ASFINAG

WEGE ZUR NACHHALTIGEN MOBILITÄT

NACHHALTIGKEITSBERICHT 2019

Konsolidierter nichtfinanzieller Bericht gemäß § 267a UGB
der ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort des Vorstands 3
Über den Bericht 4

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

01 Ziele und Strategien

Unsere wesentlichen Themen 8
Erweitertes Wirkungsmanagement 12
Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung 17

02 Struktur und Prozesse

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements 22

03 Stakeholder

Stakeholder-Einbindung 26

HANDLUNGSFELDER & KENNZAHLEN

04 Gesellschaft

Wirtschaftsstandort Österreich 35
Ethik & Compliance 36
Barrierefreiheit 40

05 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Attraktive Arbeitgeberin 43
Mitarbeitergesundheit und -sicherheit 49
Mitarbeiterentwicklung 53
Vielfalt und Chancengleichheit 57

06 Verkehr

Verfügbarkeit unseres Straßennetzes 63
Sichere Straßen 67

07 Umwelt

Ressourcenschonung 73
Energie und Emissionen im Betrieb 78
Verkehrsemissionen 84
Artenvielfalt 87
Landschaftsbild 90
Lärmschutz 92

08 Lieferkette

Verantwortung bei Einkauf und Vergabe 97

GRI-Index 102
Zuordnung der wesentlichen Themen 111
Erklärung des Vorstands 113
Impressum & Kontakt 114

PDF-Version des Online-Berichts: www.nachhaltigkeit-asfinag.at
Stand: 08.04.2020

VORWORT

Verkehrsverbindungen sind Lebensadern – für die Wirtschaft und für die Menschen.

Die ASFINAG sorgt mit mehr als 2.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ein sicheres, gut ausgebautes und bestens serviciertes 2.233 Kilometer langes Hochleistungsstraßennetz. Durch die Einnahmen aus Vignette und LKW-Maut können wir pro Jahr rund eine Milliarde Euro in das Autobahnen- und Schnellstraßennetz investieren und somit unseren Kundinnen und Kunden auch 2019 eine Reihe von innovativen Services und Projekten anbieten. Die ASFINAG ist weiterhin ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort Österreich und setzt Impulse für Konjunktur und Beschäftigung. Als bedeutender Arbeit- und Auftraggeber bemühen wir uns um attraktive Arbeitsplätze, nachhaltige Lieferketten, faire Geschäftsbeziehungen und umfassenden Umwelt- und Klimaschutz.

Um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden, neuen Antriebs- und Energieformen, der Multimodalität, der österreichischen Klima- und Energiestrategie (#mission2030) und den Anforderungen einer attraktiven Arbeitgeberin zu entsprechen, stand das Jahr 2019 im Zeichen der Weiterentwicklung der ASFINAG. Das „ASFINAG Update“ wurde ins Leben gerufen und umgesetzt. Ziel des ASFINAG Updates war es, die konzernweite Zusammenarbeit zu fördern, klare Verantwortungen und Aufgaben zu schaffen und die ASFINAG zukunftsfit zu machen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist auch eine konsequente Strategiearbeit unerlässlich, um zu Europas führenden Autobahngesellschaften zu gehören. Dafür wurde in der ASFINAG Holding die Abteilung Konzernsteuerung neu entwickelt. Die Konzernsteuerung wird zukünftig für die Entwicklung und Sicherstellung der Umsetzung strategischer Konzepte im Konzern sowie für Forschung & Entwicklung verantwortlich sein. Als wichtige Kernstrategie ist hier auch die Strategie zur Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz verankert und wird von einem eigenen Strategie Owner verantwortet. Als Handlungsfelder rücken dadurch unter anderem die Themen Biodiversität, Energiemanagement, Ressourcenschonung, Lärmschutz und Dekarbonisierung verstärkt in den Fokus der Strategiearbeit. Neben diesen Handlungsfeldern steht natürlich weiterhin ein hoch verfügbares Autobahnnetz auf unserer Agenda, das auch 2019 zu einem der sichersten Europas zählt. Durch eine heuer durchgeführte, groß angelegte Online-Befragung eruierten wir die Bedürfnisse und Anforderungen unserer relevanten Stakeholder. Gemeinsam mit unseren Stakeholdern werden wir auf den Ergebnissen der Befragung aufbauen und versuchen, die Anforderungen mit hoher Zufriedenheit zu erfüllen.

Mit diesem Bericht bieten wir seit mittlerweile vier Jahren einen Einblick in die Nachhaltigkeitsthemen der ASFINAG. Mögen noch viele Jahre folgen.

Dr. Josef Fiala

Mag. Hartwig Hufnagl

GRI: 102-14

NICHTFINANZIELLE BERICHTERSTATTUNG

Der vorliegende Bericht ist der konsolidierte nichtfinanzielle Bericht der ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über das Jahr 2019 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 2018.

Im Vorjahr gab es gegenüber 2018 keine relevanten Änderungen im Unternehmen im Hinblick auf die Größe und Anzahl der Betriebsstätten, Beteiligungsstruktur und Eigentumsverhältnisse oder der Liefer- bzw. Wertschöpfungskette.

Im Mai 2019 startete das „ASFINAG-Update“, ein Weiterentwicklungsprozess in der ASFINAG, um die konzernweite Zusammenarbeit zu fördern, klare Verantwortungen und Aufgaben zu schaffen und die ASFINAG zukunftsfit zu machen. Die wichtigste Neuerung in Bezug auf die Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements ist die Definition eines Strategie Owners für Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz, der die strategische Ausrichtung in diesen Bereichen weiter vorantreibt.

Wir haben zudem unsere Wesentlichkeitsanalyse aus 2016/17 aktualisiert. Im Zuge von Workshops mit internen Experten und einer Befragung der internen und externen Stakeholder wurden die wesentlichen Themen erneut identifiziert und priorisiert. Die Berichtsstruktur wurde dahingehend angepasst und die Berichterstattung erweitert und verbessert. 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 Mitarbeiterkategorien 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 28.02.2020 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.

Für den Nachhaltigkeitsbericht wurde keine zusätzliche externe Überprüfung vorgenommen. Allerdings wird das gesamte Nachhaltigkeitsmanagement inklusive der Berichterstattung jährlich von ISS-oekom analysiert und beurteilt. Im Jahr 2018 wurde die ASFINAG im ISS-oekom Corporate Rating mit C+ bewertet und erreichte damit als einziger Autobahnbetreiber weltweit zum zweiten Mal in Folge den Prime Status. Die nächste Evaluierung ist voraussichtlich für Herbst 2020 geplant.

Weiters wurden die Online-Nachhaltigkeitsberichte 2018 der größten österreichischen Unternehmen von der FH Wien der WKW, Fachhochschule für Management & Kommunikation geprüft. Dabei wurden Kriterien wie strategische Zielsetzungen, Offenheit und Transparenz in der Information sowie die Nutzerfreundlichkeit in der Aufbereitung unter die Lupe genommen. Hier konnte die ASFINAG den guten 3. Platz erreichen.

Zusätzlich wurde die ASFINAG für das Geschäftsjahr 2018/19 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

ASFINAG

ZIELE UND STRATEGIEN

Unsere wesentlichen Themen
Erweitertes Wirkungsmanagement
Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung

01

ASFINAG

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. Der Bericht wurde basierend auf den Ergebnissen umstrukturiert und erweitert.

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.

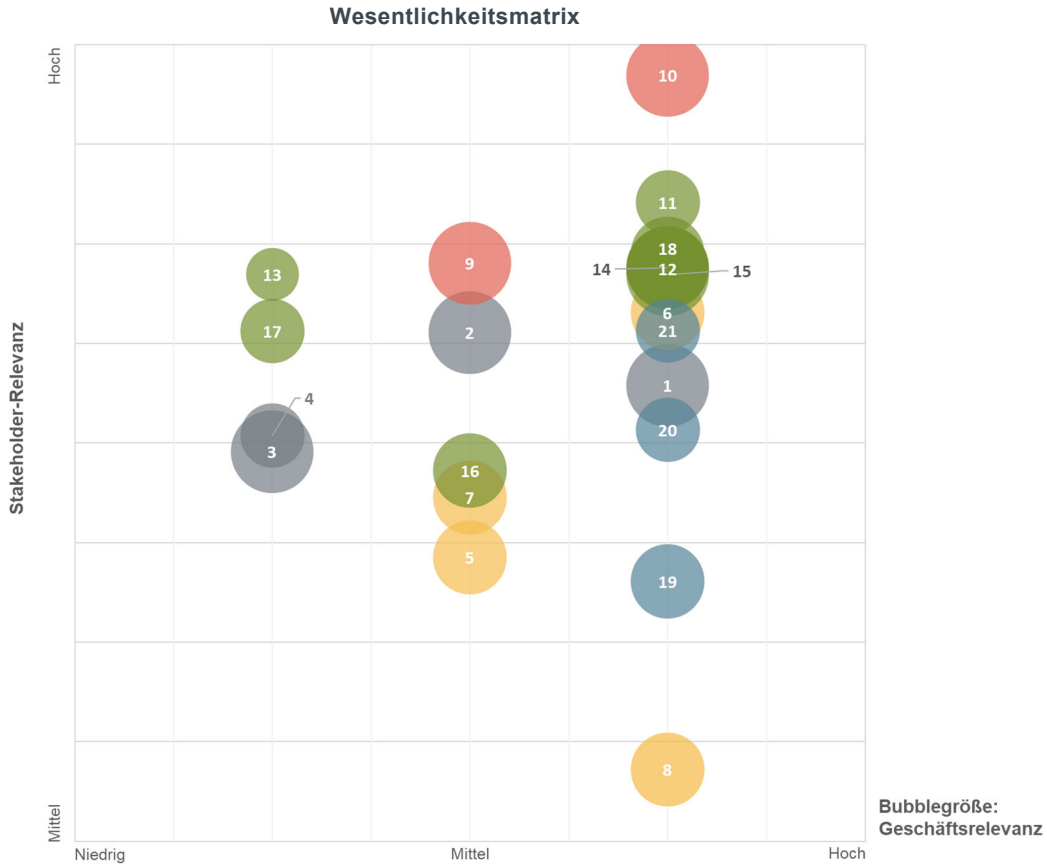
In einem Workshop mit dem Nachhaltigkeitskernteam wurden die wesentlichen Auswirkungen, Chancen und Risiken der Geschäftstätigkeit der ASFINAG sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette erhoben und priorisiert (siehe x-Achse der Wesentlichkeitsmatrix). Auswirkungen werden hierbei definiert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

Das Nachhaltigkeitskernteam setzt sich aus Fachexperten 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 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 angepasst wurden.



Gesellschaft

1. Wirtschaftsstandort Österreich S. 35
2. Compliance und Anti-Korruption S. 36
3. Datenschutz S. 36
4. Barrierefreiheit S. 40

Mitarbeitende

5. Attraktive Arbeitgeberin S. 43
6. Gesundheit und Sicherheit S. 49
7. Mitarbeiter-entwicklung S. 53
8. Diversity Management S. 57

Verkehr

9. Verkehrs-behinderungen S. 63
10. Verkehrssicherheit S. 67

Umwelt

11. Ressourcen-verbrauch S. 73
12. Abfallaufkommen S. 73
13. Abwasser-aufkommen S. 73
14. Energieverbrauch und Emissionen der ASFINAG S. 78
15. Verkehrs-emissionen S. 84
16. Artenvielfalt S. 87
17. Beeinflussung des Landschaftsbilds S. 90
18. Lärm S. 92

Lieferkette

19. Wertschöpfungs-effekte in der Lieferkette S. 97
20. Soziale Standards bei Lieferanten S. 97
21. Umweltstandards bei Lieferanten S. 97

Im Vergleich zur Wesentlichkeitsanalyse aus 2016/17 wurden vereinzelt zusätzliche Themen (Datenschutz und Landschaftsbild) identifiziert und die Berichterstattung entsprechend erweitert. Es wurden keine Themen eliminiert, lediglich die Gewichtung und Struktur der Berichtsinhalte auf Basis der Wesentlichkeitsanalyse überarbeitet. Einzelne Themen wurden verschlankt bzw. in separate Kapitel umgewandelt (z.B. Verkehrsemissionen) und teils dem internen und externen Zeitgeist entsprechend umbenannt. „Gesellschaft“ wurde als Handlungsfeld hinzugefügt, um die darin enthaltenen Themen Wirtschaftsstandort Österreich, Barrierefreiheit und Ethik & Compliance (zuvor im allgemeinen Teil „Nachhaltigkeitsmanagement“ enthalten) als relevante Themen sichtbarer zu machen.

Für 2020 ist geplant, die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse im Hinblick auf den nationalen Energie- und Klimaplan und das Regierungsprogramm der österreichischen Bundesregierung zu evaluieren und gegebenenfalls weiterzuentwickeln.

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 *Infrastruktur-Investitionsprogramm* 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. In 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 nach laufenden Verbesserungen bei Ressourcenverbrauch & Abfallaufkommen, Lärm, Artenvielfalt und Landschaftsgestaltung. Wir messen unseren Fortschritt unter anderem mit dem *Energieverbrauch*, dem *Treibhausgas-ausstoß* 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.*

Für 2020 ist die Entwicklung eines umfassenden Nachhaltigkeitsprogramms mit Zielen und Maßnahmen bis 2030 geplant. Auch eine Re-Evaluierung der bestehenden Kennzahlen im Hinblick auf deren Aussagekraft und Vergleichbarkeit ist für 2020 vorgesehen. Die Kennzahlen werden laufend in Bezug auf die Berechnungsmethodik, Überwachung und Bewertung verbessert.

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

GRI: 102-15, 102-21, 102-29, 102-31, 102-42, 102-43, 102-44, 102-46, 102-47

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 unser Autobahnnetz es 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 wesentlichen 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. In Bezug auf deren Relevanz wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Workshops zusätzlich Prioritäten von 1-3 vergeben. Mit Priorität 3 werden wesentliche Auswirkungen und Risiken definiert. Priorität 2 steht für weitere Auswirkungen und Risiken, deren Relevanz nicht zu vernachlässigen ist, und Priorität 1 sind weniger relevante Auswirkungen und Risiken auf nichtfinanzielle Belange.

Die untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Auswirkungen und Risiken der ASFINAG auf nichtfinanzielle Belange, die gegenwärtig als wesentlich identifiziert wurden sowie weitere, deren Relevanz nicht unerheblich ist. 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

Auswirkungen	Maßnahmen, Konzepte und Due-Diligence-Prozesse
Wesentliche Auswirkungen	
Beitrag zum Wirtschaftsstandort Österreich	• Infrastruktur-Investitionsprogramm (I-IP) • Innovationspartnerschaften & Open Innovation Challenges
Ressourcenverbrauch und Abfallaufkommen im Bau und Betrieb	• Recycling von Bauabfällen • Effizienzmaßnahmen beim Streumitteleinsatz • Abfallsammlung und -entsorgung entlang des Streckennetzes • Umweltkriterien bei Bauausschreibungen
Energieverbrauch und Emissionen im Bau und Betrieb	• Forcierung der Eigenenergieerzeugung und Umstellung auf erneuerbare Energien • Energieeffizienzmaßnahmen (Gebäudesanierung, LED-Beleuchtung, etc.) • Ausbau von Ladestationen auf Betriebsstandorten • Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebssysteme • Videokonferenzen statt Dienstreisen • Umweltkriterien bei Bauausschreibungen
Verkehrsemissionen	• Ausbau von Ladestationen am Streckennetz • Park & Drive-Anlagen • LKW- und Busmauttarife
Lärm	• Lärmschutzwände und -dämme • Tempolimits • Erneuerung von Fahrbahnbelägen • Lärmkataster
Effekte auf die Lieferkette	• Innovationspartnerschaften & Open Innovation Challenges • Bestbieterprinzip bei Bauausschreibungen • Prüfung der Lieferkette
Weitere Auswirkungen	
Attraktive Arbeitgeberin	• Leistungsorientierte Vergütungssysteme • Attraktive Sozialleistungen • Home-Office-Modell • Sabbatical und Karenzmodelle • Projekt „Attraktive Arbeitgeberin“
Mitarbeiterentwicklung	• Schulungen und Trainings • Führungskräfte-, Nachwuchs- und Lehrlingsprogramme • Mitarbeitergespräche
Risiken	**Maßnahmen, Konzepte und Due-Diligence-Prozesse**
Wesentliche Risiken	
Arbeitsunfälle im Bau und Betrieb	• Qualitätsmanagementsystem • Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und Gesundheit • Gesundheitsförderungsprogramme • Sicherheits- und Gesundheitsplan für Bauvorhaben • Arbeitssicherheit als Kriterium bei Bestbieterermittlung

Verkehrsunfälle	• Verkehrssicherheitsprogramm • Unfallanalysen und Sicherheitsmanagement • Straßen- und Tunnelausbau • Einsatz von Traffic Managern • Bewusstseinsbildende Maßnahmen • Errichtung von Rastplätzen • Erfassen zunehmender Gefahrenstellen durch Felsstürze und Hochwässer • Baumkataster und Waldwirtschaftsplan
Verlust der Artenvielfalt	• Ausgleichsflächenkataster • Wildbeobachtungen und Grünquerungen • Wildwarngeräte • Entwicklung standortgerechter Blumenwiesen • Baumkataster und Waldwirtschaftsplan • Extensive Pflegeflächen • Anstellung eines Försters und einer Grünraummanagerin • Schulungen zu Grünraumbewirtschaftung und Umgang mit Neophyten
Weitere Risiken	
Verlust von Kundendaten	• Compliance-Management • Richtlinien zu Compliance, Datenschutz und Informationssicherheit • Informationssicherheitsmanagementsystem • E-Learnings zur Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)
Korruptionsfälle	• Anti-Korruptionssystem • Anti-Korruptionsbeauftragter • Compliance-Management und -Richtlinie • Schulungen zu Ethik/Integrität und Anti-Korruption • Elektronisches Hinweisgebersystem • Prüfung der Lieferkette • Bietererklärung
Diskriminierung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern	• Diversity-Konzept • Leitfaden Personalführung • Diverse Schulungen • Ombudsstelle
Mangelnde Verfügbarkeit / Verkehrsstaus	• Errichtung und Erweiterung von Park & Drive-Anlagen • Verkehrssteuerung & Einsatz von Traffic Managern • Echtzeit-Verkehrsinformation-Straße (EVIS) • Netzzustandsbericht und Erhaltungsstrategie • Erweiterung und Optimierung des Streckennetzes • ASFINAG Zielnetz 2030+ • Netz- und Informationssysteme • Internes Kontrollsystem zur Informationssicherheit • Erfassen zunehmender Gefahrenstellen durch Felsstürze und Hochwässer • Baustellenmanagement

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.

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).

Regulatorische Anpassungen für den Verkehrssektor und veränderte Marktdynamiken können sich z.B. in erhöhten Energiepreisen bzw. Preisvolatilitäten widerspiegeln und so mögliche transitorische Risiken darstellen. Großflächige Stromausfälle aufgrund von Engpässen und starken Schwankungen im Netz könnten einen Einfluss auf die Sicherheit auf dem Streckennetz haben.

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 mehr 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. Die Bedeutung dieser Chancen soll bei der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie im Laufe des nächsten Jahres evaluiert werden.

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 angenommen 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.

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

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. Wenn unser Engagement für ein bestimmtes SDG Bedeutung hat, finden Sie daneben einen Hinweis auf das entsprechende Ziel bzw. Unterziel. Insgesamt engagieren wir uns für 12 Ziele bzw. 25 Unterziele:

Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

3.6 Bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit halbieren

Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern

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

Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen

5.1 Alle Formen der Diskriminierung von Frauen und Mädchen überall auf der Welt beenden

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

Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten

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

Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern

7.2 Bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energie am globalen Energiemix deutlich erhöhen

7.3 Bis 2030 die weltweite Steigerungsrate der Energieeffizienz verdoppeln

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 fördern

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

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

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

8.6 Bis 2020 den Anteil junger Menschen, die ohne Beschäftigung sind und keine Schul- oder Berufsausbildung durchlaufen, erheblich verringern

8.8 Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Wanderarbeitnehmer, insbesondere der Wanderarbeitnehmerinnen, und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

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

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

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

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

12.2 Bis 2030 die nachhaltige Bewirtschaftung und effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen erreichen

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

12.5 Bis 2030 das Abfallaufkommen durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung deutlich verringern

12.7 In der öffentlichen Beschaffung nachhaltige Verfahren fördern, im Einklang mit den nationalen Politiken und Prioritäten

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

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

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

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

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

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

Ziele bis 2020

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:

- Wir wollen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einbeziehen. Denn Nachhaltigkeit ist nicht nur eine Managementaufgabe, sondern soll von allen gelebt werden! ✓
- Dafür sind ausreichende interne Strukturen und Ressourcen zu schaffen. ✓
- Um zukunftsfähige Lösungen für nachhaltige Mobilität entwickeln und umsetzen zu können, wollen wir unsere Stakeholder stärker einbinden. ✓
- Aufgrund der wachsenden Bedeutung der Nicht-Finanzkennzahlen wollen wir ein Nachhaltigkeits-Controlling einrichten und einen integrierten Managementansatz verfolgen. ✓

Im abgelaufenen Jahr konnten wir bei der Umsetzung der Nachhaltigkeits-Roadmap erneut wichtige Fortschritte erzielen. Durch die Verknüpfung mit SAP im Vorjahr haben wir ein etabliertes System zur Steuerung und Monitoring der Nachhaltigkeitskennzahlen etabliert. Die Kennzahlen werden laufend hinsichtlich Berechnungsmethodik, Aussagekraft und Vergleichbarkeit verbessert. Darüber hinaus haben wir in einer umfassenden Online-Befragung die Bedürfnisse und Anforderungen unserer relevanten Stakeholder erhoben.

Die wesentliche Änderung im Hinblick auf die Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements war die Umstrukturierung der Abteilung Konzernsteuerung in der ASFINAG Holding und die Festlegung eines Strategie Owners für Nachhaltigkeit. Für 2020 ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung eines umfassenden Nachhaltigkeitsprogramms mit definierten Zielen und Maßnahmen bis 2030 geplant, deren laufende Planung und Umsetzung durch den Strategie Owner verantwortet wird.

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

STRUKTUR UND PROZESSE

Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements

02

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.

Organisationsstruktur

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.

Organigramm Nachhaltigkeitsmanagement

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

Nachhaltigkeitsmanagement-Prozesse

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. Die Entscheidung über die Einführung der ISO 45001 ist jedoch noch ausständig.

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

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

03

STAKEHOLDER-EINBINDUNG

Wir sind davon überzeugt, dass wir unsere Ziele nur durch partnerschaftliche Zusammenarbeit mit anderen erreichen können. Stakeholder-Orientierung und ein proaktives Stakeholder-Management sind daher auch wesentliche Elemente der gerade in Erarbeitung befindlichen Unternehmensstrategie 2025+.

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.

Schlüssel-Stakeholder

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. Für 2020 ist geplant, diese aktualisierte Stakeholder-Landkarte mit dem Vorstand und den Geschäftsführungen abzustimmen.

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“:

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
BMVIT	Hauptversammlung, laufende Sitzungen und Abstimmungen
BM.I	Jour fixe (rd. 4 x jährlich)
BMF	Jour fixe (2-monatlich), Beteiligungscontrolling
Aufsichtsrat	Aufsichtsratssitzungen (5 ordentliche Sitzungen pro Jahr), Präsidiumssitzungen, Prüfungsausschuss
Polizei	Themen- und anlassspezifische Abstimmungen
Rettung	
Feuerwehr	
PKW-Fahrerinnen und -Fahrer	jährliche Befragung (CSI), Kontakte über ASFINAG Service Center (inkl. Chat und Chatbot), Social Media, Sondermautstellen und Vertriebsstellen
LKW- und Bus-Fahrerinnen und -Fahrer	jährliche Befragung (CSI), Kontakte über ASFINAG Service Center (inkl. Chat und Chatbot), Social Media, Sondermautstellen und Vertriebsstellen
Güter- und Personenbeförderungs-unternehmen	jährliche Befragung (CSI), Fachbeiräte, direkte Kundenbesuche, Messen & Veranstaltungen sowie Kontakte über ASFINAG Service Center (inkl. Chat und Chatbot), Social Media und Vertriebsstellen
Wirtschaftskammer	Fachbeiräte, fachspezifische Veranstaltungen (z.B. bundeslandspezifische Fachverbandstagungen)
Automobilclubs	Fachbeiräte, ÖAMTC-Juristentreffen, Zusammenarbeit bzgl. Verkehrsauskunft Österreich
Vertriebsstellen	Direktbesuche
Medien	Verkehrsredaktionen und laufende Pressekontakte
Lieferanten	regelmäßige Abstimmung mit Bundesbeschaffungsgesellschaft, regelmäßiger Austausch mit Lieferanten durch verantwortliche Stelle, Überprüfung neuer Lieferanten
Behörden	regelmäßige Sitzungen und Abstimmungen im Zuge der Behördenverfahren
Landeshauptleute	anlassbezogene Abstimmung bei Bau-, Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, gemeinsame Mobilitätspakete unter Einbindung der zuständigen Landesräte und Baudirektoren
Bezirkshauptmannschaften	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
Kundinnen und Kunden	jährlich (nicht 2018)	2019
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	alle 3 Jahre (nicht 2019)	2016

Kundenzufriedenheit

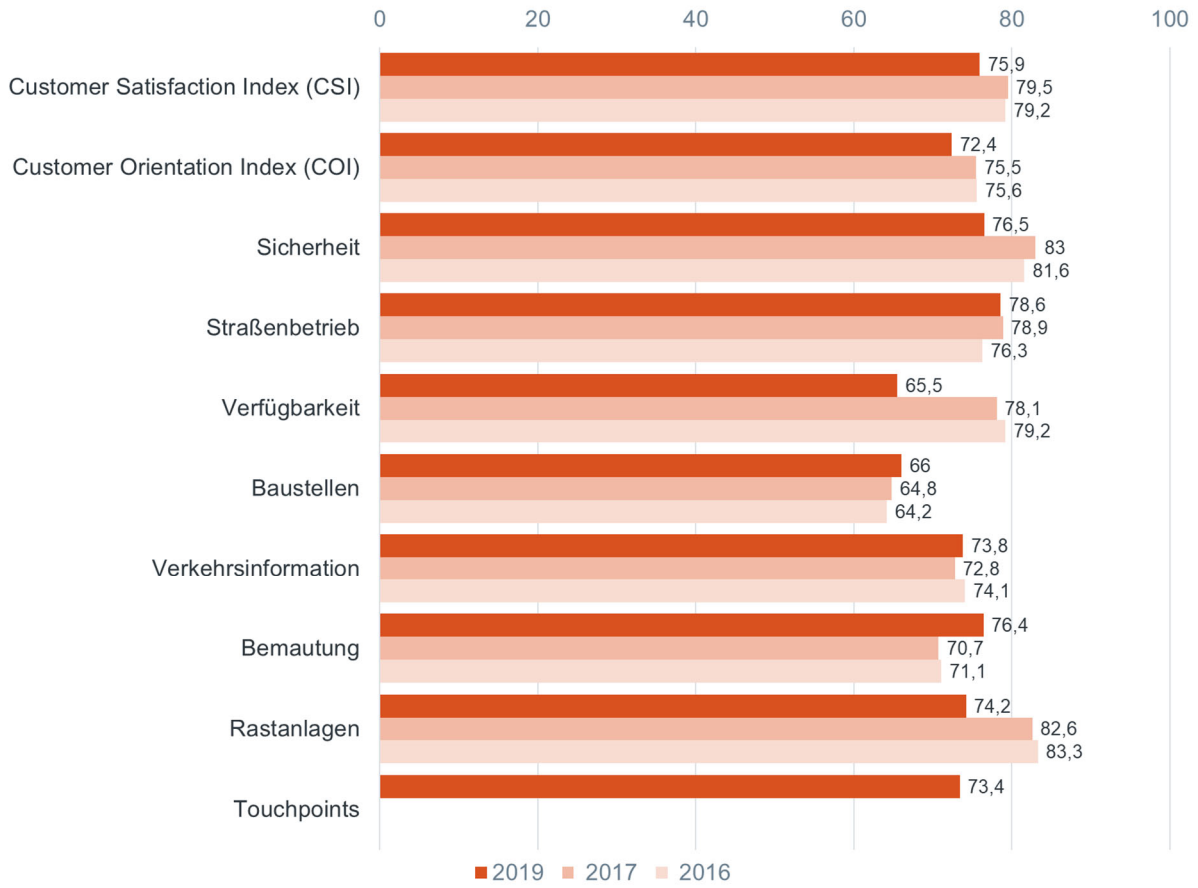
Die ASFINAG führt regelmäßig eine Kundenbefragung bei PKW-, LKW-, und Busfahrerinnen und Busfahrern sowie bei Güter- und Personenbeförderungsunternehmen durch, um die Erwartungen von Kundinnen und Kunden noch besser zu berücksichtigen und eine laufende Verbesserung der Services sicherzustellen. Im Jahr 2018 wurde die Kundenbefragung im Rahmen des laufenden Strategieprozesses umgestellt, um Abläufe noch stärker aus Kundensicht zu betrachten und zu bewerten. Darauf aufbauend wollen wir Service-Verbesserungen erarbeiten und Innovationsprozesse anstoßen. Seit 2019 erheben wir die Kundenzufriedenheit über den „Customer Orientation Index“ (COI) und den „Performance Index Verkehrsinformation“ (PI Verkehrsinformation). Der COI setzt sich aus mehreren Performance-Indizes zusammen, die auf bisherigen Schwerpunkten (Bemautung, Baustellen, Rastanlagen, etc.) und neuen Themen der ASFINAG-Strategie basieren. Der PI Verkehrsinformation misst die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit den auf ASFINAG-Kanälen bereitgestellten Verkehrsinformationen.

Auch der “Customer Satisfaction Index” (CSI) wird weiterhin erhoben, jedoch wurde die Berechnungsmethode gegenüber 2017 weiterentwickelt, um einen noch valideren, datenbasierten Zugang zur Indexberechnung zu erzielen. 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“ und „Zufriedenheit mit den Autobahnen/Schnellstraßen allgemein“ errechnet.

Ergebnisse der Kundenbefragung

Die Ergebnisse der Kundenbefragung beziehen sich im Folgenden ausschließlich auf die Bewertung durch die Autofahrerinnen und Autofahrer. Für den nächsten Bericht ist geplant, die Ergebnisse für alle Kundengruppen darzustellen.

Ergebnisse Kundenbefragung[1]



[1] *2018 wurde keine Kundenbefragung durchgeführt, da diese im Rahmen des Strategieprozesses umgestellt wurde. Im Vergleich zu 2017 haben sich nachstehende Änderungen ergeben. Der Performance Index (PI) gesamt wurde in Customer Orientation Index (COI) umbenannt. Der COI setzt sich aus den folgenden Performance Indizes zusammen: Sicherheit, Straßenbetrieb, Verfügbarkeit, Baustellen, Verkehrsinformation, Bemautung, Rastanlagen und Touchpoints. Die Sicherheit allgemein und Sicherheit auf Baustellen wurde zu Sicherheit zusammengefasst. Die Qualität wurde in Straßenbetrieb und Flüssigkeit, Winterdienst in Verfügbarkeit umbenannt. Touchpoints wurde als neuer Indikator in die Befragung mitaufgenommen.*

In Bezug auf den Customer Satisfaction Index (CSI) verzeichnete die ASFINAG mit einem Wert von 75,9 erstmals seit Jahren einen leichten Rückgang – aber dennoch ein sehr gutes Ergebnis. Diese Trendwende ergibt sich vor allem durch die Rückgänge bei den Indikatoren Image und Zufriedenheit mit Autobahnen und Schnellstraßen.

Bei der Kundenorientierung (Customer Orientation Index) erreichte die ASFINAG bei den Autofahrerinnen und Autofahrern in Summe 72 von 100 möglichen Punkten und damit eine sehr gute Bewertung. Besonders positiv wurden dabei die Themen Sicherheit (77 Punkte), Straßenbetrieb (79 Punkte), Rastanlagen (74 Punkte) und Verkehrsinformation (74 Punkte) bewertet. Generelle Stärken sind die Erhaltung und der Zustand der Straßen sowie speziell Sauberkeit und Reinigung der Rastanlagen. Eine gute Bewertung erhalten die Themen Baustellentätigkeit am Netz (66 Punkte) und Strecken-Verfügbarkeit (66 Punkte) – damit ist ein möglichst stau- und behinderungsfreies Vorankommen auf Autobahnen gemeint. Baustellen und Verfügbarkeit sind gleichzeitig auch die wichtigsten Indikatoren zur Steigerung der Kundenorientierung.

Die guten Werte beim Image und den zentralen Handlungsfeldern 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.

Besonders gute und stetig bessere Bewertungen erhalten wir für Sicherheit und Qualität. Das betrifft das Straßennetz allgemein, seinen Zustand sowie zahlreiche Aspekte der Verkehrssicherheit. Kritischer werden die Mautkosten, das Baustellenmanagement und zunehmend auch die Information gesehen. Hier setzten wir bereits 2017 unsere Maßnahmenschwerpunkte an.

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, zu 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. Entscheidungen zu Maut-Reklamationen können im Rahmen des Kulanzkatalogs selbst getroffen werden; bei Unklarheiten wird die zuständige Team-, Gruppen- oder Abteilungsleitung hinzugezogen. Eskalationsgespräche folgen der gleichen Hierarchie; sie können ebenfalls von der Team-, Gruppen- oder Abteilungsleitung geführt bzw. übernommen werden.

Anrufende, die sich telefonisch beschweren, werden gebeten, diese Beschwerde schriftlich per E-Mail, Fax oder Post darzulegen. Anschließend wird ihr Fall aufbereitet und eine schriftliche Antwort gegeben. Bei Reklamationen sind dies z.B. Zusage, Absage oder Kulanz. Bei neuerlicher Beschwerde oder im Fall einer direkten Beschwerde bei Vorstand oder Geschäftsführung bereitet das Service Center den Fall auf und leitet ihn an die Abteilungsleitung weiter. Diese meldet sich telefonisch bei der Kundin bzw. dem Kunden.

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“ bieten und damit bessere Möglichkeiten, rasch auf Kundenwünsche zu reagieren.

Mitgliedschaften und unterstützte Initiativen

Im Jahr 2019 wurden für sämtliche Mitgliedschaften und Vertretungen einheitliche Prämissen definiert. Diese umfassen 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 BMVIT, ÖBB Infrastruktur AG, Bundesländern und FFG

Ziele aus 2019

- Stakeholder-Management:
  - Vorbereitung und Durchführung eines Multi-Stakeholderdialogs
  - Beschluss konkreter Stakeholder-Aktivitäten im Rahmen des Strategieprozesses 2025+
- Kundenzufriedenheit:
  - Digitalisierungsoffensive im Service Center (z.B. Chatbot) ✓
  - Einführung „Customer Orientation Index“ und „Performance Index Verkehrsinformation“ als strategische Messgrößen ✓
  - Verankerung des Themas Digitalisierung in allen Trainingseinheiten ✓
  - Ausbau des Sprachangebots für Mitarbeitende des Service Centers ✓

2019 wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse zunächst eine Online-Befragung der relevanten Stakeholder durchgeführt. Ein Multi-Stakeholderdialog ist derzeit nicht geplant. Im laufenden Strategieprozess wurden noch keine konkreten Stakeholder-Aktivitäten beschlossen. Die Entscheidungsfindung ist für 2020 geplant.

Ziele für 2020

- Stakeholder-Management:
  - Einbeziehung ausgewählter Stakeholder in die Strategieentwicklung
  - Beschluss konkreter Stakeholder-Aktivitäten im Rahmen des Strategieprozesses 2025+
- Kundenzufriedenheit
  - Fast jeder zweite Befragte kauft eine Digitale Vignette
  - Umsetzung des Programms „Digitales Service Center 2022“
  - Realisierung des Projektes „Zentraler Arbeitsplatz“ mit einer 360° Ansicht auf relevante Daten für die Mitarbeitenden im Service Center

Die Festlegung der quantifizierbaren Ziele für den CSI/COI erfolgt im Rahmen des Strategieprozesses und ist derzeit noch offen.

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

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

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
SDG: 16.7

HANDLUNGSFELDER UND KENNZAHLEN

ASFINAG

GESELLSCHAFT

Wirtschaftsstandort Österreich
Ethik & Compliance
Barrierefreiheit

04

WIRTSCHAFTSSTANDORT ÖSTERREICH

Die ASFINAG ist einer des 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 Autobahnen- 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 Bemautung eines leistungsfähigen, bedarfsgerechten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Die besonderen Schwerpunkte liegen dabei auf größtmöglicher Verfügbarkeit, optimaler Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation, Verkehrssicherheit, Nutzung bzw. Entwicklung technologischer Neuerungen sowie optimaler Vorbereitung und Mitgestaltung von Zukunftsthemen wie beispielsweise des autonomen Fahrens oder der Multimodalität.

Das Jahr 2019 war von einer rückläufigen wirtschaftlichen Entwicklung geprägt. Das prognostizierte Wachstum blieb mit +1,7% deutlich unter dem Niveau von 2018 mit +2,4% (Quelle: Statistik Austria/WIFO). Der Güterverkehr auf dem ASFINAG-Streckennetz spiegelt diese Entwicklung wider. Für das Gesamtjahr 2019 betrug der Fahrleistungsanstieg von Fahrzeugen >3,5 t hzG lediglich 0,9%, was deutlich unter den Vorjahreswerten (+5,6%) sowie den erwarteten Werten lag.

Der Schwerpunkt der ASFINAG-Bautätigkeit lag im Jahr 2019, wie auch in den Vorjahren, auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit im hochrangigen Netz, insbesondere bei Tunnelausbauten, auf Erweiterungen und Sanierungen sowie der Errichtung von Rastplätzen und LKW-Stellplätzen. Das von der ASFINAG verantwortete Bauvolumen betrug im Jahr 2019 insgesamt rund EUR 1.056 Mio.

Mehr Informationen zur Verteilung der Wertschöpfung im Jahr 2019 finden Sie im Lagebericht.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Infrastruktur-Investitionsprogramm (I-IP) (Mio. EUR)	1.056	↗

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 201-1, 203-1, 203-2
SDG: 9.1, 9.4, 11.2

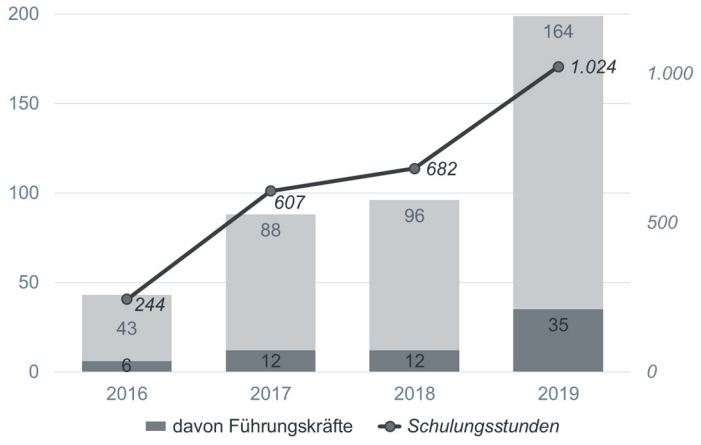
ETHIK & COMPLIANCE

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.

Schulungsteilnehmende zu Ethik/Integrität und Anti-Korruption



Zu den wichtigsten vorbeugenden Compliance-Instrumenten zählen Risikoanalysen, Vorgaben, Prozesse, Schulungen und Kontrollen. 2019 wurden insgesamt 164 Personen (davon 35 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 2019 rund 100 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, Zutrittsteuerung und Betriebssicherheit.

Transparenz bei Lobbying und Medien

Die ASFINAG leistet keine Zuwendungen oder Spenden an politische Parteien, 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.

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

2019 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 eingemeldet werden können.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Wesentliche Fälle von Non-Compliance oder Verfahren	0	→
Schulungsteilnehmende zu Ethik/Integrität und Anti-Korruption	164	↗
Davon Führungskräfte	35	↗

Ziele aus 2019

- Kontinuierliche Schulungsquote von 100% bei Mautaufsichtsorganen ✓
- Weiterhin keine wesentlichen Fälle von Non-Compliance oder Verfahren wegen entsprechender Verstöße ✓

Ziele für 2020

- Kontinuierliche Schulungsquote von 100% bei Mautaufsichtsorganen
- Weiterhin keine wesentlichen Fälle von Non-Compliance oder Verfahren wegen entsprechender Verstöße

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

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

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
SDG: 12.7, 16.5

BARRIEREFREIHEIT

Wir sorgen dafür, dass unsere Kundinnen und Kunden ohne Einschränkungen ans Ziel kommen, indem wir Barrieren entlang unserer Autobahnen und Schnellstraßen beseitigen. Dazu wurden 2019 wieder einige Park- und Rastplätze gemäß Bauprogramm bzw. als Prototyp barrierefrei ausgebaut.

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.

Rastanlagen

Unser ursprüngliches Ziel, bis Ende 2017 alle 50 km eine komplett barrierefreie Rastanlage anbieten zu können, konnten wir noch nicht ganz erreichen. Die Umsetzung der Maßnahmen hat sich aufgrund der internen Entscheidungsfindung bzgl. der technischen Ausführung der Notrufeinrichtungen in Behinderten-WCs verzögert. 2020 soll es aber soweit sein: Es ist geplant rund 79 Park- und Rastplätze baulich zu adaptieren. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende 2020 österreichweit abgeschlossen sein. Schon jetzt können barrierefreie Rast- und Parkplätze auf der Website unter https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/rasten/rastanlagensuche/ mit der Option Routenplanung abgerufen werden.

Zusätzlich wurde 2018 ein weiteres Projekt ausgerollt: Alle Notrufsäulen – das sind über 6.000 – wurden 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

2017 wurde die neue ASFINAG-Website gelauncht. Sie entspricht 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

Ziele aus 2019

- Über 90 Parkplätze österreichweit barrierefrei machen
- Alle 50 km eine barrierefreie Raststätte
- Jede Notrufeinrichtung (Freiland, Tunnel, Park- u. Rastanlage, Behinderten-WC) nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

Die Ziele aus 2019 wurde noch nicht vollständig erreicht. Die Ausstattung der Notrufeinrichtungen bei Behinderten-WCs nach dem Zwei-Sinne-Prinzip wurde aufgrund von Verzögerungen im Entscheidungsprozess hinsichtlich der technischen Ausführung noch nicht abgeschlossen. Die Umsetzung ist für 2020 geplant. Sofort umsetzbare Maßnahmen, wie beispielsweise unterfahrbare Jausen-Tische, wurden bereits 2019 durchgeführt. Auch einige WC-Anlagen wurden 2019 als Prototypen bereits barrierefrei gestaltet.

Ziele für 2020

- Alle 50 km eine barrierefreie Rastanlage

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 203-1
SDG: 11.2

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER

Attraktive Arbeitgeberin
Mitarbeitergesundheit und -sicherheit
Mitarbeiterentwicklung
Vielfalt und Chancengleichheit

05

ATTRAKTIVE ARBEITGEBERIN

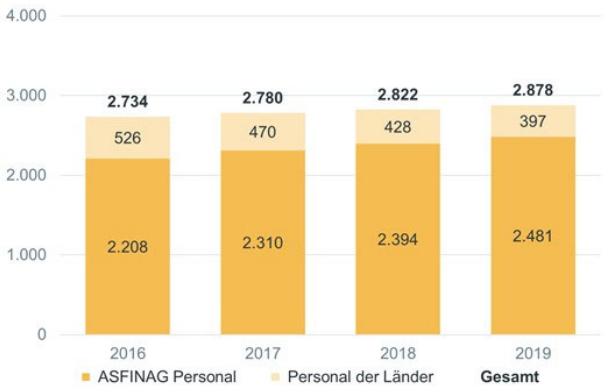
Mit Stichtag 31.12.2019 beschäftigten wir 2.878 Personen, das entspricht einer Zunahme von 2,0% gegenüber 2018. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schätzen die ASFINAG als Arbeitgeberin, wie unsere niedrige Fluktuationsrate von 3,2% in 2019 zeigt. Wir bieten eine Reihe von betrieblichen Leistungen, wie Programme zur Gesundheitsförderung, ein breites Spektrum an Schulungen oder Programme zur Förderung der Geschlechtergerechtigkeit.

Stabile Beschäftigung

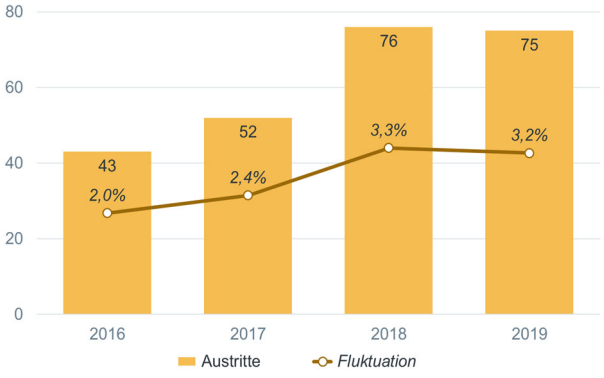
Die Fluktuationsrate sank von 3,3% in 2018 auf 3,2% in 2019 und blieb damit auf einem konstant niedrigen Niveau. Durch leistungsorientierte Vergütungssysteme, attraktive Sozialleistungen und die Möglichkeit, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln – sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaften als auch gesellschaftsübergreifend – wird das Fluktuationsrisiko minimiert.

	2016	2017	2018	2019
Neues ASFINAG-Personal	**159**	**173**	**187**	**198**
Frauen	45	50	55	62
Männer	114	123	132	136
Teilzeitpersonal per 31.12.	**314**	**333**	**350**	**351**
Frauen	260	274	289	287
Männer	54	59	61	64
Befristetes Personal per 31.12.	**29**	**55**	**59**	**53**
Frauen	6	21	15	12
Männer	23	34	44	41
Lehrlinge per 31.12.	**4**	**17**	**21**	**30**

Entwicklung Beschäftigtenstand
(Werte zum Stichtag 31.12.)



Austritte[1] und Fluktuation
ASFINAG-Personal



[1] Exkl. Mitarbeitende mit befristetem Dienstverhältnis

Die Fluktuation bezieht sich auf direkt angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das sind 86% der Beschäftigten bzw. 2.481 Personen. Weitere 397 Personen des früheren Landesstraßendienstes waren 2019 bei der ASFINAG als „Mitarbeiter mit Überlassungsvertrag“ 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 31.12.2019 waren bei uns daher 53 Personen temporär beschäftigt, davon zwölf Frauen.

Die ASFINAG hat das Ziel, die Anzahl an Lehrlingen im Unternehmen weiter zu erhöhen. 2019 wurden 16 Lehrlinge neu eingestellt. Mit Stichtag 31.12.2019 sind im Betrieb 30 Lehrlinge in sechs Lehrberufen beschäftigt: Bürokauffrau/-mann, Finanz- und Rechnungswesenassistenz, IT-Technik (auslaufend), IT-Informatik (auslaufend), IT-Betriebstechnik, Elektrotechnik mit Schwerpunkt Anlagen und Betriebstechnik. Das Ziel, den Lehrlingsanteil auf 1% der Belegschaft zu erhöhen, wurde damit erreicht. Der Lehrlingsanteil soll für 2020 gehalten werden, zusätzlich werden 2020 Lehrlinge in drei neuen

Lehrberufen ausgebildet: Applikationsentwicklung – Coding, Bautechnische Assistenz und Medienfachfrau/-mann mit Schwerpunkt Online-Marketing.

Für den Lehrberuf Elektrotechnik und für den ab 2021 geplanten Lehrberuf Mechatronik wurde mit der ÖBB-Infrastruktur AG ein Kooperationsvertrag abgeschlossen. Dieser ermöglicht, dass die ASFINAG-Lehrlinge einzelne Module, die nicht oder nicht ausreichend an die Lehrlinge vermittelt werden können (wie z.B. Drehen, Fräsen oder Schweißen) in den ÖBB-Lehrwerkstätten geschult werden.

Vielseitige Karenzmodelle

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

2019 nahmen insgesamt 86 Personen die bestehenden Karenzmodelle (Eltern-, Väterfrüh- und Bildungskarenz) in Anspruch. 2018 waren es 89 Personen. Der Anteil der Männer stieg in den vergangenen Jahren leicht an und lag bei knapp 41% im Jahr 2019.

	2016	2017	2018	2019
Personal mit Anspruch auf Elternzeit	**2.712**	**2.740**	**2.777**	**2.834**
Frauen	572	594	629	658
Männer	2.140	2.146	2.148	2.176
Elternkarenz	**76**	**74**	**66**	**71**
Frauen	58	55	52	48
Männer	18	19	14	23
Personal nach Elternzeit zurück am Arbeitsplatz	**41**	**37**	**30**	**31**
Frauen	25	22	20	14
Männer	16	15	10	17
Personal 12 Monate nach Elternzeit beschäftigt	**37**	**41**	**33**	**30**
Frauen	19	25	19	20
Männer	18	16	14	10
Väterfrühkarenz	**16**	**12**	**20**	**10**
Bildungskarenz	**6**	**8**	**3**	**5**
Frauen	2	1	1	3
Männer	4	7	2	2

Wir bemühen uns um eine möglichst hohe Rückkehrrate, 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. Für 2020 ist eine Überarbeitung und ein Relaunch des Karenzmanagement-Portals geplant. Zusätzlich sollen die Möglichkeiten für die Einführung von familienunterstützenden Angeboten geprüft werden.

Betriebliche Leistungen

Von 2.878 Headcounts per 31.12.2019 unterliegen 2.867 einem Kollektivvertrag (2018: 2.811), das entspricht einem Anteil von 99,6%. 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 und setzen Projekte mit weitreichenden Auswirkungen auf die Organisation in Abstimmung mit der Arbeitnehmervertretung um. Jours 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 Angestellte, 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 Mitarbeitenden, einen Teil des Bruttobezuges für die Eigenvorsorge zu nutzen. Die rechtliche Grundlage bildet § 3 (1) 15a EStG (Einkommensteuergesetz).

Home-Office-Modell

Die Einführung von Homeoffice (HO) in der ASFINAG im Jahr 2017 war ein wichtiger Meilenstein für die Weiterentwicklung eines modernen Arbeitsumfeldes. Obwohl die Inanspruchnahme für viele Mitarbeitende aufgrund der auszuübenden Tätigkeit nicht zu Anwendung kommen kann (z.B. Handwerkerinnen und Handwerker, Operatorinnen und Operatoren, Traffic Mangerinnen und Manager, Reinigungskräfte, Betriebstechnikerinnen und -techniker, Mautnerinnen und Mautner, Mautaufsichtsorgane, Lehrlinge, Praktikantinnen und Praktikanten, etc.), wird die Möglichkeit (per 31.12.2019) bereits von fast 250 Mitarbeitenden genutzt.

2019 wurde eine Evaluierung der Betriebsvereinbarung durchgeführt, bei der viele Anregungen und Anfragen von Mitarbeitenden berücksichtigt wurden. Das Ergebnis davon ist eine Erweiterung der gültigen Homeoffice-Betriebsvereinbarung, welche mit 1.1.2020 Gültigkeit erlangt.

Sabbatical

Im Oktober 2018 haben Arbeitgeberin und Belegschaftsvertretung eine Sabbatical-Betriebsvereinbarung unterschrieben, welche mit 01.01.2019 in Kraft trat. Mit der Möglichkeit eines Sabbaticals wollen wir als ASFINAG dem Wunsch nach besserer Balance im Arbeits- und Privatleben und dem steigenden Bedarf nach größerer Flexibilität nachkommen sowie uns darüber hinaus als moderne Arbeitgeberin positionieren. 2019 haben bereits 16 Mitarbeitende dieses Angebot in Anspruch genommen.

Unternehmenskultur & Führung

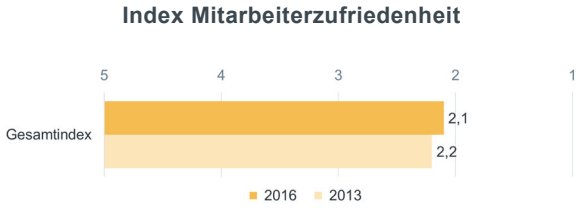
Das Jahr 2019 war stark geprägt vom Konzernthema Unternehmenskultur. Aufbauend auf den Analyse- und Erhebungsergebnissen der Vorjahre wurde in mehreren Workshops mit Mitarbeitenden, der Geschäftsführung und Vorstandsdirektion 2018 das Idealbild (Soll-Bild) der zukünftigen Unternehmenskultur erarbeitet. Mit der neuen Führungsspitze wurde dieses Idealbild, das sich in vier Säulen gliedert, im ersten Halbjahr intensiv an die Führungskräfte kommuniziert.

Führung, Leistung, Zusammenarbeit, Innovation & Weiterentwicklung sind die Kernthemen, und innerhalb jeder Säule wurden neben dem Verhalten und dem Umgang miteinander auch die zukünftigen Arbeitsweisen ausformuliert. Ab Herbst wurde mit der konzernweiten Kommunikation dazu begonnen, die für alle Mitarbeitende einen dreistündigen Workshop vorsieht, um sich mit den Säulen näher auseinanderzusetzen. Die intensive Auseinandersetzung in Workshops ist ein starkes Zeichen, das die Vision der Wir-Kultur der ASFINAG, die modern und mit einem privatwirtschaftlichen Anspruch in die Zukunft gehen will, zum Bekenntnis hat. Die Kommunikationsinitiative wird noch einen Großteil des Jahres 2020 in Anspruch nehmen, da es sich um bis zu 120 Workshops handelt, die in den Gesellschaften abgehalten werden.

Die Kultursäulen bilden die Basis für die zukünftigen Mitarbeitergespräche, den Führungsleitfaden und die Führungskräfteentwicklung.

Mitarbeiterzufriedenheit

Die letzte Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde 2016 durchgeführt. 2016 erhielten wir dabei 2.164 Fragebögen, das entspricht einer Rücklaufquote von 79%. Die Bewertungen zu den 11 Themen erfolgten nach dem Schulnotensystem (1-5). 2016 verbesserte sich der Gesamtindex von 2,2 auf 2,1 im Vergleich zu 2013.



In den letzten 4 Jahren wurde an Maßnahmen gearbeitet, die sowohl gesellschaftsbezogen als auch konzernweit Einfluss genommen haben. Für 2020 ist die nächste Mitarbeiterbefragung geplant. Diese Befragung bringt gleich mehrere Neuerungen mit sich. Erstmalig werden die Mitarbeiterbefragung und die Evaluierung psychischer Belastungen zusammengefasst. Ebenso neu wird das Befragungsformat sein, dass für zumindest 1.800 Mitarbeitende eine Online-Befragung vorsieht, statt der klassischen Papierumfrage.

Projekt Attraktive Arbeitgeberin

Die ASFINAG soll auch weiterhin von allen Mitarbeitenden, aber auch am externen Arbeitsmarkt als attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen werden. Wirtschaftliche Veränderungen bringen neue Berufsbilder und Anforderungen mit sich, Mitarbeitende verändern ihre Ansprüche an den Arbeitgeber, technologische Entwicklungen bringen Digitalisierung und Innovation in die Arbeitsprozesse, am Arbeitsmarkt macht sich die demografische Entwicklung mit 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
- Erfolgreicher Arbeitsantritt und effiziente Einarbeitungsphase
- Beschäftigungs- und Karrieremodelle und alle Möglichkeiten zur Weiterbildung
- Trennungsmanagement und alle Formen der Versetzung, Entsendung und interner Wechsel

Im Jahr 2019 wurde in 9 gesellschaftsübergreifenden Workshops des HR-Bereichs intensiv zu den Themen Suchstrategien bzw. Suchkanäle, Auswahlprozess und Auswahlinstrumente gearbeitet sowie in einer Schreibwerkstatt die komplette Bewerberkorrespondenz überarbeitet. Für 2020 ist eine weitere Reihe von Workshops und Arbeitsgruppen geplant, um den neuen Recruiting-Prozess und seine Instrumente zu implementieren, unseren Auftritt als Arbeitgeberin neu zu gestalten, Berufsbilder und Zielgruppen für unsere Darstellung am Arbeitsmarkt zu definieren und mit Kooperationen weiter unser Hochschulmarketing zu professionalisieren.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Personalstand 31.12.2019	2.878	↗
Fluktuationsrate	3,2%	↘
Mitarbeiterzufriedenheit (2016)	2,1	↗

Ziele aus 2019

- Außenauftritt (Website, Messen, etc.) stärken ✓
- ASFINAG weiterhin als attraktive Arbeitgeberin positionieren ✓
- Fokus auf Kooperationen zur MA-Gewinnung (Recruiting) verstärken ✓
- Führungskräfte- und Nachwuchsprogramm NEU einführen ✓
- Karrierepfade definieren ✓
- Zahl der Lehrlinge weiter erhöhen ✓
- Transfer des Unternehmenskultur-Soll-Bildes in die gesamte Organisation
- Integration der Führungsthesen, Führungsgrundsätze und Führungskompetenzen in die Themen Mitarbeitergespräch und Führungskräfteentwicklungsprogramme ✓

Den Transfer des Unternehmenskultur-Soll-Bildes in die gesamte Organisation ist 2020 noch in Umsetzung.

Ziele für 2020

- Projekt Attraktive Arbeitgeberin:
  - Implementierung des neuen Recruiting-Prozesses
  - Neugestaltung des Auftrittes als Arbeitgeberin
  - Definition von Berufsbildern und Zielgruppen für unsere Darstellung am Arbeitsmarkt
  - Professionalisierung des Hochschulmarketings mittels weiterer Kooperationen
- Lehrlinge:
  - Der Lehrlingsstand von 30 Lehrlingen soll gehalten werden
  - Etablierung neuer Lehrberufe
- Ausrollung der erweiterten Homeoffice-Betriebsvereinbarung
- Relaunch der Karenzmanagementplattform
- Prüfung der Möglichkeiten für die Einführung von familienunterstützenden Angeboten
- Transfer des Unternehmenskultur-Soll-Bildes in die gesamte Organisation
- Neue Mitarbeiterbefragung samt Evaluierung psychischer Belastungen Q3/2020

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

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

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, 402-1
SDG: 8.5, 8.6, 8.8, 16.7

MITARBEITERGESUNDHEIT UND -SICHERHEIT

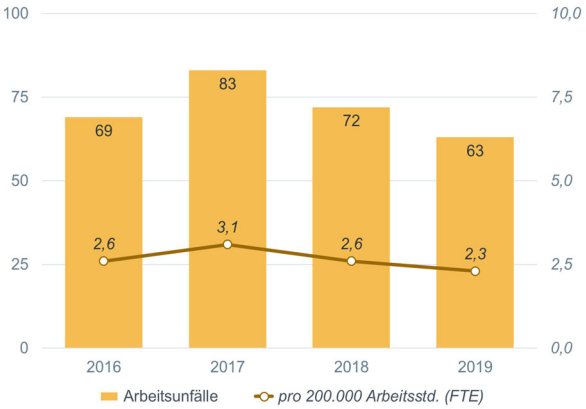
Die ASFINAG ist nach dem Qualitätsmanagementsystem ISO 9001 zertifiziert und gewährleistet nach diesem Standard auch gesunde und sichere Arbeitsplätze. Entsprechend umfangreich sind die Schulungsmaßnahmen und das Angebot für Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit. Im Jahr 2019 konnten wir die Zahl der Arbeitsunfälle gegenüber dem Vorjahr von 72 auf 63 reduzieren.

Trotz intensiver Bemühungen, die Arbeitssicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhöhen, ist im vergangenen Jahr leider ein Mitarbeiter tödlich verunglückt. Bei Absicherungsarbeiten am Pannenstreifen wurde der Mitarbeiter von einem Lenker erfasst und tödlich verletzt. Der Lenker gab an, während der Fahrt eingeschlafen zu sein.

Im Rahmen der Unfallevaluierung durch die zuständigen internen Sicherheitsfachkräfte, das Arbeitsinspektorat und die Unfallversicherung wurde festgestellt, dass die Vorgaben für die Durchführung der Arbeiten eingehalten wurden und die eingesetzten Arbeitsmittel den Anforderungen entsprachen und vollständig funktionstüchtig waren. Äußere Umwelteinflüsse wie Witterung und Sicht waren an diesem Tag ebenfalls unauffällig. Der Unfall ereignete sich durch Fremdverschulden eines anderen Verkehrsteilnehmers.

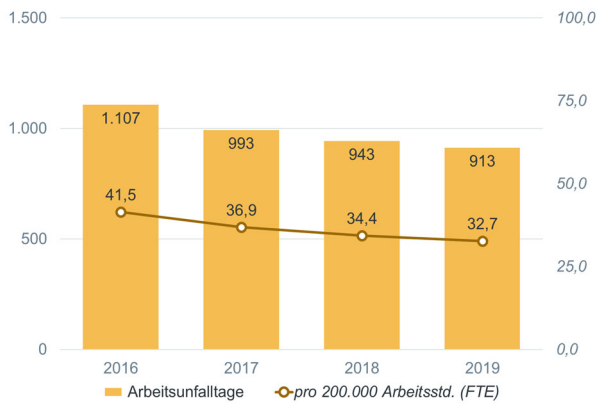
2019 ereigneten sich 63 Arbeitsunfälle. Im Jahr zuvor waren es 72 (2018). Dadurch reduzierte sich auch die durchschnittliche Zahl der Arbeitsunfälle pro 200.000 Arbeitsstunden von 2,6 auf 2,3 gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der arbeitsunfallbedingten Ausfalltage verringerten sich auf 913 (2018: 943) und die durchschnittliche Zahl der Arbeitsunfalltage pro 200.000 Arbeitsstunden auf 32,7 (2018: 34,4) in 2019.

Arbeitsunfälle[1]



[1] Die Werte für 2016 und 2017 wurden korrigiert aufgrund der Nachmeldung von Unfällen im Folgejahr und Berücksichtigung im Berichtsjahr. Die Zahl der Arbeitsunfälle inkludiert Wegunfälle und Arbeitsunfälle von Mitarbeiterenden mit Überlassungsvertrag.

Arbeitsunfalltage[1]



[1] Die Werte für 2016, 2017 und 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.

Leichte Verletzungen, die nur Erste-Hilfe-Maßnahmen erfordern und keine Ausfalltage zur Folge haben, werden nicht als Arbeitsunfälle gezählt. Als Arbeitsunfalltage gelten ausgefallene Sollarbeitstage ab dem Tag nach dem Unfall.

2019 ereigneten sich insgesamt 8 von 63 Unfällen, die als schwer einzustufen sind (Ausfallzeit über 23 Tage):

- 7 Unfälle aufgrund von Sturz oder Fall

- 1 Unfall bei Arbeiten am Pannenstreifen durch das Fehlerhalten eines Verkehrsteilnehmers

Unser Qualitätsmanagement-Prozess „Arbeitsnehmerschutz gewährleisten“ sowie das Schulungsprogramm zum Thema Gesundheit und Sicherheit werden auch im Jahr 2020 unverändert fortgeführt. Dabei wird vor allem auf kontinuierliche Verbesserung und Prävention gesetzt.

Arbeitnehmerschutz gewährleisten

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 notwendige Maßnahmen zur Risikoreduktion. In dieses System sind auch Lieferanten einbezogen.

Ein wesentliches Ziel des 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 beinhaltet sämtliche Themen des Arbeitnehmerschutzes, wie Prävention, Evaluierung, Arbeitsunfälle, Unterweisungen, Brandschutz, Erste Hilfe, Gesundheitsförderung, Arbeitsstoffe und Arbeitsmittel.

Regelmäßige Kontrolle und ständige Verbesserungen
Bei regelmäßigen sicherheitstechnischen Begehungen eines jeden Standorts durch unsere internen Sicherheitsfachkräfte und Brandschutzbeauftragten mit Begleitung der Arbeitsmedizin wird die prozesskonforme Umsetzung der Sicherheitsstandards vor Ort festgestellt. Dabei wird vor allem auf Prävention zur Vermeidung von Unfällen und Berufskrankheiten gesetzt, die Beratung der Mitarbeitenden 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.

Ein wesentliches Ziel des Teams Arbeitnehmerschutz ist die bestmögliche Unterstützung der Mitarbeitenden 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 Arbeitsunfällen und kritischen Arbeitsabläufen soll das Sicherheitsbewusstsein der Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden 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. 2019 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.

An mehreren Standorten finden regelmäßige „Gesundheits-Jours-fixes“ statt. Arbeitsmedizinische Kernthemen, wie Impfungen und Beratungen werden ergänzt durch verschiedene Präventionsangebote und den Einsatz des ASFINAG-Gesundheitsmobils. In dieser mobilen Diagnostikstation können Mitarbeitende unter anderem Messungen der Bauch- und Rückenmuskulatur, Lungenfunktion, Körperzusammensetzung oder Balancefähigkeit in Anspruch nehmen. 2019 war das Mobil etwa 70 Mal im Einsatz und rund 700 bis 800 Kolleginnen und Kollegen nutzten dieses Angebot.

Die Präventionsangebote umfassen ein breites Spektrum, wie z.B. Hautkrebsvorsorge, Arteriographien oder Wirbelsäulenvermessungen – stets angepasst an die Belastungen und Bedürfnisse der jeweiligen Mitarbeitenden. Auch die Initiative zur Diabetesprävention „BESSER SALZ AUF DER AUTOBAHN ALS ZUCKER IM BLUT“ startete 2019. Die Mitarbeitenden hatten die Gelegenheit, einen kostenlosen und hochwertigen Test zur Messung des Langzeitblutzuckers anzufordern und ihr Diabetesrisiko zu ermitteln. Insgesamt haben 684 Kolleginnen und Kollegen dieses Angebot in Anspruch genommen.

Auch die Angebote im Bereich der berufsgruppenspezifischen Gesundheitsförderung wurden 2019 erweitert. Im Zuge der Winterdienstvorbesprechungen im Herbst 2019 wurden in 21 Autobahnmeistereien Ergonomie-Trainings für den besonderen Arbeitsplatz LKW durchgeführt.

Neben der Fortführung der Präventionsangebote werden wir in den nächsten Jahren ein Fokus auf die Wiedereingliederung von langzeiterkrankten Beschäftigten legen und in der Suchtprävention wirksame nächste Schritte setzen.

Vereinbarungen zum Gesundheitsmanagement

Die 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 Mitarbeitenden des Streckendienstes, der Mautaufsicht und für eingetragene Ersthelferinnen und Ersthelfer. Für jeden Beschäftigten 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 in der „APP-Arbeitnehmerschutz“ im Intranet informiert. Diese informiert über alle Vorgaben und Abläufe zum Arbeitnehmer- und Gesundheitsschutz, bietet einen Überblick über aktuelle Gefährdungen sowie vorbeugende Maßnahmen und enthält alle wichtigen Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente für jeden Standort.

Für alle Mitarbeitenden bieten wir Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und zur persönlichen Gesundheit an. Für verschiedene Berufsgruppen wie Handwerkerinnen und Handwerker, Betriebstechnikerinnen und –techniker, oder Operatorinnen und Operatoren führen wir

maßgeschneiderte Schulungen durch. Ein eigenes Modul der Aus- und Weiterbildungskategorie „Compliance“ schult Führungskräfte, Belegschaftsorgane, Standortverantwortliche oder Mitarbeitende mit besonderer Funktion im Arbeitnehmerschutz. Darüber hinaus bieten wir allen Beschäftigten während der Arbeitszeit Gesundheits-Vorträge mit besonderen Tipps für ihren Arbeitsplatz an.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Tödliche Unfälle	1	↗
Arbeitsunfälle pro 200.000 Arbeitsstunden (FTE)	2,3	↘
Arbeitsunfalltage pro 200.000 Arbeitsstunden (FTE)	32,7	↘

Ziele aus 2019

- Keine tödlichen Arbeitsunfälle
- Keine Berufskrankheiten ✓
- Arbeitsunfallbedingte Ausfallzeiten unter 1.000 Ausfalltage ✓
- Weitere Verzahnung von Arbeitnehmerschutz, Arbeitsmedizin und Gesundheitsförderung ✓
- Schaffung attraktiver Gesundheitsangebote, z. B. Installation von „Sicherheits- und Gesundheitsstationen“ oder Durchführung des Projekts zur Diabetesprävention ✓

Leider konnte das Ziel „keine tödlichen Arbeitsunfälle“ 2019 nicht erreicht werden. Auch die Errichtung von interaktiven „Sicherheits- und Gesundheitsstationen“ an sämtlichen ASFINAG-Standorten wurde noch nicht vollständig umgesetzt, jedoch wurde das Projekt zur Diabetesprävention in 2019 erfolgreich gestartet.

Ziele für 2020

- Keine tödlichen Arbeitsunfälle
- Keine Berufskrankheiten
- Arbeitsunfallbedingte Ausfallzeiten unter 1.000 Ausfalltage
- Weitere Verzahnung von Arbeitnehmerschutz, Arbeitsmedizin und Gesundheitsförderung
- Neuauflage des erfolgreichen Präventionsprojekts zur Darmkrebsfrüherkennung
- Strukturaufbau und Maßnahmenentwicklung für Wiedereingliederung und Aktivitäten zur Suchtprävention

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 403-2, 403-3
SDG: 8.8

MITARBEITERENTWICKLUNG

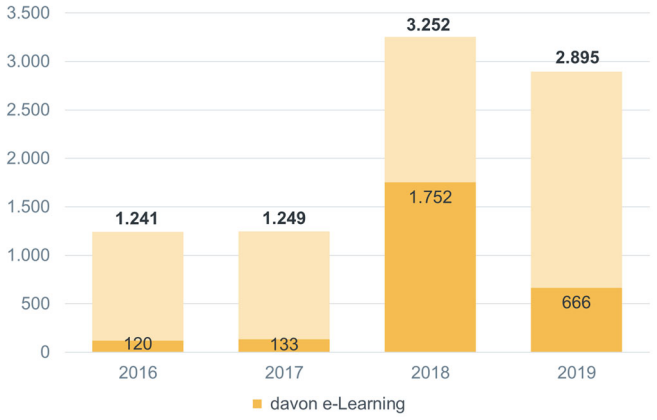
2019 setzten wir mehrere Schwerpunkte für die persönliche Weiterentwicklung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Es wurden unter anderem Formate zur Stärkung sozialer Kompetenzen angeboten und die neuen Lehrgänge zu Projektmanagement und Führungskräfteausbildung gestartet.

Verstärkte Aus- und Weiterbildung

2019 gab es insgesamt 2.895 Teilnahmen an einer Vielzahl an Aus- und Weiterbildungsangeboten. Dies stellt einen deutlichen Anstieg im Vergleich zum langjährigen Schnitt dar. Nur das Jahr 2018 stellt eine Ausnahme dar, da alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein verpflichtendes E-Learning zur Datenschutz-Grundverordnung absolvieren mussten.

Die durchschnittliche Zahl an Ausbildungsstunden pro Beschäftigten (FTE) betrug im abgelaufenen Jahr 15,3. Überproportional sind Führungskräfte bzw. das Executive Management vertreten, und zwar mit durchschnittlich 32,6 bzw. 19,5 Stunden.

Aus- und Weiterbildung[1]
(Teilnahmezahl)



[1] *Mehrfachzählungen sind möglich, wenn Mitarbeiter an mehreren Schulungen teilgenommen haben*

	2017	2018	2019
Ø Ausbildungsstunden gesamt	12,9	13,8	15,3
Ø Ausbildungsstunden Frauen	12,3	16,1	18,1
Ø Ausbildungsstunden Männer	13,0	13,2	14,5
Ø Ausbildungsstunden Führungskräfte	21,9	28,3	32,6
Ø Ausbildungsstunden Executive Management	28,8	15,6	19,5

2019 wurden viele neue und interessante Schulungen für alle Mitarbeitenden angeboten:

- Digitalisierung: "Modern Way 2 Work @ ASFINAG", "Digitalisierung als Chance für sich nutzen", "Die Rolle der Assistenz im digitalen Zeitalter", etc.
- Mentaltrainings: "Lebenslanges Lernen", "Kreative Leistungssteigerung des Gehirns", "Generation 45+ gesund älter werden", etc.
- Soft Skills: "Zeit- und Selbstmanagement", "Kommunikation in allen Varianten", "Protokoll-Schulung", etc.

Für 2020 wurden die konzernweiten Trainingsformate im Hinblick auf die Säulen der Unternehmenskultur erarbeitet bzw. in diesen Kontext gestellt:

- **Führung:** Führungskräfte-Entwicklungsprogramme für bestehende & neue Führungskräfte
- **Leistung:** Zeit- und Selbstmanagement, Führen ohne Macht
- **Zusammenarbeit:** Konfliktmanagement mit Hirn, Freude am Präsentieren, Moderationstechniken, komplexe Informationen wirkungsvoll aufbereiten und darstellen, etc.
- **Innovation & Weiterentwicklung:** Lego Serious Play, Design Thinking, Lebenslanges Lernen, Kreative Leistungssteigerung des Gehirns, Wege zur Ausgeglichenheit, etc.

Führungskräfte-Entwicklung – „Drive the Engine“

Im Jahr 2019 wurde die bisher größte Ausbildungsinitiative für Führungskräfte gestartet. Ende April 2019 wurden ca. 200 Führungskräfte zu einer zweitägigen Veranstaltung unter dem Titel „Frühlingserwachen“ eingeladen. Innerhalb dieser zwei Tage wurden sowohl die Visionen und Erwartungen zum Thema Führung geteilt als auch das Entwicklungsprogramm „Drive the Engine“ vorgestellt. Diese Veranstaltung war der Kick-off für das 1,5 Jahre dauernde Programm, dessen Kernelemente eine Standortbestimmung (Orientierung und Kennenlernen der eigenen Führungskompetenzen), drei Fixmodule und zwei bis vier zusätzliche Wahlmodule, samt begleitendem Coaching sind. Alle Führungskräfte gehen parallel durch dieses Programm und bekommen dadurch ein einheitliches Bild von Leadership, Organisationsentwicklung und Vielfalt, das um die jeweiligen Themen der Wahlmodule individuell ergänzt wird.

Ebenso wurde 2019 auch das Programm für neue Führungskräfte als auch Nachwuchstalente konzipiert und die organisatorische Umsetzung für 2020 vorbereitet.

Nachwuchsprogramm – „See the Engine“

2019 wurde das Programm „See the Engine“ konzipiert, dass 2020 umgesetzt wird. Das Unternehmen bietet darin Talenten die Möglichkeit sich für drei Entwicklungs-Highways zu bewerben: Führung, Experte/Expertin und Projektmanagement. Insgesamt sollen in diesem erstmalig durchgeführten Programm zwölf Talente, jeweils vier pro Entwicklungshighway, ein Programm absolvieren, das sie auf diese Karrierepfade vorbereitet.

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

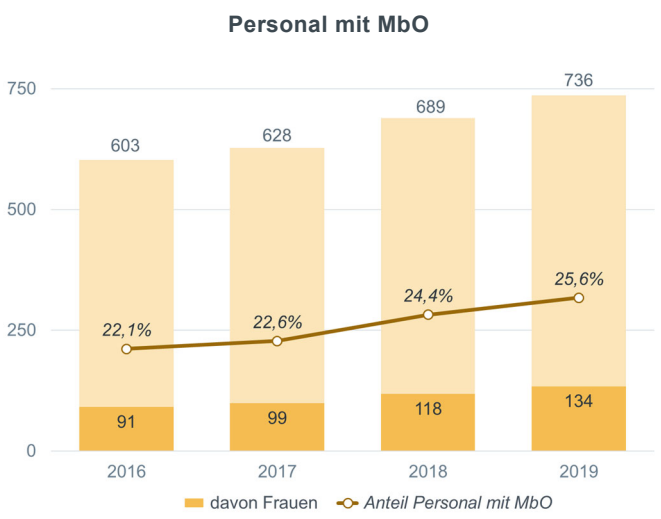
Ein weiterer Schwerpunkt 2019 war die Feinkonzeption der neuen Projektmanagement-Lehrgänge. Mit den neuen Trainingspartnerinnen und –partnern wurde in Abstimmung mit allen Gesellschaften ein Trainingskonzept erarbeitet, das seit Herbst 2019 in Umsetzung ist. Die neuen Programme sind für vier verschiedene Zielgruppen konzipiert:

- **Opal** – Mitarbeitende, die in Projekten unterstützend tätig sind
- **Rubin** – Mitarbeitende, die eine umfassende Projektmanagement-Ausbildung benötigen
- **Smaragd & Saphir** – Mitarbeitende 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.

Gemeinsame Jahresplanung

Mit der gesamten Belegschaft werden jährlich Mitarbeitergespräche 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.



Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Teilnahme an Aus- und Weiterbildung	2.895	↘
Ø Ausbildungsstunden pro MA	15,3	↗
Anteil der MA mit MbO	25,6%	↗

Ziele aus 2019

- Umsetzung Entwicklungsprogramme für spezifische Zielgruppen:
  - Train-the-Trainer Programme – für unsere konzernweiten internen Trainerinnen und Trainer ✓
  - Lehrlingsprogramme – als Ergänzung der Berufsausbildung bzw. Ausbildnerqualifikation ✓
  - Projektmanagement-Programme – als Überblicks-, Professional- oder auch Advanced-Programme ✓
  - Führungskräfte-Entwicklungsprogramme – für Nachwuchstalente, neue und bestehende Führungskräfte ✓
- Diversity:
  - Fortführung Cross-Mentoring-Programm in Kooperation mit Wiener Stadtwerken und ÖBB ✓
  - Durchführung von Schulungen für Führungskräfte und Mitarbeitende zu den Themen Diversity, Umgang mit Menschen mit Behinderung, Gendergerechte Sprache und Generation 45 plus – Gesund Älter werden (Productive Aging) ✓

Ziele für 2020

- Fortführung Entwicklungsprogramme für spezifische Zielgruppen:
  - Projektmanagement-Programme – als Überblicks-, Professional- oder auch Advanced-Programme

- Führungskräfte-Entwicklungsprogramme – für Nachwuchstalente, neue und bestehende Führungskräfte
- Diversity:
  - Fortführung Cross-Mentoring-Programm in Kooperation mit Wiener Stadtwerken und ÖBB
  - Durchführung von Schulungen für Führungskräfte und Mitarbeitende zu den Themen Diversity, Umgang mit Menschen mit Behinderung, Gendergerechte Sprache und Generation 45 plus – Gesund Älter werden (Productive Aging)
- Laufende Weiterentwicklung des Weiterbildungsprogrammes für Lehrlinge und Lehrlingsausbildner

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

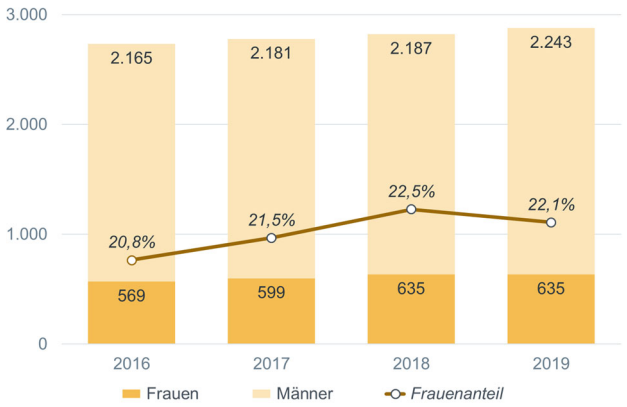
GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 404-1, 404-2, 404-3
SDG: 4.4, 8.5, 8.6, 8.8

VIELFALT UND CHANCENGLEICHHEIT

2019 wurden im Rahmen des Diversity-Konzepts weitere Maßnahmen zur Förderung von Frauen und Mitarbeitenden mit Behinderung gesetzt. Der Frauenanteil konnte 2019 in bestimmten Personengruppen weiter erhöht werden. Die beiden Diversity-Schwerpunkte zur Förderung von Frauen und Mitarbeitenden mit Behinderung werden auch 2020 fortgesetzt bzw. weiterverfolgt.

Im Jahr 2019 war der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft etwas niedriger als im Jahr davor, er betrug per 31.12.2019 insgesamt 22,1% (2018: 22,5%). Bei den Führungspositionen stieg der Frauenanteil hingegen weiter deutlich an, er betrug per 31.12.2019 19,4% (2018: 17,8%). Der Frauenanteil auf der Top-Management-Ebene reduzierte sich hingegen von 22,2% (2 von 9 Mitarbeitenden) auf 12,5% (1 von 8 Mitarbeitenden). Alle Anteile wollen wir in den kommenden Jahren weiter bzw. wieder erhöhen.

Personal gesamt
(Werte zum Stichtag 31.12.)

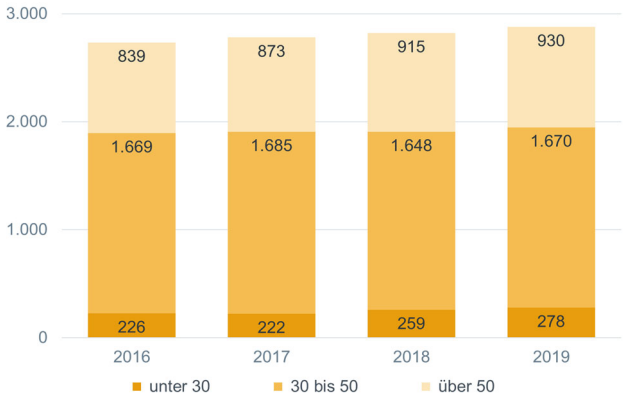


Die durchschnittliche Jahresvergütung liegt bei Frauen um rund 14% unter jener der Männer. Diese Differenz konnte gegenüber dem Vorjahr geringfügig reduziert werden. Die Berechnungsmethode wurde im Jahr 2017 an den Einkommensbericht, der gemäß § 6a Bundes-Gleichbehandlungsgesetz alle 2 Jahre für den Betriebsrat zu erstellen ist, angepasst. 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.

	2016	2017	2018	2019
Personal in Führungspositionen per 31.12.	**203**	**206**	**208**	**201**
unter 30	1	2	3	0
30 bis 50	143	135	129	122
über 50	59	69	77	79
Frauen	29	34	37	39
Männer	174	172	171	162
Frauenanteil in Führungspositionen	*14,3%*	*16,5%*	*17,8%*	*19,4%*
Personal im Executive Management per 31.12.	**9**	**9**	**9**	**8**
unter 30	0	0	0	0
30 bis 50	4	6	5	5
über 50	5	3	4	3
Frauen	1	2	2	1
Männer	8	7	7	7
Frauenanteil im Executive Management	*11,1%*	*22,2%*	*22,2%*	*12,5%*

2019 stand die höchste Jahresvergütung zur mittleren aller Angestellten in einem Verhältnis von 6,8:1 gegenüber 7,1:1 im Jahr 2018. Das Verhältnis des prozentualen Anstiegs der Jahresvergütungen betrug 3,2:1.

Altersverteilung
(Werte zum Stichtag 31.12.)



Die Altersverteilung der Mitarbeitenden zeigt einen steigenden Anteil der unter 30-jährigen (9,7% gegenüber 9,2% im Vorjahr und im Verhältnis zur Gesamtbelegschaft), einen

sinkenden Anteil der Beschäftigten zwischen 30 und 50 Jahre (58,0% gegenüber 58,4%) und einen gleichbleibenden Anteil von über 50-Jährigen (32,3% gegenüber 32,4%).

Im Rahmen der Umsetzung des 2017 begonnenen Diversity-Konzepts führten wir auch 2019 in mehreren Bereichen Maßnahmen durch.

Förderung der Geschlechtergerechtigkeit

Geschlechtergerechtigkeit war auch 2019 weiterhin ein großes Thema. Dazu arbeiten wir laufend an der Erhöhung des Frauenanteils. Unser neuer Diversitäts-Bericht soll es ermöglichen, dass dem Management gute Steuerungsgrundlagen zur Geschlechtergerechtigkeit zur Verfügung stehen.

Das erste Cross Mentoring Programm wurde im Februar 2019 erfolgreich abgeschlossen. Das Ziel dieses unternehmensübergreifenden Programms (ÖBB, Wiener Stadtwerke, ASFINAG) ist es, die weiblichen Nachwuchskräfte in ihrer Karriereentwicklung zu unterstützen. Aufgrund der positiven Resonanz wurde entschieden, das Programm auch 2020 fortzuführen. Das Programm wurde innerhalb der ASFINAG weiterentwickelt und um Programmelemente ergänzt, wie z.B. unterjährige Feedbackgespräche und Entwicklungsgespräche. Damit wurde in unserem Unternehmen ein klares Zeichen gesetzt, dass wir an einer nachhaltigen Balance zwischen den Geschlechtern arbeiten.

Begünstigt behinderte Mitarbeitende bei der ASFINAG

Zum 31.12.2019 beschäftigten wir 77 begünstigt behinderte Menschen, das sind geringfügig weniger als 2018 (79).

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. Die Zielsetzung der Schulung ist es, zum einen die rechtlichen Rahmenbedingungen besser kennenzulernen und zum anderen eine Sensibilisierung zum Thema „Leben mit Behinderung“ zu erreichen. Diese Schulung wurde auch 2019 fortgeführt und im Frühling und im Herbst angeboten (jeweils 2 Module).

Zudem wurde eine Kooperation mit „myAbility.jobs“, einer auf die Vermittlung von Menschen mit Behinderung spezialisierte Recruiting-Plattform, vereinbart, um künftig passende Stellen auch über diese Plattform zu inserieren.

Seit 2018 erhalten alle Mitarbeitende 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, einem Review unterzogen und neu aufgelegt. Die Broschüre beinhaltet sowohl allgemeine Informationen zum Thema Behinderung für alle Mitarbeitenden als auch Informationen über Leistungen, Ansprechpersonen und mögliche Unterstützung für Mitarbeitende mit Behinderung. Die Broschüre liegt an allen ASFINAG-Standorten auf.

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 Sinn wird Diversity in der ASFINAG-Gruppe 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.

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 Mitarbeitende)
- Genderanalyse Mitarbeitende 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. Dieser wird ebenfalls dem Executive Management zur Verfügung gestellt.

Keine Diskriminierungsfälle

2019 wurden, wie in den vergangenen Jahren, keine Diskriminierungsfälle bekannt. 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.

Programme zur Übergangshilfe

Altersteilzeit
Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit für Mitarbeitende, 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 Dienstnehmende, 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
Mitarbeitende, die über einen längeren Zeitraum physisch oder psychisch erkrankt waren, sollen die Möglichkeit erhalten, schrittweise, in Form einer Teilzeitbeschäftigung, in den Arbeitsprozess zurückzukehren.

Demografieberatung
Aus der im Jahr 2018 gestarteten Demografieberatung, einem zu 100% geförderten Beratungsangebot des Ministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz und des europäischen Sozialfonds sind 3 Projekte entstanden:

- Attraktive Arbeitgeberin
- Wiedereingliederung
- „Lebensphasenorientierte Arbeitsplätze“: Vorgehensmodell für Mitarbeitende, welche ihre ursprüngliche Funktion/Tätigkeit nicht mehr ausüben können. Ziel ist es, einen Prozess zu etablieren, der es ermöglicht für Mitarbeitende mit Beeinträchtigungen/Einschränkungen einen anderen adäquaten Arbeitsplatz zu finden.

Zusätzlich bieten wir für Führungskräfte sowie für alle Mitarbeitenden Diversitätsschulungen, Schulungen zum Thema „Gendergerechte Sprache“ sowie zum Thema „Generation 45 plus – Gesund Älter werden (Productive Aging)“ an.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Diskriminierungsfälle	0	→
Frauenanteil gesamt	22,1%	↘
Frauenanteil / Führungspositionen	19,4%	↗
Frauenanteil / Executive Management	12,5%	↘
Ø Jahresvergütung bei Frauen im Vergleich zu Männern	85,7%	↗

Ziele aus 2019

- Frauenanteil weiter erhöhen
- Sabbatical-Betriebsvereinbarung ausrollen ✓
- Fortführung Cross-Mentoring-Programm in Kooperation mit Wiener Stadtwerken und ÖBB ✓
- Weitere Bearbeitung der 3 Schwerpunkte der Demografieberatung mittels Workshops ✓
- Umsetzung Zukunftskonzept für interne Trainerinnen & Trainer (Wetrain@ASFINAG) ✓
- Intensive Auseinandersetzung mit dem Thema „Weiterentwicklung von modernen Arbeitszeitregelungen“ durch die Arbeitsgruppe Arbeitszeit

Das Ziel, den Frauenanteil in der ASFINAG weiter zu erhöhen, wurde in bestimmten Personengruppen erreicht, allerdings nahm der Frauenanteil insgesamt geringfügig ab. Die Arbeitsgruppe Arbeitszeit wurde vorerst 2019 nicht umgesetzt.

Ziele für 2020

- Frauenanteil weiter erhöhen
- Fortführung Cross-Mentoring-Programm in Kooperation mit Wiener Stadtwerken und ÖBB
- Weitere Bearbeitung der 3 Schwerpunkte der Demografieberatung mittels Workshops
- Schulungen zu Diversity und Umgang mit Behinderung
- Weiterentwicklung und Pilotierung des Projektes „Lebensphasenorientierte Arbeitsplätze“

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.

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 405-1, 405-2, 406-1
SDG: 5.1, 5.5, 8.5

VERKEHR

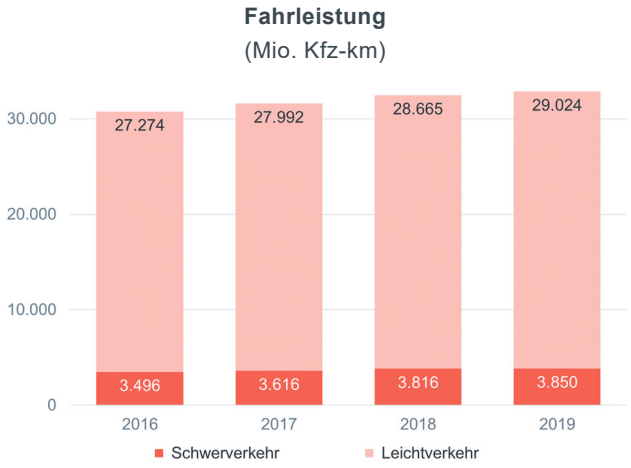
Verfügbarkeit unseres Straßennetzes
Sichere Straßen

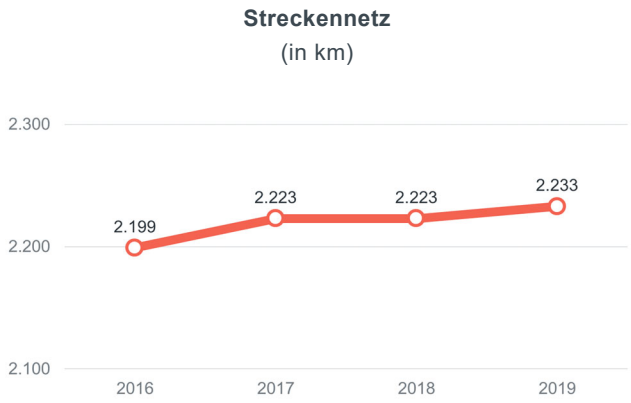
06

VERFÜGBARKEIT UNSERES STRASSENNETZES

Auf den Autobahnen und Schnellstraßen der ASFINAG sind immer mehr Fahrzeuge unterwegs. Das führt bei nahezu unverändertem Streckennetz zu dichterem Verkehr. Die Herausforderung besteht darin, den Verkehr trotz zunehmender Verkehrsdichte flüssig zu halten.

2019 ist der Leichtverkehr (Kfz < 3,5t und Motorräder) um weitere 1,2% gestiegen. Der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) nahm im Vergleich zum Vorjahr um weniger als 1% zu. Die rückläufige wirtschaftliche Entwicklung spiegelt sich auch in einem geringeren Anstieg des Güterverkehrs auf dem ASFINAG-Streckennetz wider. Insgesamt wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr fast 33 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um 1,2% mehr als 2018. Die Länge des Streckennetzes ist gegenüber 2018 leicht angestiegen und beträgt mit Stand 31.12.2019 2.233 km.





Die besondere Herausforderung besteht darin, den Verkehr trotz steigender Fahrleistungen flüssig zu halten und die von der Gesellschaft gewünschte Mobilität zu ermöglichen. 2019 wurden daher wesentliche Bauvorhaben zur Erweiterung des Netzes fortgeführt bzw. in Angriff genommen (A5 Nord/Weinviertel Autobahn, A7 Mühlkreis Autobahn Bypass Voestbrücke, A26 Linzer Autobahn, S3 Weinviertler Schnellstraße, S7 Fürstenfelder Schnellstraße, S36 Murtal Schnellstraße) sowie zahlreiche Generalerneuerungen begonnen, fortgesetzt oder abgeschlossen (A4 Ost Autobahn 3-streifiger Ausbau Fischamend bis Bruck a. d. Leitha West, A9 Pyhrn Autobahn Tunnel Gleinalm und Plabutsch).

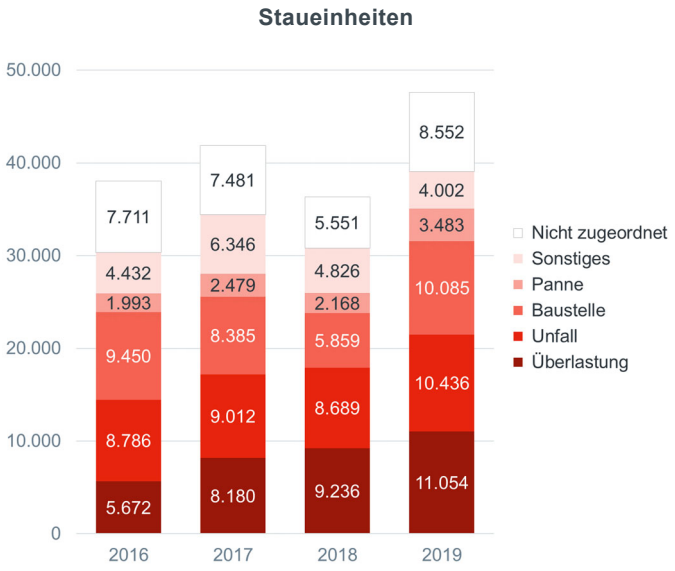
Staubekämpfung

Mit steigendem Verkehrsaufkommen wächst auch das Staupotenzial. Unser Ziel ist daher, den aktuellen Status möglichst zu halten und eine 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.

- Staueinheit: Als Staueinheit gilt eine Strecke von einem Kilometer Länge, die für eine Stunde gestaut ist.

Die Auswertung für 2019 zeigt, dass die Staus insgesamt im Vergleich zu 2018 deutlich zugenommen haben. Ausschlaggebend dafür waren ein LKW-Brand im Tunnel Rannersdorf und die anschließende wochenlange Sperre des Tunnels, die späte Lage der Osterfeiertage einhergehend mit hohem Reiseverkehr, der strenge Winter, sowie diverse notwendige Baumaßnahmen in kritischen Abschnitten.



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.

Ein wesentlicher Schwerpunkt 2019 war die Durchführung einer umfangreichen Risikoanalyse sowie die Ableitung und Priorisierung notwendiger Maßnahmen. Darauf aufbauend wurden ein Zutrittskonzept und Maßnahmen zum Objektschutz erarbeitet und umgesetzt. Die ASFINAG steht in engem Kontakt mit den wesentlichen Behörden und anderen Betreibern wesentlicher Dienste, um die identifizierten Maßnahmen laufend im Sinne der Sicherheit der Bevölkerung und im Sinne der Wirtschaftlichkeit umzusetzen.

ASFINAG Zielnetz 2030+

Das ASFINAG Zielnetz 2030+ ist ein 2018 gestartetes Projekt zur verfügbarkeitsorientierten Netzentwicklung des Bestandsnetzes unter Berücksichtigung von Trends und Entwicklungen in der Mobilität. Dabei werden für den zukünftigen Umgang mit stark belasteten Abschnitten des ASFINAG-Netzes unterschiedliche Lösungsansätze betrachtet und geprüft. Im Gegensatz zur konventionellen Herangehensweise, bei der aus Sicht eines Straßenbetreibers nur bauliche kapazitätserweiternde Maßnahmen betrachtet werden, werden zukünftig auch die Auswirkungen von aktuellen Trends wie Automatisiertes Fahren oder Multimodale Konzepte einen Schwerpunkt unserer Tätigkeit bilden. Als Ergebnis dieser zukunftsorientierten Betrachtung wird eine integrative Netzplanung umgesetzt, welche verkehrliche, ökologische und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

Als Grundlage für die integrative Bewertung von zukünftigen Maßnahmen wird eine Bewertungsmethodik entwickelt, die unterschiedliche Herangehensweisen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen berücksichtigt. Diese Methodik wird als „Zielsystem“ bezeichnet und beinhaltet eine zweistufige Entscheidungsfindung bei der Entwicklung von Maßnahmen. In der ersten Phase führt ein Expertengremium eine grundsätzliche Betrachtung durch, welche Maßnahmen für den zu untersuchenden Abschnitt geeignet wären. Nach Abstimmung mit dem Management werden in der zweiten Phase diese Varianten detailliert untersucht und nach vorgegebenen Kriterien bewertet.

Zukunftstrends, welche eine relevante verkehrliche Wirkung auf das ASFINAG-Netz haben können, werden in der Zielnetz-Betrachtung berücksichtigt. Es wurden Arbeitsgruppen gebildet, welche sich mit Themen wie Truck Platooning, Automatisiertes Fahren oder Multimodale Infrastruktur beschäftigen. In diesen Arbeitsgruppen sind auch Mitarbeitende des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und AustriaTech (Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen) eingebunden.

Um auch in Zukunft eine hohe Verfügbarkeit unseres Streckennetzes gewährleisten zu können, werden im Rahmen des ASFINAG-Strategieprozesses 2025 konkrete Ziele und Strategien ausgearbeitet.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Streckennetz (km)	2.233	↗
Fahrleistung (Mio. Kfz-km)	32.873	↗
Staueinheiten	47.612	↗
unfallbedingte Staueinheiten	10.436	↗
baustellenbedingte Staueinheiten	10.085	↗

Ziele aus 2019

- Keine Zunahme der Staueinheiten
- Keine Zunahme der unfallbedingten Staueinheiten
- Sicherstellen der Mobilität durch Fahrstreifenzulegung, Optimierung von Anschlussstellen und Knoten, verkehrssteuernde Maßnahmen, Multimodalität, Erweiterung des Streckennetzes ✓
- Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße) ✓

Die Staueinheiten haben 2019 leider aus verschiedenen Gründen zugenommen, weshalb die ersten beiden angeführten Ziele nicht erreicht werden konnten.

Ziele für 2020

- Keine Zunahme der Staueinheiten
- Keine Zunahme der unfallbedingten Staueinheiten
- Sicherstellen der Mobilität durch Fahrstreifenzulegung, Optimierung von Anschlussstellen und Knoten, verkehrssteuernde Maßnahmen, Multimodalität, Erweiterung des Streckennetzes
- Fortsetzung der Umsetzung von EVIS (Echtzeit-Verkehrs-Information Straße)

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

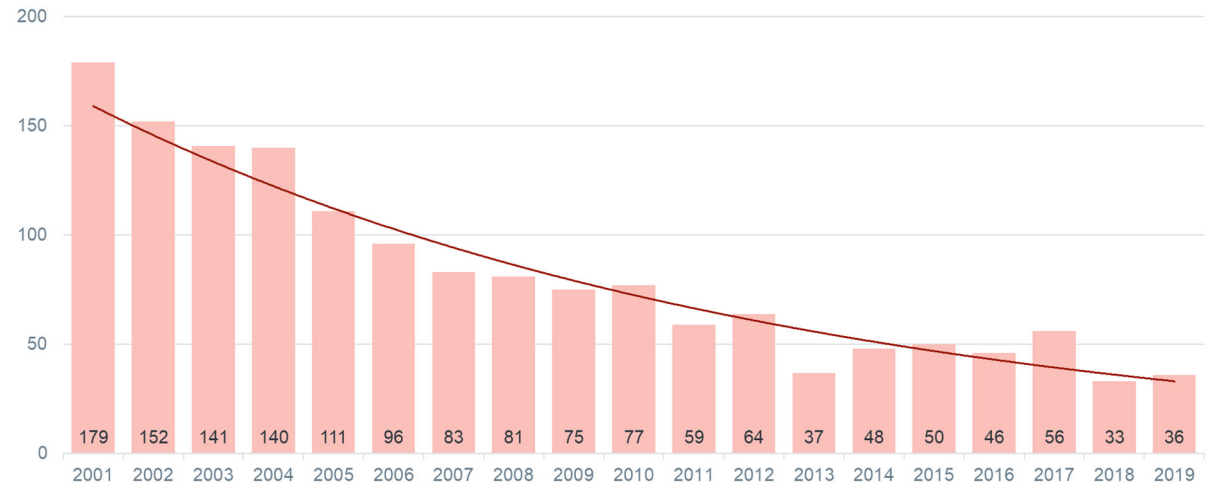
GRI: 203-1, 203-2
SDG: 9.1, 9.4, 11.2

SICHERE STRASSEN

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

2019 kamen insgesamt 36 Personen (vorläufiger Wert) auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ums Leben. Das ist ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr, aber im langjährigen Schnitt das zweitniedrigste Ergebnis seit Beginn der Aufzeichnungen. Die Getötetenrate (Anzahl der getöteten Personen bezogen auf 1 Mio. Kraftfahrzeugkilometer) blieb mit 0,001 (vorläufiger Wert für 2019) durch die steigende Verkehrsleistung gleich hoch wie im Jahr 2018. Ablenkung, Unachtsamkeit und nicht angepasster Abstand, oftmals auch in Kombination, waren dabei erneut die Hauptursachen.

Getötete auf Autobahnen und Schnellstraßen[1]

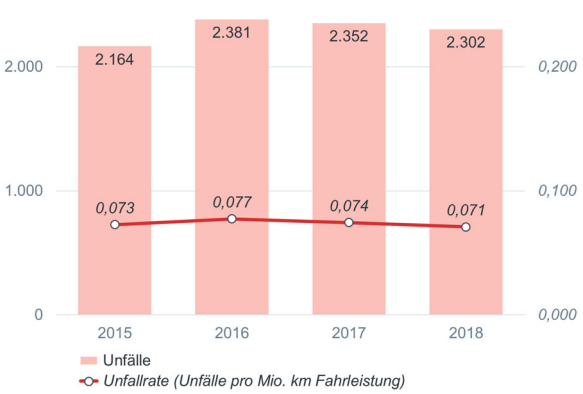


[1] *Anzahl der Verkehrstoten: 2019 sind vorläufige Werte und unterliegen noch in mehreren Schritten einer Qualitätskontrolle, finale Werte werden in der Unfallstatistik 2019 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) veröffentlicht*

Quelle Statistik Austria, BMI

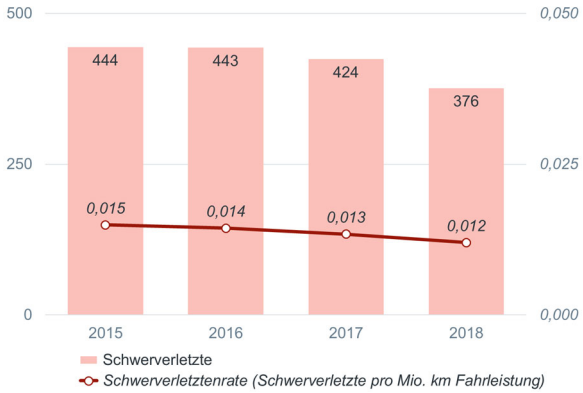
Weitere Unfallzahlen für 2019 liegen derzeit noch nicht vor. Die Zahlen für 2018 zeigen einen deutlichen Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen. Auch wurden deutlich weniger Personen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt.

Unfälle[1]



[1] *Unfälle mit Personenschaden*

Schwerverletzte[1]



[1] *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 Ausbau bestehender Straßen, der Tunneloffensive, dem Einsatz von Traffic Managern sowie bewusstseinsbildenden Maßnahmen. Für mehr Verkehrssicherheit setzt die ASFINAG auf bauliche Maßnahmen, wie zum Beispiel den Bau zweiter Tunnelröhren (Gleinalmtunnel oder Tunnelkette Klaus an der A 9 Pyhrnautobahn), sowie die Erneuerung von Tunnel-Sicherheitstechnik oder die Errichtung von Rastplätzen. Die ASFINAG startet zudem jedes Jahr eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. 2019 wurden die Schwerpunkte Beeinträchtigung und mangelnde Fahrtauglichkeit durch Drogenkonsum (in Kooperation mit dem BMVIT) und die Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstands mit der Kampagne „Zwei Sekunden entscheiden“ auf Plakaten und in Medien thematisiert.

Verkehrssicherheitsprogramm 2030

Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm 2030 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. In 13 Handlungs- und acht Themenfeldern werden dabei Maßnahmen formuliert, mit denen das Ziel von null Getöteten und Schwerverletzten erreicht werden soll.

Zu den definierten Handlungsfeldern gehören unter anderem bestimmte Sicherheitsstandards am bestehenden Autobahnnetz, wie etwa jährliche vertiefte Sicherheitsüberprüfungen der Strecken oder auch der Brücken sowie regelmäßig neue Markierungen (allein pro Jahr 11.300 Kilometer). Der fertiggestellte beziehungsweise noch kommende Ausbau von Strecken oder deren Verbesserung ist weiter ein wesentlicher Punkt (S 10 Mühlviertler Schnellstraße, A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, dritte Spur auf der A 4 Ostautobahn Flughafen bis Fischamend). Auch der Bereich Tunnelsicherheit nimmt in den kommenden Jahren eine besondere Stellung im Verkehrssicherheitsprogramm ein.

Weil das System Straße mehr als nur die Infrastruktur umfasst, wurden im neuen Verkehrssicherheitsprogramm acht Themenfelder benannt, die über die Infrastruktur hinaus wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Dazu gehören unter anderen 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/.

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.

Unfallschwere 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 %, wir beziehen uns immer auf die Kosten inkl. menschlichem Leid). 2018 konnte die durchschnittliche Unfallkostenrate weiter auf einen Wert von 0,010 (im Vergleich 2017: 0,013) gesenkt 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 Maßnahmen wie z.B. einen Sicherheitsausbau 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 Schwer-verletztem	mit menschlichem Leid	EUR	429.517	381.480	291.275	
	ohne menschliches Leid	*EUR*	*87.097*	*80.166*	*55.925*	*43.605*
Unfallkosten pro Leicht-verletztem	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: UKR2007, UKR2012, eigene Berechnungen

Herry Consult 2017

Quelle:
https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/downloads/65_unfallkosten.pdf

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Verkehrstote (vorläufiger Wert 2019)	36	↗
Getötetenrate (vorläufiger Wert 2019)	0,001	→
Unfälle (2018)	2.302	↘
Unfallrate (2018)	0,071	↘
Schwerverletzte (2018)	376	↘
Schwerverletztenrate (2018)	0,012	↘

Ziele aus 2019

- Wieder weniger als 50 Verkehrstote ✓
- Reduktion der Anzahl der Unfälle
- Reduktion der (schwer) verletzten Personen
- Operativer Start Verkehrssicherheitsprogramm 2030 ✓

Die Zahlen zu den Unfällen und (schwer) verletzten Personen liegen erst im Laufe des Jahres 2020 vor. Die Ziele werden nach Vorliegen dieser Zahlen evaluiert.

Ziele für 2020

- Wieder weniger als 50 Verkehrstote
- Stetige Reduktion der Anzahl der Unfälle
- Reduktion der (schwer) verletzten Personen
- Vorantreiben der Safe System Philosophie im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030

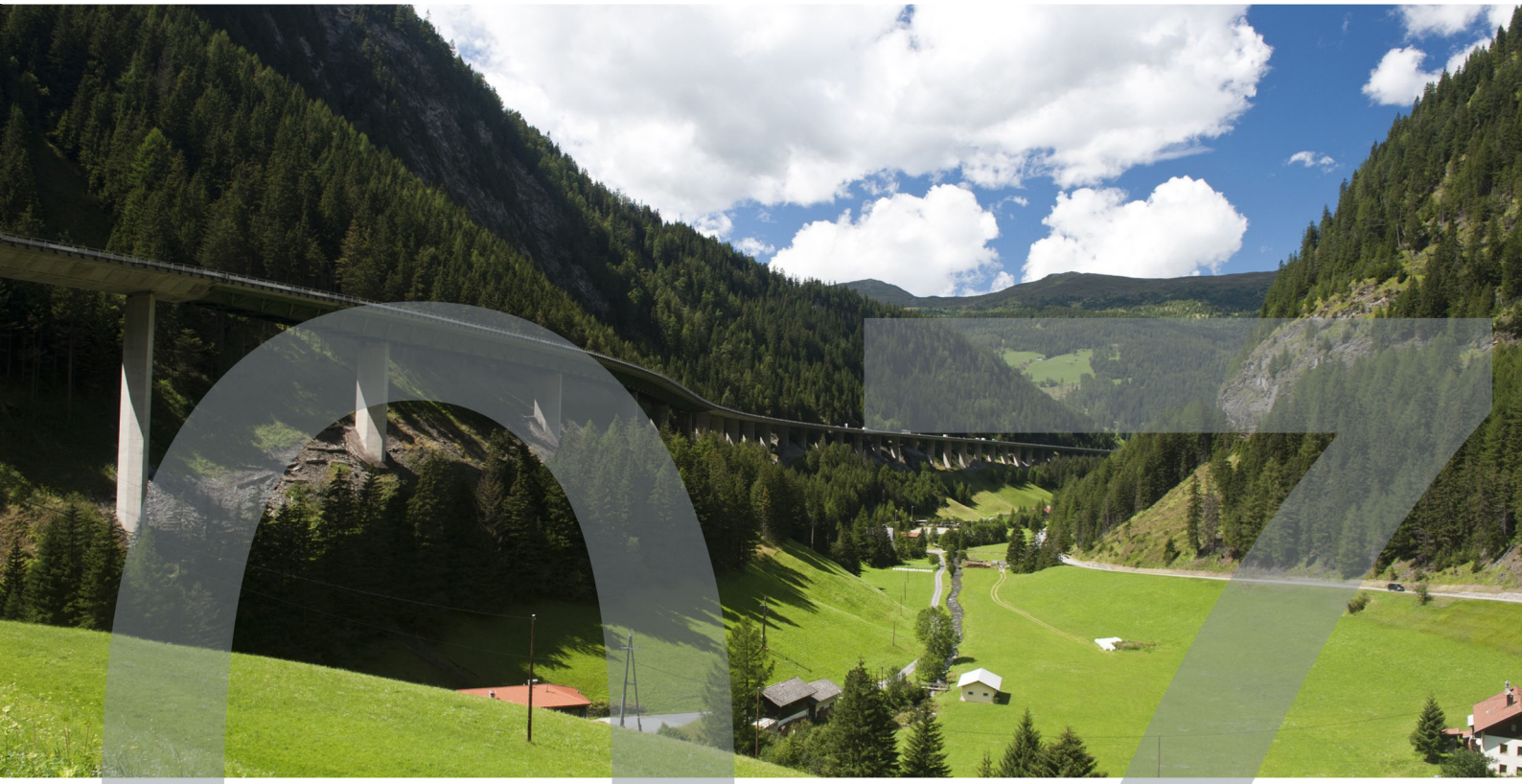
Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 413-2, 416-1
SDG: 3.6

UMWELT

Ressourcenschonung
Energie und Emissionen im Betrieb
Verkehrsemissionen
Artenvielfalt
Landschaftsbild
Lärmschutz



07

RESSOURCENSCHONUNG

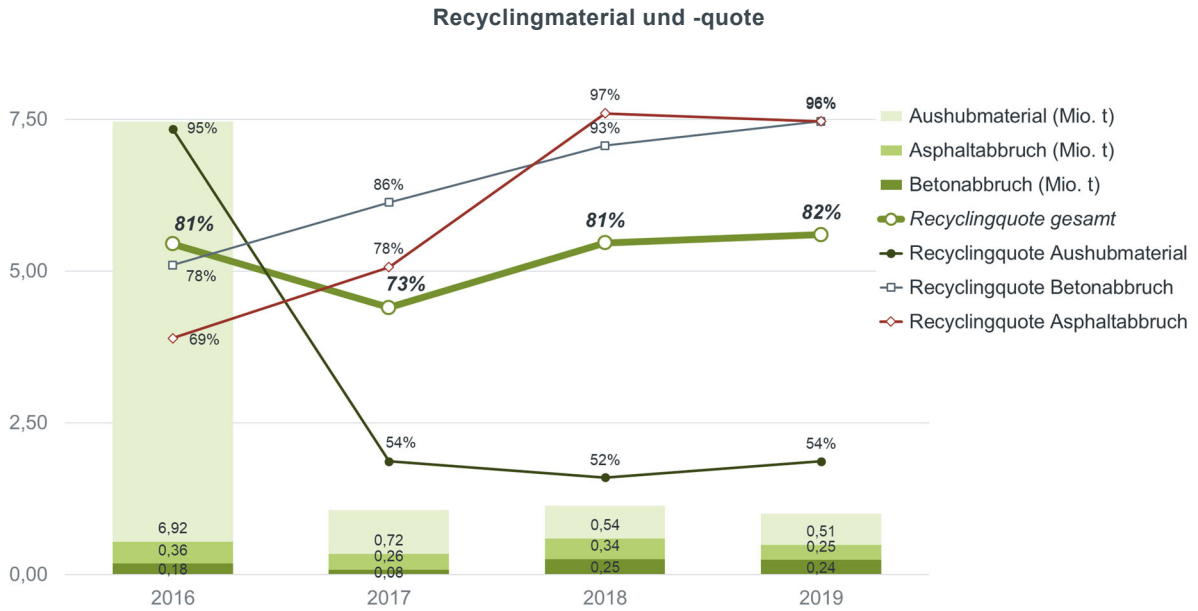
Für den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen identifizierten wir – neben der Energie – vier Bereiche, die für uns wesentlich sind: Recycling im Bau, Streumitteleinsatz, Abfallmanagement sowie Wasser- und Abwassermanagement im Betrieb.

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.

Die durchschnittliche Recyclingquote für alle im Jahr 2019 angefallenen Abbruch- und Aushubmaterialien lag bei 82% und ist damit gegenüber dem Vorjahr leicht angestiegen. Die Recyclingquote von Aushubmaterial selbst bleibt aufgrund von Sondereffekten weiterhin niedrig, da insbesondere 2016 vermehrt Aushubmaterial von Tunnelbauvorhaben deponiert werden musste. Die zuvor sehr hohe Recyclingquote des Aushubmaterials von über 95% im Jahr 2016 sank auf 54% im Jahr 2019. 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 beim Anfall von Aushub- und Abbruchmaterialien und den damit verbundenen technischen Möglichkeiten zur Wiederverwertung dieser Materialien.

Beton- und Asphaltabbruch konnte jeweils zu 96% 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 Aushubmaterials, Beton- und Asphaltabbruchs deutlich übertreffen.

Streumitteleinsatz

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.

[1] Datenerfassung wurde 2017 ausgeweitet

Im Jahr 2019 verzeichneten wir einen Rückgang des Salzverbrauchs von rund 15% im Vergleich zum Vorjahr. Die ersten Wochen des Jahres 2019 brachten in Teilen Österreichs katastrophale Schneemengen. Dies spiegelte sich auch im Salzverbrauch, insbesondere in den alpinen Regionen, wider. Der weitere relativ milde Winter konnte dies nur bedingt ausgleichen. Erst die relativ schneearmen Monate November und Dezember mit zum Teil sehr milden Temperaturen führten zu einem deutlichen Verbrauchsrückgang.

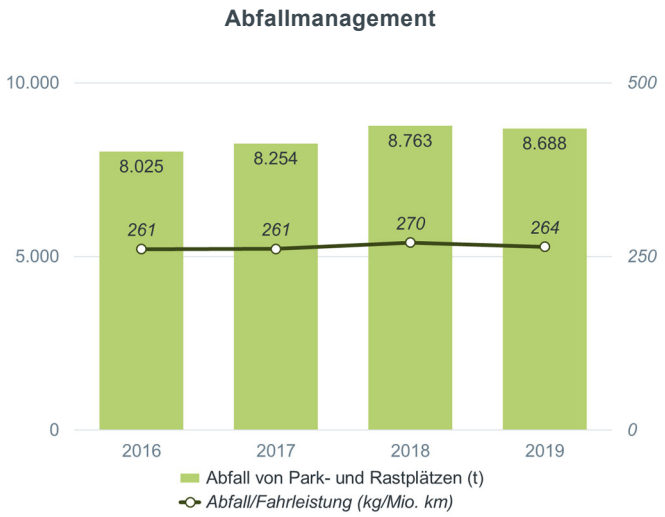
An der Effizienzsteigerung im Winterdienst wurde weiterhin gearbeitet: 2019 wurden 13 weitere Sole-Streufahrzeuge angeschafft. Mit dem Streuautomaten können bis zu 100% Natriumchlorid (NaCl)-Sole ausgebracht werden. Der Vorteil der NaCl-Sole ist der effizientere Einsatz des Auftaumittels, da die Verweildauer und Wirkungsdauer von Feuchtsalz auf der Fahrbahn höher ist als bei Trockensalz. Im Laufe des Jahres 2019 wurden darüber hinaus weitere fünf Autobahnmeistereien mit NaCl-Solemischanlagen ausgestattet. Mit der Mischung der Sole vor Ort werden Transportressourcen geschont.

Auch im Jahr 2019 haben wir an der Optimierung der Räumrouten mit Hilfe einer Logistik-Software weitergearbeitet, um potenzielle Leerfahrten zu reduzieren.

Die thermographische Befahrung wird 2020 abgeschlossen. Die sogenannten Thermalfingerprints (Fahrbahntemperatur, in Abhängigkeit von den topographischen Gegebenheiten, bei unterschiedlichen Wetterlagen) fließen in das Reifglätte- und Fahrbahntemperaturmodell ein. In diesem Winter wird an vier Autobahnmeistereien dieses Modell getestet. Sollten die Tests positiv verlaufen, soll im kommenden Winter die Ausrollung auf das gesamte Netz erfolgen. Diese Modelle sollen einen noch effizienteren Salzeinsatz, vor allem in der vorbeugenden Streuung, bewirken.

Abfallmanagement

Der Betrieb unserer Strecken verursacht ASFINAG-eigene Abfälle wie Straßenkehricht, Strauch-, Baum- und Grünschnitt. Weitere Abfälle entstehen durch Verkehrsteilnehmenden, die ihren Unrat entweder in den dafür vorgesehenen Behältern an Park- und Rastplätzen, aber bedauerlicherweise auch entlang der Strecke wegwerfen. 2019 wurden an unseren Park- und Rastplätzen sowie durch unsere regelmäßigen Sammlungen neben den Straßen 8.688 t Abfall entsorgt, das entspricht einem Rückgang von fast 1% gegenüber 2018.



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.

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.

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.

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

Die ASFINAG betreibt fast 1000 Gewässerschutz- und Ölabscheideanlagen. 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.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Recyclingquote	82%	↗
Streumitteleinsatz (t)	83.309	↘
Abfall von Park- und Rastplätzen (t)	8.688	↘
Abfall / Fahrleistung (kg/Mio. km)	264	↘

Ziele aus 2019

- Reduktion des CaCl-Verbrauchs durch Umstellung auf NaCl-Solemischanlagen ✓
- Reduktion des Streumittel-Verbrauchs durch erhöhten Einsatz von Salz-Sole, präventive Streumaßnahmen und Schulung der Mitarbeitenden ✓
- Durchführung frühzeitiger Analysen von anstehenden Abbruchmassen zur vorausschauenden Planung der Wiederverwertung ✓

Ziele für 2020

- Weiterer Ausbau der NaCl-Solemischanlagen und Ankauf von Solestreufahrzeugen
- Test des Reifglätte- und Fahrbahntemperaturmodells
- Reduktion des Streumittel-Verbrauchs durch erhöhten Einsatz von Salz-Sole, präventive Streumaßnahmen und Schulung der Mitarbeitenden

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 301-1, 303-1, 306-2
SDG: 6.3, 8.4, 9.4, 12.2, 12.4, 12.5

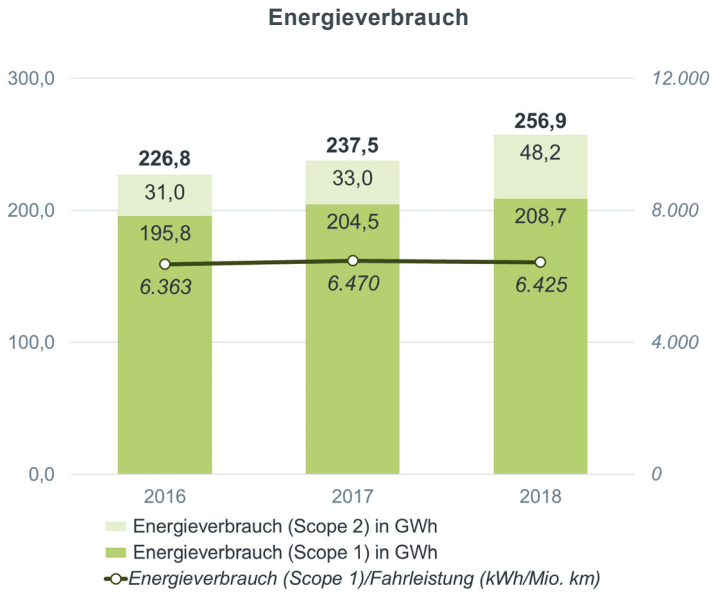
ENERGIE UND EMISSIONEN IM BETRIEB

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 2019 liegen erst im Laufe des Jahres 2020 vor und werden im Rahmen des Nachhaltigkeits-Updates veröffentlicht. Die aktuellen Zahlen beziehen sich daher auf das Jahr 2018.

Im Kalenderjahr 2018 hat sich unser eigener Energieverbrauch (Scope 1) gegenüber 2017 geringfügig um 2% auf 208,7 GWh erhöht. Der Primärenergieverbrauch (inkl. Scope 2) stieg damit um 8% auf 256,9 GWh.

Berücksichtigt man den Verkehrszuwachs, konnte der Energieverbrauch pro Fahrleistung jedoch leicht von 6.470 kWh/Mio. km im Jahr 2017 auf 6.425 kWh/Mio. km im Jahr 2018 reduziert werden.



In Summe führen die deutlich wachsenden Anforderungen an verbesserte Sicherheitseinrichtungen in Tunnelanlagen zu einem höheren Energiebedarf. So erhöhen sich beispielsweise laufend die behördlichen Vorgaben für die Beleuchtung von Tunnel und Straßen.

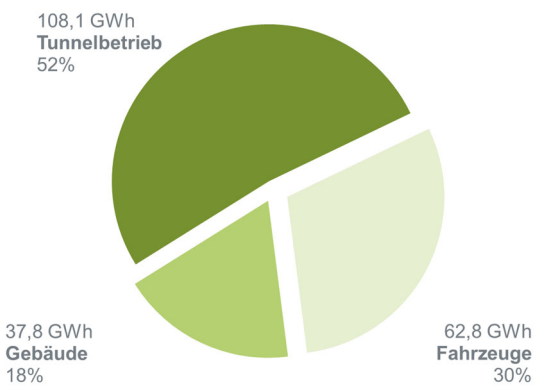
Energieverbrauch in GWh nach Quellen

	Endenergie (Scope 1)			Primärenergie (inkl. Scope 2)		
	2017	**2018**		**2017**	**2018**	
Erneuerbare Energie	**132,1**	**137,6**	**+4%**	**144,8**	**149,0**	**+3%**
Brenn- und Kraftstoffe	13,2	13,4	+2%	16,5	16,8	+2%
Wärmeenergie	2,8	2,6	-6%	4,3	3,7	-13%
Strom (zugekauft)	116,1	121,3	+4%	124,0	128,1	+3%
Strom (selbst erzeugt)	0,1	0,3	+255%	0,1	0,4	+317%
Nicht erneuerbare Energie	**72,4**	**71,1**	**-2%**	**92,7**	**107,9**	**+16%**
Brenn- und Kraftstoffe	70,6	70,4	-0%	87,6	97,9	+12%
Wärmeenergie	1,8	0,7	-61%	2,9	1,3	-56%
Strom (zugekauft)	0,0	0,0		2,2	8,6	+296%
Strom (selbst erzeugt)	0,0	0,0		0,0	0,1	+308%
Energieverbrauch gesamt	**204,5**	**208,7**	**+2%**	**237,5**	**256,9**	**+8%**
Anteil erneuerbare Energie	**65%**	**66%**	**+2%**	**61%**	**58%**	**-5%**

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.

Anteile Energiebedarf 2018



Dank umfassender Effizienzmaßnahmen konnte die Zunahme des Energiebedarfs trotz steigender Anforderungen gering gehalten werden. 2019 wurden sogenannte LED-Retrofit-Lösungen in Tunnelanlagen eingesetzt, das heißt vereinfacht dargestellt, das „Innenleben" der Tunnelleuchten wurde von konventionellen Leuchtmitteln auf LEDs umgestellt. Insgesamt wurden 5 Tunnelanlagen mit einer Gesamtlänge von 19,4km (9,7 km je Fahrtrichtung) umgerüstet. Mit dieser Lösung können bei der Tunnelbeleuchtung Energieeinsparungen von bis zu 30% erzielt werden.

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

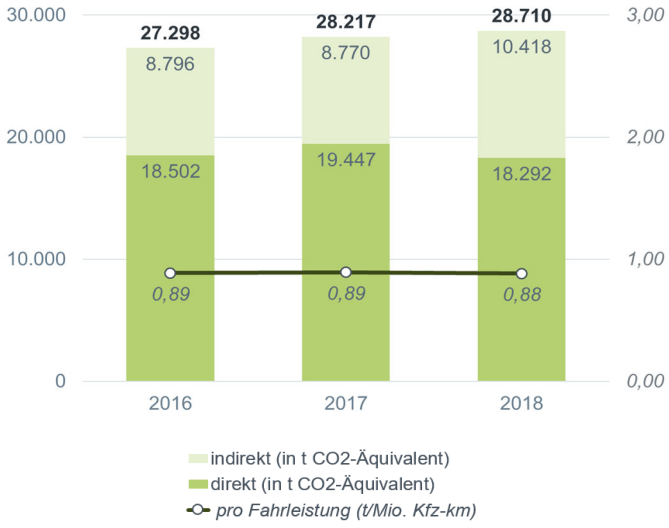
ASFINAG-Standorten sind gut geeignet, um Photovoltaik-Anlagen zu errichten und den vor Ort erzeugten Strom direkt dort zu verwenden, wo er verbraucht wird. In 2019 wurden weitere Photovoltaik-Anlagen auf der S10 beim Tunnel Manzenreith, auf der S1 beim Tunnel Rustenfeld und bei der ABM Klagenfurt in Betrieb genommen. Mit Ende 2019 waren insgesamt elf Photovoltaik-Anlagen auf Tunnelportalen und Dachflächen in Betrieb.

Es ist das erklärte Ziel der ASFINAG, dort Eigenenergie zu erzeugen, wo 100% der erzeugten Energie auch verbraucht werden. Deshalb sind für 2020 bereits weitere Photovoltaik-Anlagen in Tunnelnähe und auf ASFINAG-Standorten intensiv in Prüfung und Vorbereitung. Es ist darüber hinaus geplant, photovoltaische Großanlagen mit bis zu 1 Megawatt Peak (MWp) zu errichten. Die Projektfreigaben sind hierzu noch ausständig.

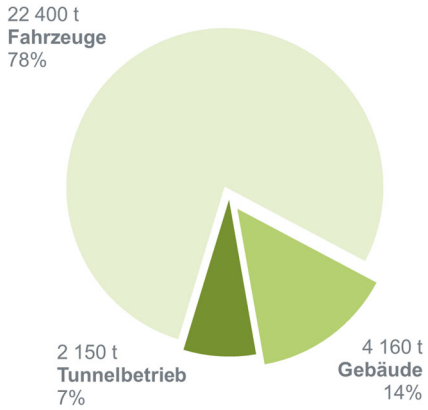
Ein weiteres Projekt zur Eigenenergieerzeugung ist der Bau des Kleinwasserkraftwerks am Gonderbach zur Versorgung des Flirscher Tunnels auf der Arlberg Schnellstraße mit Strom aus Wasserkraft. Die Infrastruktur ist teilweise bereits vorhanden, da bereits Wasser aus dem Gonderbach entnommen wird, um den Hochbehälter im Tunnel mit Löschwasser zu versorgen. Der Baustart ist für das 2. Quartal 2020 geplant.

Trotz hohen Energiebedarfs tragen die Tunnelanlagen daher nur mehr zu 7% zu unserem Treibhausgasausstoß bei. Seit 2012 konnten die durch Tunnelanlagen verursachten Treibhausgas-Emissionen – trotz des Baus zusätzlicher Tunnelröhren und leistungsfähigerer technischer Ausrüstung der Tunnel – von 22.100 t um über 90% auf 2.150 t im Jahr 2018 reduziert werden. Der Anteil der erneuerbaren Energie bei unserem Primärenergiebezug stieg im gleichen Zeitraum von 25% auf 58%. Im Vergleich zu 2017 (60%) stellt dies eine leichte Reduktion des Anteils erneuerbarer Energie dar – trotz der weiteren Installation von Photovoltaik-Anlagen. Auch für 2019 wird ein Rückgang erwartet. Dieser Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass sich der Anteil nicht erneuerbarer Energien im Vergleichszeitraum aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Treibstoffen deutlich erhöht hat.

Treibhausgas-Emissionen im Betrieb



Anteile der Treibhausgas-Emissionen im Betrieb 2018



Auch die im Eigentum der ASFINAG stehenden Gebäude wie Autobahnmeistereien oder Büros werden kontinuierlich thermisch saniert, und alte Heizungen werden durch energieeffiziente Heizsysteme ersetzt. Damit ist heute

unsere Fahrzeugflotte der größte eigenverursachte Emittent.

Durch den hohen Anteil erneuerbarer Energie beim Strombezug fiel die Steigerung der Treibhausgas-Emissionen 2018 insgesamt gering aus: Die Emissionen erhöhten sich (inkl. Scope 2) um rund 1,7% von 28.217 t auf 28.710 t. Bezogen auf die Fahrleistung zeigt sich gegenüber 2017 eine leichte Reduzierung von 1%.

2018 betrug der Anteil von CO_2 an den Treibhausgas-Emissionen 95,4% (vor allem aus der Verbrennung fossiler Energie), der Anteil von CH_4 2,7% (vor allem aus Verlusten bei Erdgas-Förderung und -Transport) und der Anteil von N_2O 1,8% (vor allem aus Fahrzeugen und der Produktion von Biodiesel).

Umstellung auf alternative Antriebssysteme

Bis 2020 sollen 20% unserer rund 500 Dienstwagen und Poolautos – also etwa 100 Fahrzeuge – mit elektrischem Antrieb ausgestattet sein. Mit Ende 2019 waren bereits 84 Elektro-Fahrzeuge in Betrieb, weitere sind bereits bestellt. Für das Laden der E-Fahrzeuge der Mitarbeitenden werden unsere Betriebsstandorte mit der nötigten Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Mit Ende 2019 waren an 52 ASFINAG-Standorten 27 kombinierte 50 kW DC (Gleichstrom) / 22 kW AC (Wechselstrom) mit je 2 Ladepunkten und 36 22 kW AC mit je einem Ladepunkt 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 Dienstwagen und Poolautos 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.

Weniger Dienstreisen

Um die Umwelt-beeinträchtigungen durch Dienstreisen zu reduzieren, forcieren wir seit mehreren Jahren das Abhalten von Videokonferenzen – und das mit vollem Erfolg: 2019 wurden bereits 6.378 Videokonferenzen abgehalten. 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.

	2016	2017	2018	2019
Videokonferenzen	6.014	5.885	6.524	6.378
Teilnehmer ASFINAG	4.791	4.606	5.181	5.067
Teilnehmer Externe	1.223	1.279	1.343	1.311

Verbessertes Energiemanagement

Um die steigenden Anforderungen an das Energiemanagement bestmöglich zu erfüllen, ist für 2020 die Einführung des Managementsystems nach ISO 50001 geplant, dessen Einführung aufgrund des ASFINAG-Updates erneut verschoben wurde.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Energieverbrauch (GWh) (2018)	209	↗
Energieverbrauch / Fahrleistung (kWh/mio km) (2018)	6.425	↘
THG-Emissionen Betrieb (in 1000 t CO2-Äq.) (2018)	28,7	↗
THG-Emissionen Betrieb / Fahrleistung (t CO2-Äq./mio km) (2018)	0,88	↘
Anteil erneuerbarer Energie (Scope 1+2) (2018)	58%	↘

Ziele aus 2019

- Start mit der Einführung eines Energiemanagementsystems nach ISO 50001
- Weitere Forcierung der Eigenenergieerzeugung ✓
- Fortsetzung der Umstellung des Fuhrparks auf E-Antrieb ✓
- IT-Tool zur effizienten Nutzung und Auslastung der internen Ladestationen

Die Einführung des Energiemanagementsystems wurde erneut verschoben. Das IT-Tool für interne Ladestationen wurde aufgrund von technischen Problemen im Jahr 2019 nicht ausgerollt.

Ziele für 2020

- Start mit der Einführung des Energiemanagementsystems nach ISO 50001
- Weitere Forcierung der Eigenenergieerzeugung (Wind, Wasser, PV, Erdwärme)
- Minimierung des Energieverbrauches (durch Fassadensanierungen, LED-Beleuchtung, Heizungs- und Klimaanlagennutzung, etc.)
- Verfolgung innovativer Maßnahmen (z.B. Hochtemperaturspeicher)
- Weitere Fortsetzung der Umstellung des Fuhrparks auf 20% Dienstwagen und Pool-Fahrzeuge mit E-Antrieb

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

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
SDG: 7.2, 7.3, 7.a, 8.4, 9.4, 12.2, 13.1, 13.2

VERKEHRSEMISSIONEN

Auf dem Weg zu einer CO2-neutralen Autobahn bauen wir die Infrastruktur für E-Mobilität kontinuierlich aus. Bis Ende 2019 waren bereits 27 Raststationen mit ultraschnellen Ladestationen für Elektro-Autos ausgestattet. Auch die ab 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 stiegen die Treibhausgas-Emissionen des Individualverkehrs auf den Autobahnen und Schnellstraßen im Jahr 2017 – das sind die aktuellsten verfügbaren Zahlen – weiter an, und zwar um 2,5% auf rund 7,2 Mio. t. Der Anstieg ist jedoch deutlich geringer als im Jahr 2016. 2018 erwarten wir eine weitere Erhöhung der Fahrleistung im Leicht- und Schwerverkehr auf unseren Straßen und es ist auch von einem Anstieg der THG-Emissionen auszugehen. Die Gegensteuerung durch Mauttarife und Vernetzung mit Öffentlichen Verkehr konnte nicht ausreichend kompensierend wirken. 2015 konnte mit der CO_2-abhängigen LKW-Maut eine kurzfristige Reduktion des THG-Ausstoßes von KFZ über 3,5 t erreicht werden. Bereits 2016 war jedoch wieder ein Anstieg zu verzeichnen.

THG-Emissionen auf Autobahnen und Schnellstraßen

		2015	2016	2017 [2]	2018
KFZ < 3,5 t	Fahrleistung (mio km)	26.432	27.274	27.992	28.665
	THG (g/km) [1]	169,7	173,1	165,9	
	THG (t)	4.485.510	4.721.129	4.644.433	
KFZ > 3,5 t	Fahrleistung (mio km)	3.199	3.349	3.461	3.654
	THG (g/km)	604,0	655,9	711,6	
	THG (t)	1.932.196	2.196.449	2.463.228	
Bus	Fahrleistung (mio km)	136	145	152	162
	THG (g/km; Reisebus)	806,4	812,2	696,4	
	THG (t)	109.670	117.977	106.097	
Gesamt	THG (t)	6.527.377	7.035.556	7.213.757	

[1] *Berechnung: 90% PKW, 10% LKW<3,5t*

[2] *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

Mit 1. Jänner 2020 werden neue LKW- und Busmauttarife sowie Tarife für schwere Wohnmobile eingeführt, um emissionsarme Mobilität zu fördern. Fahrzeuge über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (hzG) mit Elektro- bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (E/H2) werden in einer neuen Tarifgruppe (E/H2) 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 ab 2020 vollumfänglich angelastet.

Ausbau von Ladestationen

Auch auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen bauen wir die Infrastruktur für E-Mobilität kontinuierlich aus. Als wichtigen Schritt zur CO2-neutralen Autobahn errichteten wir 12 weitere ultraschnelle Ladestationen und ermöglichen damit elektrisches Langstreckenfahren. Mit Ende 2019 waren 27 Raststationen mit Ladestationen für Elektro-Autos ausgestattet. 2020 kommen weitere vier Standorte (A13 Europabrücke, A8 Voralpenkreuz, A2 Wörthersee und A8 Aistersheim) hinzu. Damit ist bereits eine gute Abdeckung unseres Straßennetzes gegeben: Die durchschnittliche Entfernung zwischen den Ladestationen beträgt 100 km, was auch Langstreckenfahrten innerhalb unseres Netzes ermöglicht.

E-Ladestationen auf dem österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz

Die Leistung der Ladestationen beträgt bis zu 350 kW. Damit wird ein ultraschnelles Laden in rund 15 Minuten ermöglicht. Die Ladestationen sind mit allen gängigen Steckertypen 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.

Weitere Park & Drive-Anlagen

Zur weiteren Unterstützung von Fahrgemeinschaften und der Erhöhung des Besetzungsgrades der PKW auf unserem Netz errichteten wir 2019 zwei zusätzliche Park & Drive-Anlagen bei den Anschlussstellen A1 Oed (35 Stellplätze) und A4 Fischamend (94 Stellplätze). Damit erhöhte sich die Zahl unserer Park & Drive-Stellplätze mit Ende 2019 auf 1.474. Weitere 1.500 Plätze wurden bisher von anderen Körperschaften errichtet, sodass derzeit entlang unserer Autobahnen und Schnellstraßen 2.974 Plätze zur Verfügung stehen. Für 2020 sind bereits folgende Erweiterungen bestehender Anlagen bzw. neue P&D-Anlagen geplant: A1 Bergland-Wieselburg (Erweiterung 38 Stellplätze), S4 Wiener Neustadt Ost (57 Stellplätze), A4 Bruck/Leitha (60 Stellplätze), S5 Tulln (75 Stellplätze), A2 Gleisdorf Süd (135 Stellplätze) und S36 Knittelfeld (40 Stellplätze).

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Direkte THG-Emissionen durch Autoverkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen (in 1000 t) (2017)	7.214	↗

Ziele für 2020

- Errichtung weiterer E-Ladestationen auf Raststationen.
- Erweiterung der bestehenden Park & Drive-Anlagen und bedarfsgerechte Planung weiterer Anlagen

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

GRI: 102-12, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 305-3, 305-4, 305-5, 413-2
SDG: 7.2, 7.3, 7.a, 8.4, 9.4, 12.2, 13.1, 13.2

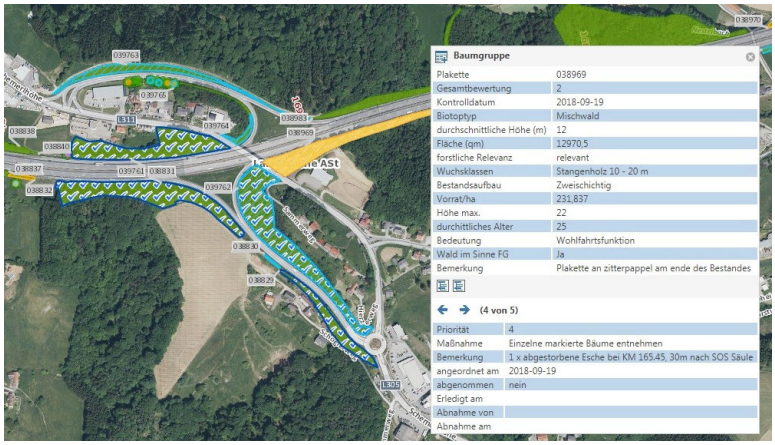
ARTENVIELFALT

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.

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, 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“

Baumkataster



Mit Stichtag 01.01.2020 befinden sich rund 51 km² Gehölzflächen (hierzu zählen Strauchflächen, Baumgruppen, Wald etc.) und ca. 22.100 Einzelbäume im Eigentum der ASFINAG. Damit zählen wir zu den Großwaldbesitzern Österreichs. Zusätzlich werden derzeit im Zuge der wiederkehrenden Baumkontrolle ca. 16.300 Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit verkehrsbegleitenden Gehölzbeständen sowie zur Pflege von Einzelbäumen vergeben. 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.

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.

An unsere Autobahnen und Schnellstraßen schließen direkt 33 km² Mähflächen und weitere 15 km² sonstige Grünflächen wie beispielsweise ökologische Ausgleichsflächen an. Ein Teil dieser Flächen wurde 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 weiterentwickelt wird.

Autobahnen sind zudem bedeutende Ausbreitungskorridore für Neophyten. Diese „Neu-Pflanzen“, 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. Deswegen entfernen die Mitarbeitenden unerwünschte Pflanzen vorrangig händisch. Das Pflanzenmaterial wird anschließend an befugte Entsorgungsfirmen übergeben. Die Zyklen für das Mähen passt die ASFINAG entsprechend an die Blütezeiten dieser Pflanze an, um eine weitere Ausbreitung zu vermeiden.

Auf Grund der immer höheren Anforderungen wurde 2018 mit einem Schulungszyklus für die Autobahnmeistereien und deren Mitarbeitende 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, die auch 2019 fortgesetzt wurden, ist es, die betrieblichen Abläufe weiter zu optimieren, um hierdurch einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt leisten zu können. Zur Problematik der Neophyten werden aktuell deren Entwicklung und Ausbreitung analysiert. Dadurch wird ein effizienterer Einsatz der Ressourcen im Zuge der Grünflächenpflege möglich.

Das Projekt Wildbeobachtung wurde 2017 initiiert, mit Frühjahr 2018 wurde an rund 20 Grünquerungen mit der Installation von Wärmebildkameras, Fährtenuntersuchungen und dem Aufstellen von Bodenfallen begonnen. Die Auswertung dieser Beobachtungen wird aktuell durchgeführt, erste Ergebnisse liegen vor und der abschließende Bericht wird im Frühjahr 2020 finalisiert.

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 Betriebsumkehren, 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 Monitoring der Geräte im Zuge des VIF-Projektes „WiCoNET-Wildlife Control Networks“ ist für 2020 und 2021 geplant.

Seit April 2016 beteiligen wir uns darüber hinaus an der österreichweiten Initiative „Natur verbindet: Jeder Quadratmeter zählt“. Dieses Projekt von Naturschutzbund, Umweltministerium, Landwirtschaftskammer und den Bundesforsten sammelt wertvolle „Quadratmeter“ Blühflächen, bunte Ackerränder oder auch Wildblumenwiesen. Die Initiative ruft Privatpersonen, Unternehmen und andere Organisationen dazu auf, ihre Naturflächen zu verbinden und will eine Karte möglichst großer, zusammenhängender, naturnah bewirtschafteter Flächen in Österreich erstellen. Gemeinsam mit dem Naturschutzbund legen wir daher Flächen fest, die wir zu standortgerechten Blumenwiesen entwickeln. Diese erfolgreiche Kooperation soll auch 2020 weitergeführt werden.

Ab Frühjahr 2020 wird 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.

Ziele aus 2019

- Implementierung und Ausrollung des Ausgleichsflächenkatasters
- Fortsetzung der Schulung der Autobahnmeistereien und deren Mitarbeitenden ✓
- Fortsetzung der Kooperation „Natur verbindet“ ✓
- Testweise Montage und Monitoring von optischen und akustischen Wildwarngeräten im Zuge des VIF-Projektes „WiCoNET-Wildlife Control Networks“ ✓
- Autonomes Mulchen wird erstmalig im Echtbetrieb eingesetzt (an der S1)
- Ersterfassung und digitale Darstellung der Neophyten-Ausbreitung

Das Ziel „Implementierung und Ausrollung des Ausgleichsflächenkatasters“ wurde teilweise erreicht. Die Vervollständigung des Katasters war 2019 noch nicht abgeschlossen. Auch die Inbetriebnahme von autonomen Mulchgeräten wurde 2019 noch nicht umgesetzt. Die Neophyten-Ausbreitung wurde bereits im Zuge der Baumkontrolle erfasst, die digitale Darstellung ist für 2020 geplant.

Ziele für 2020

- Umsetzung Projekt STRAUCH
- Aufbauende Schulungen der Autobahnmeistereien und deren Mitarbeitenden
- Fortsetzung der Wiederkehrenden Baumkontrolle
- Fortsetzung der Kooperation „Natur verbindet“
- Fortführung des Ausgleichsflächenkatasters
- Monitoring von optischen und akustischen Wildwarngeräten im Zuge des VIF-Projektes „WiCoNET-Wildlife Control Networks“

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

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

GRI: 103-1, 103-2, 103-3, 304-2, 304-3, 413-2
SDG: 15.1, 15.5

LANDSCHAFTSBILD

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 das Erscheinungsbild von Lärmschutzwänden, Tunnelportalen, Brücken, Freiflächen und Hochbauten in unserem Netz ganz wesentlich verbessert hat.

Dies wird von unseren Kundinnen und Kunden, Anrainerinnen und Anrainern und auch von der Fachwelt positiv wahrgenommen. Seit 2010 wurden bereits über 50 Architektur-Wettbewerbe durchgeführt. Preise und Auszeichnungen (mehrmals Best Architects Design Award, European Concrete Award 2018) sind ein sichtbarer Beweis dafür. 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, aber auch eine kritische Auseinandersetzung, ob sich in der Planung und Abwicklung von Gestaltungsprojekten

allfälliger Optimierungsbedarf zeigt und gegebenenfalls Anpassungsschritte vorgenommen werden sollen.

Ziele für 2020

- Neuausrichtung der Architekturinitiative 2010
- Bestellung eines „Experten für Baukultur“ in der Bau Managementgesellschaft (BMG)
- Evaluierung von internen Regelwerken und Instrumenten
- Dialog und Abstimmung mit externen Stakeholdern zu baukulturellen Zielsetzungen

GRI: 203-1

LÄRMSCHUTZ

Der zunehmende Verkehr führt leider auch zu steigender Lärmbelastung. Auf Grundlage der strategischen EU-Umgebungslärmkarten 2017 wurde daher im Jahr 2018 ein neuer Umgebungslärm-Aktionsplan erarbeitet.

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 und ist alle fünf Jahre zu erstellen.

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 abgerufen werden.

Der Teil-Aktionsplan für das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gemeinsam mit der ASFINAG erarbeitet. Der Entwurf wurde für den Zeitraum von sechs Wochen auf der Homepage www.laerminfo.at des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Innerhalb der sechswöchigen Auflegungsfrist bestand die Möglichkeit, schriftlich zum Entwurf des Umgebungslärm-Aktionsplans Stellung zu nehmen. Nach eingehender Auseinandersetzung des BMVIT und der ASFINAG mit den Stellungnahmen wurden die darin enthaltenen Aspekte in der Endfassung des Umgebungslärm-Aktionsplans berücksichtigt.

Die aktuellen 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 (≥ 70 dB_A bei Nacht und ≥ 75 dB_A bei Tag) und niedrigen Belastungen (45-49 dB_A bei Nacht und 55-59 dB_A 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.

Diese Erhöhung ist auf das aktualisierte Lärmmodell, 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_A	492.726	461.837	432.935	↘
50-54 dB_A	189.173	141.527	152.794	↗
55-59 dB_A	36.191	20.031	23.621	↗
60-64 dB_A	4.129	2.947	3.406	↗
65-69 dB_A	948	113	114	↗
≥ 70 dBA	17	11	9	↘
Gesamt	**723.184**	**626.466**	**612.879**	↘

Bei Nacht in 4 m Höhe

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

** 2007 exklusive Wien*

Bei Tag in 1,5 m Höhe[1]

	2007	2012	2017	
55-59 dB_A	392.126	371.067	353.836	↘
60-64 dB_A	124.600	89.474	97.724	↗
65-69 dB_A	18.502	10.554	10.965	↗
70-74 dB_A	2.040	1.687	2.157	↗
≥ 75 dB_A	680	47	34	↘
Gesamt	**537.948**	**472.829**	**464.716**	↘

Bei Tag in 4 m Höhe[1]

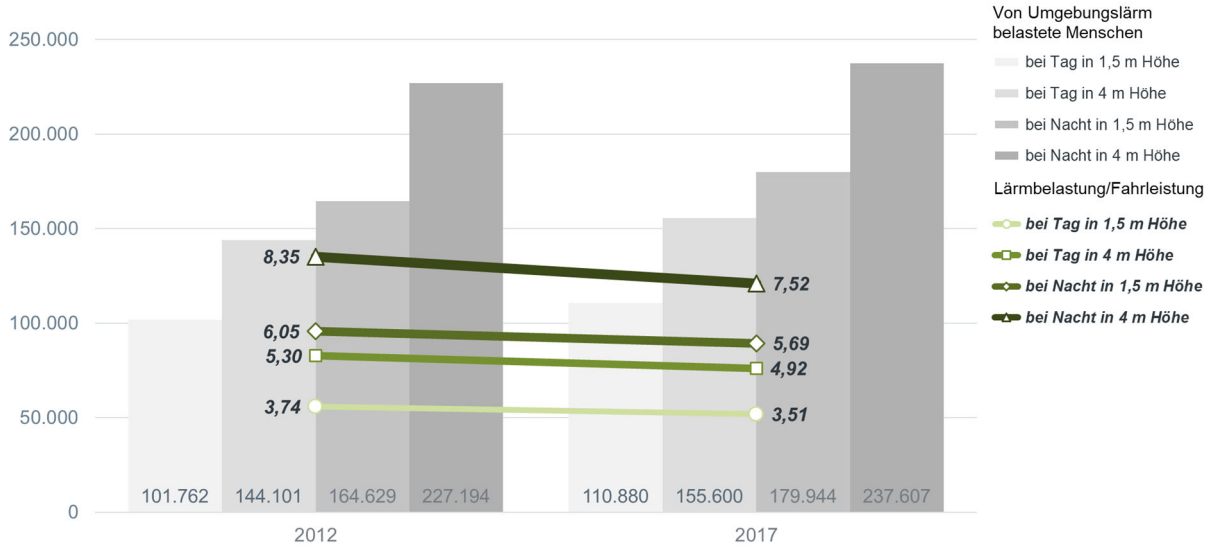
	2007*	2012	2017	
55-59 dB_A	401.014	448.421	421.978	↘
60-64 dB_A	140.027	124.419	135.171	↗
65-69 dB_A	37.638	16.890	17.453	↗
70-74 dB_A	11.954	2.721	2.926	↗
≥ 75 dB_A	368	71	50	↘
Gesamt	**591.001**	**592.522**	**577.578**	↘

** 2007 exklusive Wien*

[1]Bezeichnung „Tag" bezieht sich auf den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{den} 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



Ende 2019 waren Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 1.388 km entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen verfügbar, das entspricht einem Anstieg von 1,5%

gegenüber 2018 und einer Fläche von rund 4,63 Mio. m^2 (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 Beschwerden wegen Lärmbelästigung sind 2019 im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht zurückgegangen. Der deutliche Anstieg seit 2018 ist auch auf eine Verbesserung der Qualität der Datenerhebung zurückzuführen.

Die ASFINAG hat in 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:

- Grinding (Längsrillen in der Fahrbahndecke zur Verminderung der Reifenschwingungen)
- Lärmarme Fahrbahnübergänge
- Lärmarme Rumpelstreifen
- Dämpfung der Lärmbelastung durch Vegetation

Das Projekt zur akustischen Abnahmeprüfung und Qualitätssicherung für Lärmschutzwände wurde 2019 abgeschlossen. Entsprechende Prüfungen sind zwischenzeitlich Bestandteil der Bauausschreibungen. Durch diese Prüfungen sind eine hohe Qualität beim Materialeinsatz sowie bei der Bauausführung gewährleistet.

Dieser Aktionsplan soll dazu beitragen, die durch den steigenden Verkehr zunehmende Lärmbelastung möglichst gering zu halten.

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Von Umgebungslärm belastete Menschen (2017) (insgesamt, bei Tag, 4 m Höhe)	577.578	↘
Von Umgebungslärm belastete Menschen (2017) (≥ 60 dB_A, bei Tag, 4 m Höhe)	155.600	↗
Lärmbelastung/Fahrleistung (2017) (bei Tag, 4 m Höhe)	4,92	↘
Von Umgebungslärm belastete Menschen (2017) (insgesamt, bei Nacht, 4 m Höhe)	749.018	↘
Von Umgebungslärm belastete Menschen (2017) (≥ 50 dB_A, bei Nacht, 4 m Höhe)	237.607	↗
Lärmbelastung/Fahrleistung (2017) (bei Nacht, 4 m Höhe)	7,52	↘
Beschwerden wegen Lärmbelastung	238	↘
Lärmschutzwände (km)	1.388	↗

Ziele aus 2019

- Überarbeitung bestehender Lärmschutzuntersuchungen und Umsetzung von weiteren Lärmschutzmaßnahmen basierend auf der neuen Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ aus dem Jahr 2018 des BMVIT ✓

Ziele für 2020

- Umsetzung von Maßnahmen in erweitertem Umfang auf Basis der Dienstanweisung 2018
- Evaluierung der geltenden Regelwerke zum Lärmschutz im Hinblick auf die Zielsetzungen des aktuellen Regierungsprogramms

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

LIEFERKETTE

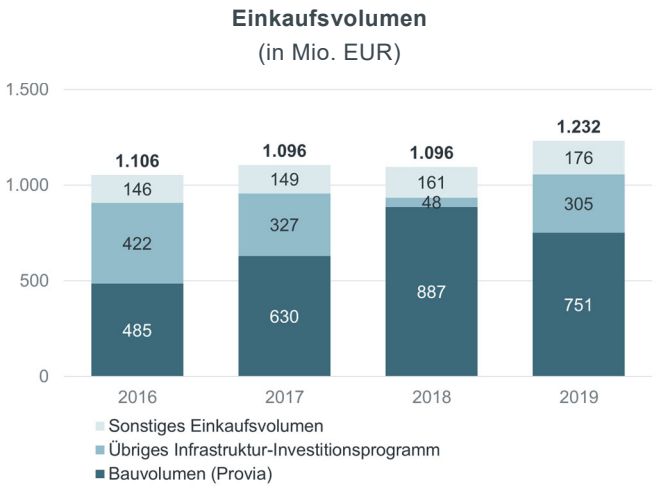
Verantwortung bei Einkauf und Vergabe

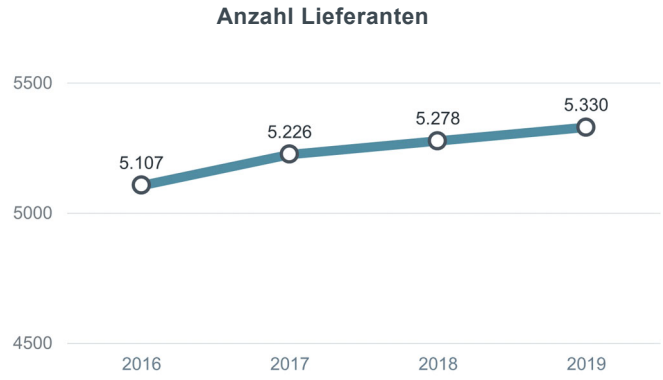
VERANTWORTUNG BEI EINKAUF UND VERGABE

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 Auftragsvolumen von mehr als EUR 1,2 Mrd. im Jahr 2019. Rund 86% davon entfallen auf das Infrastruktur-Investitionsprogramm (EUR 1,1 Mrd.), EUR 751 Mio. davon umfassen Bauvergaben. Insgesamt beschafft die ASFINAG jährlich von über 5000 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.

Darüber hinaus wurde das Thema Innovation in der Lieferkette auch 2019 weiter gestärkt. Mit einer ASFINAG Open Innovation Challenge zum Thema „Entfernung verlorener Gegenstände von der Fahrbahn“ wurden neue Erkenntnisse zur Reduzierung des Gefahrenpotentials auf unseren Straßen gesammelt. Zusätzlich wurde die erste Innovationspartnerschaft ausgeschrieben. Mehr Informationen zu dem Thema Innovation in der Lieferkette finden Sie im Lagebericht 2019.

Bestbieterprinzip mit Nachhaltigkeitskriterien

Bereits seit 2015 setzt die ASFINAG bei allen Bauausschreibungen über einer Million Euro auf das Bestbieterprinzip. Ein Kriterienkatalog mit insgesamt 31 Kriterien und 24 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.

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. Bei Nichterfüllung eines angebotenen Qualitätskriteriums ist das 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 Lieferanten

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.

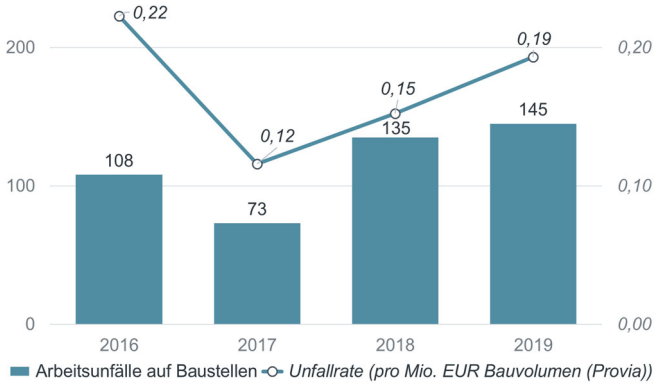
Ein Fokus der ASFINAG liegt dabei auf der Sicherheit der Lieferantinnen und Lieferanten. Diese sind in das Arbeitssicherheits-System der ASFINAG einbezogen. Das betrifft z.B. die Baustellen auf der Autobahn oder auch den Winterdienst. Die Erhöhung der Arbeitssicherheit wird seit 2016 mittels Qualitätskriterien 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.

Ende 2019 wurde mit der Evaluierung der bestehenden Kriterien zu Arbeitssicherheit gestartet. Dabei wurde die Aktualisierung der bestehenden Kriterien sowie die Erarbeitung neuer Kriterien als Ziel gesetzt. Die Ergebnisse dazu werden 2020 in das Arbeitssicherheits-System aufgenommen.

Gemäß dem Bauarbeitenkoordinationsgesetz bzw. dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz erstellen wir für jedes Bauvorhaben einen Sicherheits- und Gesundheitsplan. Darin werden die baustellenspezifischen Gefahren identifiziert und erforderliche Maßnahmen zur Unfallverhütung definiert. Für das Überwachen der Einhaltung beauftragen wir überwiegend externe Prüforgane 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.

Trotz der umfassenden Arbeitssicherheitsmaßnahmen musste die ASFINAG 2019 einen erneuten Anstieg der Arbeitsunfälle auf Baustellen verzeichnen. Dieser Anstieg ist vor allem auf die vielen Tunnelbaustellen und die damit verbundene höhere Anzahl an Arbeitsstunden im Vergleich zu 2018 zurückzuführen.

Arbeitsunfälle in der Lieferkette[1]



[1] *Angaben beziehen sich nur auf die Baumanagementgesellschaft*

Leider ereignete sich 2019 auch ein tödlicher Arbeitsunfall auf der Neubaustrecke S3 zwischen Hollabrunn und Guntersdorf. Beim Abladen von Stahlgerüst rutschte die Ladung vom LKW und verletzte einen Arbeiter tödlich. Es erfolgte eine Evaluierung der Baustellensicherheit durch das Arbeitsinspektorat. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Unterweisung des Personals hinsichtlich der Gefahren beim Abladen von Ladegut vorgenommen.

2019 stieg die Unfallrate im Vergleich zu 2018 auf 0,19 an. Dieser Anstieg ist vorwiegend auf die Art der Bauvorhaben zurückzuführen. Besonders große Tunnelsanierungsprojekte – wie 2018 die Tunnelprojekte Gleinalm und Plabutsch – haben zur Folge, dass analog zum hohen Arbeitsstundenaufwand leider auch ein Anstieg von Unfällen zu verzeichnen ist. Für alle Unfälle wurden umgehend konkrete Präventionsmaßnahmen abgeleitet, um weitere Unfälle zu vermeiden.

Umweltstandards bei 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 Lieferanten in Bezug auf die Förderung der CO2-Neutralität bei der Stahlproduktion und dem Zusatz von Ausbauasphalt zur Reduzierung des Einsatzes von Primärbaustoffen überprüft.

Prüfung der Lieferkette

Das BVergG 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 anderem 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 – zurückgegriffen.

Sofern ein Unternehmen im Vergabeverfahren nicht die erforderliche Eignung aufweist, wird es nach den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes aus dem Verfahren ausgeschieden. 2019 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 auszuscheiden 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 Einhaltung sozial- und umweltrechtlicher Vorschriften bei Bauprojekten prüfen wir im Rahmen der Auftragsabwicklung durch die Örtliche Bauaufsicht. Zusätzlich unterliegt das Vergabeverfahren strengen internen Regeln. Umfassende Compliance-Vorschriften, ein detaillierter Beschaffungsprozess, sowie umfangreiche Schulungen stellen sicher, dass in allen Bereichen korrekt eingekauft wird.

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

Schlüsselkennzahlen (KPI)		
Infrastruktur-Investitionsprogramm (I-IP; Mio. EUR)	1.056	↗
Sonstiges Einkaufsvolumen (ohne I-IP; Mio. EUR)	176	↗
Tödliche Arbeitsunfälle in der Lieferkette	1	↗
Arbeitsunfälle in der Lieferkette (BMG)	145	↗
Unfallrate (pro Mio. EUR Bauvolumen)	0,19	↗
Prozentsatz geprüfter Zulieferunternehmen	100%	→

Ziele aus 2019

- Weiterhin keine tödlichen Arbeitsunfälle
- Reduktion der Arbeitsunfälle
- Entwicklung von weiteren ökologisch nachhaltigen Kriterien
- Reduktion des Einsatzes von Primärbaustoffen ✓
- Reduktion des Schadstoffausstoßes ✓

Die Ziele „keine tödlichen Arbeitsunfälle“ und „Reduktion der Arbeitsunfälle“ auf Baustellen wurden in 2019 leider nicht erreicht. Auch wurden keine weiteren ökologisch nachhaltigen Kriterien in den Kriterienkatalog aufgenommen, da in den Ausschreibungen im Jahr 2019 keine Relevanz bestand.

Ziele für 2020

- Entwicklung von weiteren ökologisch nachhaltigen Kriterien
- Weitere Reduktion des Schadstoffausstoßes
- Evaluierung Feedbackrunden in einzelnen Warengruppen zu den Ausschreibungsunterlagen (insbesondere auch zu den Kriterien)
- Evaluierung weiterer Optimierungspotentiale mit dem Nachhaltigkeitskernteam

Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)

Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

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

GRI: 102-09, 102-10, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 203-2, 204-1, 308-1, 403-2, 412-3, 414-1
SDG: 8.4, 8.8, 12.2, 12.7, 16.5

GRI-INDEX

GRI-Angaben		Seite	Erklärungen und Auslassungen
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016			
102-01	Name der Organisation	S. 22, 114	
102-02	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	S. 22	
102-03	Ort des Hauptsitzes	S. 4, 114	
102-04	Betriebsstätten	S. 22	
102-05	Eigentum und Rechtsform	S. 4	
102-06	Bediente Märkte	S. 4	
102-07	Größenordnung der Organisation	S. 43, Geschäfts-bericht	
102-08	Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter	S. 43	
102-09	Lieferkette	S. 97	
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	S. 4, 97	
102-11	Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahmen	S. 12-16, 23-24	
102-12	Externe Initiativen	S. 4, 17-19, 30-31, 82, 85	
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden	S. 30-31	
102-14	Aussagen der Führungskräfte	S. 3	
102-15	Wichtigste Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 8-11, 12-14	
102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	S. 20, 24, 36-38	
102-17	Verfahren für ethische Beratung und Bedenken	S. 36-38	
102-18	Führungsstruktur	S. 22-23	
102-19	Befugniserteilende Stelle	S. 22-23	
102-20	Verantwortung der Führungsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	S. 22-23	

102-21	Einbindung der Stakeholder bei ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	S. 8, 15, 23, 26-28	
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. 22-23	
102-27	Gemeinwissen des höchsten Kontrollorgans	S. 22-23	
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. 23	
102-31	Prüfung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	S. 9-10, 22-24	
102-32	Die Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 22-23	
102-33	Kommunikation kritischer Bedenken	S. 22-23, 27, 30, 36	
102-34	Art und Gesamtzahl kritischer Bedenken	S. 38	*Aufgrund unterschiedlicher Dialogprozesse und vielschichtiger Feedbacksysteme (Beschwerde, Umweltverträglichkeit etc.) erfolgt momentan keine Angabe einer Gesamtzahl.*
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. 57	
102-39	Verhältnis der prozentualen Erhöhung der Jahresgesamtvergütung	S. 57	
102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	S. 26-27	
102-41	Tarifverhandlungen	S. 44	
102-42	Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	S. 8, 26	
102-43	Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung	S. 8, 15, 20, 23, 26-31	
102-44	Schlüsselthemen und Anliegen	S. 8-11, 12, 28-30, 46	
102-45	Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden	S. 4, Geschäfts-bericht	
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. 113	
102-54	Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	S. 4	
102-55	GRI-Inhaltsindex	S. 102-110	
102-56	Externe Prüfung	S. 5	
GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 35, Geschäfts-bericht	

201-1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	S. 35, Geschäfts-bericht	
201-3	Verpflichtungen aus leistungsorientierten und anderen Pensionsplänen	S. 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. 13-14, 28-30, 35, 40, 85-86, 97	
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	S. 35, 40, 63, 85-86, 90, 94, 97	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	S. 35, 63-64, 97	
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 15, 24, 36-38, 97-100	
204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten	S. 4, 97	
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 14, 36-38	
205-1	Geschäftsstandorte, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	S. 36	
205-2	Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	S. 36-38	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	S. 38	
GRI 301: Materialien 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 73-76	
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	S. 73-74	
GRI 302: Energie 2016 **GRI 305: Emissionen 2016**			

103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 78-86	
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 78-79	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
302-3	Energieintensität	S. 78	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	S. 78-79	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 80	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 80	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 84	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
305-4	Intensität der THG-Emissionen	S. 80, 84	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
305-5	Senkung der THG-Emissionen	S. 80, 84	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
305-7	Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	S. 81	*Detaillierte Daten werden im Herbst 2020 veröffentlicht.*
GRI 303: Wasser 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 75-76	
303-1	Wasserentnahme nach Quelle	S. 75-76	*Aufgrund der Vielzahl an Entnahmestellen und deren räumlichen Verteilung erfolgte keine Erhebung der Wasserdaten im Jahr 2018, da dies derzeit technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist (z.B. Zusammenführung von Vor-Ort-Trinkwasser Bilanzen).*

			Verbrauch ist außerdem teilweise nicht beeinflussbar (z.B. von ASFINAG zur Verfügung gestellte lokale Ersatzwasser-versorgungen)
GRI 304: Biodiversität 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 14, 87-89	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	S. 87-88	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	S. 88	*Zu normativ geschützten Flächen in unmittelbarer Wechselwirkung mit ASFINAG-Flächen sind keine Daten verfügbar.* *Datenerhebung zu durch Bescheid naturschutzfachlich geschützten Flächen.*
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen …		*Projektbezogene Erhebung ist gesetzlich vorgeschrieben. Flächendeckende Gesamtsumme ist ohne Aussagekraft.*
GRI 306: Abwasser und Abfall 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 73, 75-76	
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	S. 73, 75-76	*Abfallentsorgung auf ASFINAG-Standorten: Trennung erfolgt nach gesetzlichen Vorgaben.* *Abfallentsorgung auf unserem Netz: Entsorgung erfolgt durch befugte Entsorgungsunternehmen (nach fachlicher Beratung)*
GRI 307: Umwelt-Compliance 2016 **GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016**			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 36-38	

307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	S. 38	
419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	S. 38	
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016 **GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016**			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 97-100	
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	S. 97-98	
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	S. 97-98	
GRI 401: Beschäftigung 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 43-44	
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 43	*Reduzierte Aufschlüsselung*
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern …	S. 44-45	
401-3	Elternzeit	S. 44	
GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 45	
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	S. 44	*Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden umgehend über erhebliche betriebliche Veränderungen informiert.*
GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 49-52, 98-99	
403-2	Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie …	S. 49-50, 99	*Reduzierte Aufschlüsselung*

403-3	Mitarbeiter mit hohem Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit …	S. 51-52	
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 53-55	
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	S. 53	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 53-54	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer …	S. 55	
GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 57-60	
405-1	Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	S. 57	
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung …	S. 57	*Reduzierte Aufschlüsselung*
GRI 406: Gleichbehandlung 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 14, 38, 59	
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	S. 38, 59	
GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016 **GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016**			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 13, 36-38	
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	S. 37	*Die ASFINAG setzt grundsätzlich keine Sicherheitsdienste ein. Der Service- und Kontrolldienst der MSG wird jedoch im Hinblick auf die Einhaltung der Menschenrechte geschult.*

412-1	Geschäftsstandorte, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte …	S. 37	
412-2	Schulungen für Angestellte zu Menschenrechtspolitik und -verfahren	S. 36	
412-3	Erhebliche Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten …	S. 98-99	
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10	
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen …	S. 27-30, 94	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen …	S. 67, 84, 87-88, 93-94	
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 38	
415-1	Parteispenden	S. 38	
GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 14, 67-69	
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien …	S. 14, 68-69	
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 14, 37, 64	
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	S. 37-38	

GRI: 102-55

ZUORDNUNG DER WESENTLICHEN THEMEN

Wesentliche Themen	Kapitel-Zuordnung	Belange gem. § 267a UGB
Gesellschaft		
1. Wirtschaftsstandort Österreich	Wirtschaftsstandort Österreich	• Sozialbelange
2. Compliance und Anti-Korruption 3. Datenschutz	Ethik & Compliance	• Umweltbelange • Arbeitnehmerbelange • Sozialbelange • Achtung der Menschenrechte • Bekämpfung von Korruption und Bestechung
4. Barrierefreiheit	Barrierefreiheit	• Sozialbelange
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter		
5. Attraktive Arbeitgeberin	Attraktive Arbeitgeberin	• Arbeitnehmerbelange
6. Gesundheit und Sicherheit	Mitarbeitergesundheit und -sicherheit	
7. Mitarbeiterentwicklung	Mitarbeiterentwicklung	
8. Diversity Management	Vielfalt und Chancengleichheit	
Verkehr		
9. Verkehrsbehinderungen	Verfügbarkeit unseres Straßennetzes	• Sozialbelange
10. Verkehrssicherheit	Sichere Straßen	
Umwelt		
11. Ressourcenverbrauch 12. Abfallaufkommen 13. Abwasseraufkommen	Ressourcenschonung	• Umweltbelange
14. Energieverbrauch und Emissionen der ASFINAG	Energie und Emissionen im Betrieb	

15. Verkehrsemissionen	Verkehrsemissionen	• Umweltbelange
16. Artenvielfalt	Artenvielfalt	
17. Beeinflussung des Landschaftsbilds	Landschaftsbild	
18. Lärm	Lärmschutz	
Lieferkette		
19. Wertschöpfungseffekte in der Lieferkette 20. Soziale Standards bei Lieferanten 21. Umweltstandards bei Lieferanten	Verantwortung bei Einkauf und Vergabe	• Arbeitnehmerbelange • Sozialbelange • Umweltbelange • Bekämpfung von Korruption und Bestechung • Achtung der Menschenrechte

ERKLÄRUNG DES VORSTANDS

Der vorliegende konsolidierte nichtfinanzielle Bericht für das Jahr 2019 wurde am 08.04.2020 beschlossen und zur Veröffentlichung freigegeben.

Wien, am 08.04.2020

Dr. Josef Fiala

Mag. Hartwig Hufnagl

IMPRESSUM

ASFINAG
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5-9, Postfach 983
T +43 (0) 50 108-10000
F +43 (0) 50 108-10020
E office@asfinag.at
W 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:

- Christian Jungwirth, Human Ressources
- Thomas Steiner, Technische Koordination
- Reinhard Wendler, Arbeitnehmerschutz
- Reinhard David, Umwelt- und Verfahrensmanagement
- Gerhard Hudecek, Elektromaschinelle Erhaltung
- Dietmar Harbauer, Elektromaschinelle Erhaltung
- Clemens Mayr, Netzplanung
- Rene Moser, Konzernsteuerung
- Sabine Aigner, Kundenmanagement
- Stefan Zleptnig, Abteilung Recht
- Florian Kubin, Abteilung Recht
- Karl Engelke, Netzplanung
- Michael Schneider, Verkehrsmanagement
- Bernhard Lautner, Verkehrsmanagement
- Heimo Berghold, Betriebliche Erhaltung
- Diethard Trummer, Liegenschaftverwaltung
- Nadine Hessenberger, Abteilung Recht
- Christian Albrecht, Bauwirtschaft und Vergabe
- Andrea Schneider, Einkauf
- Karl Zeilinger, Netzplanung
- Alexander Dallinger, Fuhrparkmanagement
- Kurt Portschy, Elektrotechnische und Maschinelle Ausrüstung
- Wolfgang Truger, Konzerncontrolling
- Eva Hackl, BMG Services
- Ronald Pompl, Verkehrsmanagement
- Bernhard Hintermayer, Technische Koordination
- Norbert Linsbichler, Autobahnmeister

Externe Unterstützung

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

Layout: section.e new media gmbh

KONTAKT

Fragen und Anregungen zum vorliegenden Bericht bitte an den Nachhaltigkeitsbeauftragten der ASFINAG:

Dipl. Ing. Ulli Vielhaber
Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien
T: 050108-10014
E: ulli.vielhaber@asfinag.at

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

www.nachhaltigkeit-asfinag.at

ASFINAG