 400,00
Lärmschutzwände	Mio m <sup>2</sup>	413-02	4,51	n/a	4,66	4,70
Lärmschutz Anfragen	Anzahl	413-02	249,00	n/a	230,00	293,00
<b>Lieferkette</b>						
<b>Verantwortung bei Einkauf und Vergabe</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Gesamteinkaufsvolumen (mit Bauprogramm)	Mio. EUR	102-09	1 096,42	1 231,66	1 272,41	1 273,47
Gesamteinkaufsvolumen (ohne Bauprogramm)	Mio. EUR	-	161,00	176,00	198,00	190,00
Bauprogramm	Mio. EUR	-	935,42	1 055,66	1 074,41	1 103,95
Neubau	Mio. EUR	-	372,08	505,77	498,77	419,14
Erhaltung	Mio. EUR	-	472,09	493,66	526,61	623,45
Sonstige	Mio. EUR	-	91,26	56,24	49,03	61,36
Bauvolumen (Provia)	Mio. EUR	203-01	887,00	751,00	613,00	880,00
Anzahl LieferantInnen gesamt	Anzahl	102-09	5 278,00	5 330,00	5 165,00	5 043,00
Anzahl neuer LieferantenInnen	Anzahl	308-01	100,00	191,00	206,00	238,00
Neue LieferantInnen mit "Umweltprüfung"	Anzahl	308-01	n/a	n/a	n/a	n/a
Neue LieferantInnen mit "Sozialprüfung"	%	414-01	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Anteil geprüfter neuer LieferantInnen	%		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>Arbeitssicherheit auf Baustellen</b>	<b>Einheit</b>	<b>GRI</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Arbeitsunfälle in der Lieferkette	Anzahl	403-09	135,00	145,00	117,00	124,00
Unfallrate in der Lieferkette	pro Mio. EUR Bauv.	403-09	0,84	0,82	0,59	0,65
Tödliche Arbeitsunfälle in der Lieferkette	Anzahl	403-09	0,00	1,00	0,00	1,00

<sup>\*</sup>Grobe Veränderungen der Kennzahlen sind auf die Verbesserung der Bilanzierungsmethode zurückzuführen.

<sup>1</sup> Die aktuellen Zahlen zu den von Umgebungslärm belasteten Menschen im Bereich von Autobahnen und Schnellstraßen sowie der Lärmbelastung/Fahrleistung sind im Kapitel „Lärmschutz“ mit Vergleichsdaten aus 2012 dargestellt.



# GRI-INDEX

GRI-Angaben		Seite	Erklärungen und Auslassungen
<b>GRI 102: Allgemeine Angaben 2016</b>			
<b>1. Organisationsprofil</b>			
102-01	Name der Organisation	S. 19, 161	
102-02	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	S. 19, 33	
102-03	Ort des Hauptsitzes	S. 4, 161	
102-04	Betriebsstätten	S. 19	
102-05	Eigentum und Rechtsform	S. 4, 161	
102-06	Belieferte Märkte	S. 4	
102-07	Größenordnung der Organisation	S. 42, Geschäftsbericht	
102-08	Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter	S. 42	
102-09	Lieferkette	S. 116	
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	S. 4, 116	
102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	S. 12-16, 20-21	
102-12	Externe Initiativen	S. 4, 17, 28-30, 96, 99-100	
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden	S. 28-30	
<b>2. Strategie</b>			
102-14	Erklärung der Führungskräfte	S. 3	
102-15	Wichtigste Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 8-11, 12-16	
<b>3. Ethik und Integrität</b>			
102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	S. 17, 19-22, 35-37	
102-17	Verfahren für ethische Beratung und Bedenken	S. 35-36	

4. Unternehmensführung			
102-18	Führungsstruktur	S. 19-20	
102-19	Befugniserteilende Stelle	S. 19-20	
102-20	Verantwortung der Führungsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	S. 19-20	
102-21	Einbindung der Stakeholder bei ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	S. 8, 15, 20, 24-28	
102-22	Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien	Corporate Governance Report	
102-23	Vorstand des höchsten Kontrollorgans	Corporate Governance Report	
102-24	Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan	Corporate Governance Report	
102-25	Interessenkonflikte	Corporate Governance Report	
102-26	Die Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Bestimmung von Aufgaben, Werten und Strategien	S. 19-20	
102-27	Gemeinwissen des höchsten Kontrollorgans	S. 19-20	
102-28	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Corporate Governance Report	
102-29	Bestimmung und Management ökonomischer, ökologischer und sozialer Auswirkungen	S. 8-11, 12-16	
102-30	Effektivität des Risikomanagementprozesses	S. 20	
102-31	Prüfung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	S. 10, 19-21	
102-32	Die Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 19-20	
102-33	Kommunikation kritischer Bedenken	S. 19-20, 25, 28, 35-36	

102-34	Art und Gesamtzahl kritischer Bedenken	S. 37	<i>Aufgrund unterschiedlicher Dialogprozesse und vielschichtiger Feedbacksysteme (Beschwerde, Umweltverträglichkeit etc.) erfolgt momentan keine Angabe einer Gesamtzahl.</i>
102-35	Vergütungspolitik	Corporate Governance Report	
102-36	Verfahren zur Festsetzung der Vergütung	Corporate Governance Report	
102-37	Die Beteiligung der Stakeholder an der Vergütung	Corporate Governance Report	
102-38	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 62	
102-39	Verhältnis der prozentualen Erhöhung der Jahresgesamtvergütung	S. 62	

#### 5. Einbindung von Stakeholdern

102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	S. 25-26	
102-41	Tarifverhandlungen	S. 42	
102-42	Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	S. 8, 24	
102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	S. 8, 15, 17, 21-22, 24-28	
102-44	Schlüsselthemen und Anliegen	S. 8-11, 12-16, 24-30	

#### 6. Vorgehensweise bei der Berichterstattung

102-45	Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden	S. 4, Geschäftsbericht	
102-46	Bestimmung des Berichtsinhalts und Themenabgrenzung	S. 4, 8-11	
102-47	Liste der wesentlichen Themen	S. 8-11	
102-48	Neuformulierung der Informationen	S. 4	

102-49	Änderungen bei der Berichterstattung	S. 4	
102-50	Berichtszeitraum	S. 4	
102-51	Datum des aktuellsten Berichts	S. 4	
102-52	Berichtszyklus	S. 4	
102-53	Kontaktangaben bei Fragen zum Bericht	S. 162	
102-54	Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	S. 4	
102-55	GRI-Inhaltsindex	S. 145-156	
102-56	Externe Prüfung	S. 4, 159	

#### GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 33, Geschäftsbericht	
201-1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	S. 33, Geschäftsbericht	
201-3	Verpflichtungen aus leistungsorientierten und anderen Pensionsplänen	S. 42-44	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	n/a	

#### GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 12-14, 26-28, 33, 39, 99-100, 116-119	
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	S. 33, 39, 74, 103-107, 108-109, 111-114, 116	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	S. 33, 72-74, 116	

#### GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 12-14, 16, 20-21, 35-37, 116-120	
204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten	S. 4, 116	

**GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 12, 35-37	
205-1	Geschäftsstandorte, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	S. 35-36	
205-2	Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	S. 35-37, 132	<i>2021 haben Schulungen bzw. Informationen für den Vorstand sowie Aufsichtsrat der ASFINAG stattgefunden</i>
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	S. 37, 132	<i>2021 hat es keine Entlassungen oder Abmahnungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Zshg. mit Korruptionsvorfällen gegeben. Bestätigte Vorfälle, in denen Verträge mit Geschäftspartnern aufgrund von Verstößen im Zusammenhang mit Korruption gekündigt oder nicht verlängert wurden, sind nicht bekannt.</i>

**GRI 301: Materialien 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 84-90	
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	S. 84-90, 137-138	

**GRI 302: Energie 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13-14, 92-101	
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 92-101, 138-141	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i>
302-3	Energieintensität	S. 92, 138-140	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im</i>

			<i>Herbst 2022 veröffentlicht.</i>
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	S. 92-95, 138-141	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i>

**GRI 305: Emissionen 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13-14, 92-101	
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 95, 141-142	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i> <i>Umrechnungsfaktoren laut Umweltbundesamt.</i>
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 95, 141-142	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i> <i>Umrechnungsfaktoren laut Umweltbundesamt.</i>
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 99, 142	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i> <i>Umrechnungsfaktoren laut Umweltbundesamt.</i>
305-4	Intensität der THG-Emissionen	S. 95-96, 99-100, 141	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i>
305-5	Senkung der THG-Emissionen	S. 95-96, 99-100, 141-142	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im</i>

			<i>Herbst 2022 veröffentlicht.</i>
305-7	Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	S. 96	<i>Detaillierte Daten sind im Rahmen der Energiebilanz im Laufe des Folgejahres verfügbar und werden im Herbst 2022 veröffentlicht.</i>

**GRI 303: Wasser und Abwasser 2018**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 89-90	
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	S. 89-90	
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	S. 89-90	
303-3	Wasserentnahme	S. 89-90	<i>Aufgrund der Vielzahl an Entnahmestellen und deren räumlichen Verteilung erfolgte keine Erhebung der Wasserdaten im Jahr 2021, da dies derzeit technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist (z. B. Zusammenführung von Vor-Ort-Trinkwasser Bilanzen).  Verbrauch ist darüber hinaus teilweise nicht beeinflussbar (z. B. von ASFINAG zur Verfügung gestellte lokale Ersatzwasserversorgungen)</i>

**GRI 304: Biodiversität 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 14, 103-107	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	S. 103-107	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	S. 103-107	<i>Zu normativ geschützten Flächen in unmittelbarer Wechselwirkung mit ASFINAG-Flächen sind keine Daten verfügbar.</i>

			<i>Datenerhebung zu durch Bescheid naturschutzfachlich geschützten Flächen.</i>
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen ...	n/a	<i>Projektbezogene Erhebung ist gesetzlich vorgeschrieben. Flächendeckende Gesamtsumme ist ohne Aussagekraft.</i>

**GRI 306: Abfall 2020**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 84, 86-89	
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	S. 84, 86-89	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	S. 84, 86-89	
306-3	Angefallener Abfall	S. 86-88, 137-138	<i>Abfallentsorgung auf ASFINAG-Standorten: Trennung erfolgt nach gesetzlichen Vorgaben.</i> <i>Abfallentsorgung auf unserem Netz: Entsorgung erfolgt durch befugte Entsorgungsunternehmen (nach fachlicher Beratung).</i>
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	S. 84, 86-88, 137-138	<i>Endgültige Daten liegen im Laufe des Folgejahres vor und werden Herbst 2021 veröffentlicht.</i>

**GRI 307: Umwelt-Compliance 2016****GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 12, 35-37	
307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	S. 37	
419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	S. 37	

**GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016****GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016**



103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 14, 116-120	
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	S. 116-120, 144	
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	S. 116-120, 144	

**GRI 401: Beschäftigung 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 42-45, 64-65	
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 42, 132-133	<i>Reduzierte Aufschlüsselung verfügbar</i>
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern ...	S. 42-44, 64-65	
401-3	Elternzeit	S. 64-65, 136	

**GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 42-44, 46	
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	S. 42-44, 46	<i>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden umgehend über erhebliche betriebliche Veränderungen informiert.</i>

**GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 49-54, 116-117	
403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	S. 21, 49-54, 116-117	
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	S. 49-52, 116-117	
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	S. 52-54, 116-117	
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und	S. 50-52, 53-54	

	Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	S. 50, 53-54	
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	S. 51-53	
403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	S. 116-117	
403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	S. 49-54, 116	
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	S. 49, 117, 133-134, 144	<i>Darstellung der gearbeiteten Stunden aufgrund der Komplexität von Anstellungsverhältnissen innerhalb der ASFINAG bzw. fehlenden Informationen bei nicht-Mitarbeitenden dzt. nicht möglich.</i>
<b>GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 56-60	
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	S. 56, 134	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 56-59	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer ...	S. 60, 134	
<b>GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 62-68	

405-1	Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	S. 62, 132-135	<i>Reduzierte Aufschlüsselung der Kontrollorgane verfügbar.</i>
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung ...	S. 62, 135	<i>Reduzierte Aufschlüsselung verfügbar.</i>

**GRI 406: Gleichbehandlung 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 13, 66-67	
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	S. 37, 66-67, 135	

**GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016****GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 14, 35-37	
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	S. 35, 132	<i>Die ASFINAG setzt grundsätzlich keine Sicherheitsdienste ein. Der Service- und Kontrolldienst der MSG wird jedoch im Hinblick auf die Einhaltung der Menschenrechte geschult.</i>
412-1	Geschäftsstandorte, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte ...	S. 35-36, 132	
412-2	Schulungen für Angestellte zu Menschenrechtspolitik und -verfahren	S. 35-36, 132	
412-3	Erhebliche Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten ...	S. 116-117	

**GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016**

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10, 12	
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen ...	S. 25-29, 33-37, 110-112	

413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen ...	S. 77-80, 99, 103-107, 110-112, 136-137, 142, 143-144	
<b>GRI 415: Politische Einflussnahme 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 37	
415-1	Parteispenden	S. 37	
<b>GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-19, 13, 77-81	
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien ...	S. 13, 78-81, 136-137, 143-144	
<b>GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 12, 36, 74	
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	S. 36-37	

GRI: 102-55

## ZUORDNUNG DER WESENTLICHEN THEMEN

Wesentliche Themen	Kapitel-Zuordnung	Belange gem. § 267a UGB
<b>Gesellschaft</b>		
1. Wirtschaftsstandort Österreich	Wirtschaftsstandort Österreich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sozialbelange</li> </ul>
2. Compliance und Anti-Korruption	Ethik & Compliance	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltbelange</li> <li>• Arbeitnehmerbelange</li> <li>• Sozialbelange</li> <li>• Achtung der Menschenrechte</li> <li>• Bekämpfung von Korruption und Bestechung</li> </ul>
3. Datenschutz		
4. Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sozialbelange</li> </ul>
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>		
5. Attraktive Arbeitgeberin	Attraktive Arbeitgeberin	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitnehmerbelange</li> </ul>
6. Gesundheit und Sicherheit	Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	
7. Mitarbeiterentwicklung	Mitarbeitendenentwicklung	
8. Diversity Management	Vielfalt und Chancengleichheit	
<b>Verkehr</b>		
9. Verkehrsbehinderungen	Verfügbarkeit unseres Straßennetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sozialbelange</li> </ul>
10. Verkehrssicherheit	Sichere Straßen	
<b>Umwelt</b>		
11. Ressourcenverbrauch	Ressourcenschonung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltbelange</li> </ul>
12. Abfallaufkommen		
13. Abwasseraufkommen		
14. Energieverbrauch und Emissionen der ASFINAG	Energie und Emissionen im Betrieb	

15.Verkehrsemissionen	Verkehrsemissionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltbelange</li> </ul>
16.Artenvielfalt	Artenvielfalt	
17.Beeinflussung des Landschaftsbilds	Baukultur	
18.Lärm	Lärmschutz	
<b>Lieferkette</b>		
19.Wertschöpfungseffekte in der Lieferkette	Verantwortung bei Einkauf und Vergabe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeitnehmerbelange</li> <li>• Sozialbelange</li> <li>• Umweltbelange</li> <li>• Bekämpfung von Korruption und Bestechung</li> <li>• Achtung der Menschenrechte</li> </ul>
20.Soziale Standards bei Lieferanten		
21.Umweltstandards bei Lieferanten		

# BERICHT ÜBER DIE UNABHÄNGIGE PRÜFUNG DER NICHTFINANZIELLEN BERICHTERSTATTUNG

Der Bericht über die unabhängige Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung ist dem Anhang des vorliegenden Nachhaltigkeitsberichts zu entnehmen.

# ERKLÄRUNG DES VORSTANDS

Der vorliegende konsolidierte nichtfinanzielle Bericht für das Jahr 2021 wurde am 08.04.2022 beschlossen und zur Veröffentlichung freigegeben.

Wien, am 08.04.2022



ASFiNAG  
U:  
Josef Fiala

Dr. Josef Fiala



ASFiNAG  
U:  
Hartwig Hufnagl

Mag. Hartwig Hufnagl



# IMPRESSUM

## ASFINAG

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

A-1030 Wien, Schnirchgasse 17, Postfach 983

T +43 (0) 50 108-10000

F +43 (0) 50 108-10020

E [office@asfinag.at](mailto:office@asfinag.at)

W [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)

Rechtsform Aktiengesellschaft, Sitz Wien, FN 92191 a

Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien

UID-Nummer ATU43143200

## Interne Unterstützung

---

Projektleitung: Ulli Vielhaber, Strategie Owner Nachhaltigkeit

Beitragende inkl. Funktion:

- Sabine Aigner, Kundenmanagement
- Christian Albrecht, Bauwirtschaft und Vergabe
- Johanna Balatka, Betriebliche Erhaltung
- Heimo Berghold, Betriebliche Erhaltung
- Bernhard Dabsch, Umwelt- und Verfahrensmanagement
- Alexander Dallinger, Fuhrparkmanagement
- Reinhard David, Umwelt- und Verfahrensmanagement
- Josef Ethofer, Technisches Betriebsmanagement
- Dietmar Harbauer, Elektromaschinelle Erhaltung
- Nadine Hessenberger, Abteilung Recht
- Bernhard Hintermayer, Konzernsteuerung
- Gerhard Hudecek, Tunnel Competence Center
- Christian Jungwirth, Human Resources
- Florian Kubin, Abteilung Recht
- Bernhard Lautner, Konzernsteuerung
- Clemens Mayr, Projektentwicklung
- Rene Moser, Konzernsteuerung
- Stefan Pölzlbauer, Projektentwicklung
- Ronald Pompl, Verkehrsmanagement
- Kurt Portschy, Elektrotechnische und Maschinelle Ausrüstung
- Andrea Schneider, Einkauf
- Michael Schneider, SG Services
- Thomas Steiner, BMG Services
- Wolfgang Truger, Konzerncontrolling
- Diethard Trummer, Liegenschaftsverwaltung
- Reinhard Wendler, Arbeitnehmerschutz
- Hannes Zausnig, Technisches Betriebsmanagement
- Karl Zeilinger, Projektentwicklung
- Stefan Zleptnig, Abteilung Recht
- Karolina Andrzejak, Nachhaltigkeit

## Externe Unterstützung

---

Bei der inhaltlichen Berichterstellung wurde die ASFINAG durch eine externe Beratung unterstützt.

## KONTAKT

Fragen und Anregungen zum vorliegenden Bericht bitte an den Strategie-Owner Nachhaltigkeit der ASFINAG:



Dipl. Ing. Ulli Vielhaber  
Schnirchgasse 17  
1030 Wien  
T: 050108-10014  
E: [ulli.vielhaber@asfinag.at](mailto:ulli.vielhaber@asfinag.at)

GRI: 102-01, 102-03, 102-53

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

[www.nachhaltigkeit-asfinag.at](http://www.nachhaltigkeit-asfinag.at)