



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

Stand: 29.04.2019

PDF-Version des Online-Berichts  
[www.nachhaltigkeit-asfinag.at](http://www.nachhaltigkeit-asfinag.at)

# INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort des Vorstands.....	3
Über den Bericht .....	4
<b>Nachhaltigkeitsmanagement</b>	
Ziele und Strategien	
Unsere wesentlichen Themen .....	5
Erweitertes Wirkungsmanagement .....	8
Beiträge zur nachhaltigen Entwicklung .....	12
Struktur und Prozesse	
Organisation des Nachhaltigkeitsmanagements .....	15
Ethik & Compliance .....	18
Stakeholder-Einbindung	
Enge Zusammenarbeit .....	21
Barrierefreiheit .....	25
<b>Handlungsfelder &amp; Kennzahlen</b>	
Personal	
Stabile Beschäftigung .....	27
Engagement für Gesundheit & Sicherheit .....	30
Vielfalt leben .....	36
Perspektiven schaffen .....	41
Unternehmenskultur gestalten .....	44
Verkehr	
Verfügbarkeit unseres Straßennetzes .....	46
Sichere Straßen .....	50
Hohe Kundenzufriedenheit .....	54
Umwelt	
Ressourcenschonung .....	58
Energiemanagement .....	63
Vielfalt schützen .....	70
Aktionsplan gegen Lärmbelästigung .....	73
Lieferkette	
Verantwortung bei Einkauf und Vergabe .....	77
Arbeitssicherheit auf Baustellen .....	80
GRI-Index .....	82
Impressum & Kontakt .....	93

## VORWORT DES VORSTANDS

# VORWORT

Die ASFINAG zählt zu Europas modernsten Straßenbetreibern und bietet innovative Services für Kundinnen und Kunden an. Das Unternehmen betreibt, erhält und bemaute 2.223 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen. Mehr als 2.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen für ein gut ausgebautes, bestens serviertes und verkehrssicheres Hochleistungsnetz. Die ASFINAG wirtschaftet mit den Einnahmen aus Vignette und Lkw-Maut und investiert pro Jahr rund eine Milliarde Euro. Damit ist die ASFINAG auch 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 Umweltschutz.

Das Jahr 2018 stand ganz im Zeichen der Weiterentwicklung der künftigen ASFINAG Strategie. Zur Festlegung der zentralen Ziele und Maßnahmen wurde der sogenannte „Strategieprozess 2025+“ intensiviert. Unternehmensweit wurden in zahlreichen Abstimmungsrunden Schwerpunkte diskutiert und neue Inhalte erarbeitet. Die grundlegenden strategischen Stoßrichtungen zur Erreichung dieser Unternehmensziele wurden im Jahr 2018 definiert und werden in weiterer Folge zunehmend konkretisiert, verdichtet und messbar gemacht.

Ganz oben auf der Agenda steht natürlich ein hoch verfügbares Autobahnnetz, das auch weiterhin zu einem der sichersten Europas zählt. Wir steuern den Verkehr durch Bereitstellung hochqualitativer, zeitnaher und relevanter Verkehrsinformationen und entwickeln weitere Services für eine multimodale Mobilität unserer Kundinnen und Kunden. Dafür nutzen wir gezielt die Chancen von Digitalisierung und Innovation.

Die Umwelt wird in unseren Geschäftstätigkeiten maßgeblich berücksichtigt. Die Stichworte lauten etwa Ausbau der E-Mobilität und Förderung der Dekarbonisierung für mehr Klimaschutz oder eine immer stärkere Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr. Wir werden Anreize schaffen, sowohl unseren eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck als auch jenen unserer Kundinnen und Kunden zu verbessern.

Wir nutzen unsere Anpassungsfähigkeit in der Organisation, indem wir Verantwortungen, Strukturen und Prozesse an Trends und aktuelle Entwicklungen ausrichten. Dazu gehört auch ein modernes, vielfältiges und sicheres Arbeitsumfeld. Lebensphasengerechte Arbeitsplatzprogramme, ein Generationen- und Gesundheitsmanagement sowie moderne, flexible Arbeitsverhältnisse sollen das Unternehmen zu einem noch attraktiveren Arbeitgeber machen. Parallel wird die ASFINAG ein infrastrukturelles Umfeld ermöglichen, das die Rahmenbedingungen für erfolgreiche Weiterentwicklungen und Innovationen bei diesen Zukunftsthemen garantiert.

Die ASFINAG informiert seit drei Jahren mit diesem Online-Bericht zeitnah und umfassend. Gerne nehmen wir dazu auch Ihre Anregungen auf und wollen Interessierten gerne weitere Einblicke in diese Themen gewähren.

Dr. Josef Fiala

Mag. Hartwig Hufnagl

GRI: 102-14

## ÜBER DEN BERICHT

# NICHTFINANZIELLE BERICHTERSTATTUNG

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

Die erste Bilanz ihrer gesellschaftlichen Verantwortung veröffentlichte die ASFINAG im Jahr 2005. Seit 2010 erfolgt eine jährliche Berichterstattung, zuletzt über das Jahr 2017. Im Berichtsjahr erfolgte die Umstellung von der Option *Umfassend* auf *Kern*, da die konzernweite Verfügbarkeit gewisser Daten derzeit nicht gegeben und auch in Zukunft technisch schwer möglich bzw. im Verhältnis zum geschaffenen Mehrwert wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Im Vorjahr gab es gegenüber 2017 keine relevanten Änderungen, weder im Unternehmen, noch in der Liefer- bzw. Wertschöpfungskette. Allerdings wurde die Berichterstattung verbessert und erweitert. Angepasste Berechnungen sind bei den entsprechenden Daten vermerkt. Wenn Daten nicht das Gesamtunternehmen umfassen, ist dies ebenso angegeben. Grundsätzlich berichten wir alle Daten ausschließlich konsolidiert. Eine Aufschlüsselung nach unseren über 60 Geschäftsstandorten in Österreich findet nicht statt. Im Sinn der Wesentlichkeit nehmen wir auch eine Aufschlüsselung nach Mitarbeiterkategorien nur dort vor, wo dies zusätzliche Erkenntnis bringt oder von Stakeholdern eingefordert wird. Entsprechende Abweichungen sind entsprechend GRI-Standard im Index vermerkt.

Aufgrund gesetzlicher Rahmenbedingungen wurde die Redaktion für die erste Version des Berichts am 27.02.2019 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 Geschäftsbericht und im Corporate Governance Bericht.

Für den Nachhaltigkeitsbericht wurde keine zusätzliche Zertifizierung vorgenommen. Allerdings wird das gesamte Nachhaltigkeitsmanagement inklusive der Berichterstattung jährlich von ISS-oekom analysiert und beurteilt. In 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.



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:** 102-3, 102-5, 102-6, 102-10, 102-45, 102-46, 102-48, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52, 102-54, 102-56

# NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

## ZIELE & STRATEGIEN

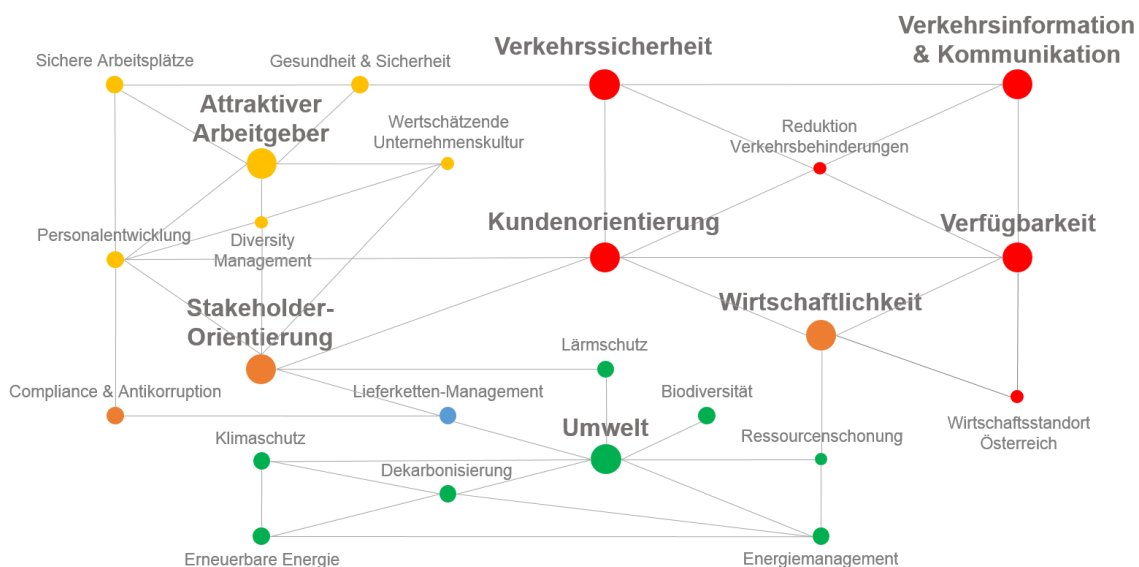
## UNSERE WESENTLICHEN THEMEN

Die für das Kerngeschäft der ASFINAG wesentlichen Themen werden laufend überprüft. Aktuell findet unter dem Titel „ASFINAG Strategie 2025+“ ein umfassender Strategieprozess statt, der im November 2017 startete und 2019 abgeschlossen wird. Die Ergebnisse dieses Strategieprozesses fließen in das weitere Nachhaltigkeitsmanagement und -reporting der ASFINAG ein.

### Entwicklung einer zentralen Themenlandkarte

Bereits 2015 befassten wir uns mit den wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen im Unternehmen. In internen Workshops identifizierte und gewichtete das Nachhaltigkeitsteam mit Unterstützung externer Beratung die wesentlichen Themen. Unter Berücksichtigung der Anforderungen von Stakeholder-Interessen und relevanten Nachhaltigkeits-Standards und -Ratings entwickelten wir eine Themenlandkarte, die alle wesentlichen Aspekte abbildet und deren Zusammenhänge aufzeigt. 2016 aktualisierten wir diese Karte basierend auf weiteren internen Workshops und stimmten unsere eigenen Ziele auf die nachhaltigen Entwicklungsziele der Vereinten Nationen ab.

2017 startete der aktuelle Strategieprozess mit einer Klausur der Top-Führungskräfte und der Definition von 8 Schlüsselthemen. In nachfolgenden Strategielaboren und Fokusgruppen mit rund 90 internen Teilnehmenden (Führungskräfte und Experten) sowie 15 externen Stakeholdern als Inputgeber wurden die Schwerpunkte diskutiert und neue Inhalte erarbeitet. Ergänzend wurde zu den Themen „Kundenorientierung“, „Verfügbarkeit“, „Verkehrssicherheit“ und „Verkehrsinformation & Kommunikation“ eine interne Online-Umfrage unter Einbindung aller ASFINAG Führungskräfte durchgeführt. Die Inputs aus Workshops und Online-Umfrage wurden in nachfolgenden weiteren Managementworkshops mit zusätzlichen Ideen zur Unternehmensentwicklung verdichtet. Die strategischen Schlüsselthemen wurden in unsere bestehende Themenlandkarte eingearbeitet.



Im Rahmen des Strategieprozesses sollen die bisherigen Ziele, Strategien und Kennzahlen überprüft und überarbeitet werden. Als nächster Schritt sollen 2019 entsprechende Maßnahmen entwickelt und mit Messgrößen versehen werden.

Für Verkehrsinformation & Kommunikation werden ab 2019 der „Customer Orientation Index“ und „Performance Index Verkehrsinformation“ erhoben. Finanzkennzahlen zum Thema Wirtschaftlichkeit finden sich im Geschäftsbericht. Die anderen sechs Schlüsselthemen managen wir u.a. mittels Nicht-Finanzkennzahlen, die in diesem Bericht abgebildet sind. Das Identifizieren, Berechnen, Monitoren und Auswerten geeigneter Kennzahlen wird regelmäßig verbessert und unterliegt daher laufenden Veränderungen.

## Unsere Schlüsselthemen

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

- **Kundenorientierung**  
Unsere 2017 überarbeitete Mission lautet: „Wir sorgen für sichere und verlässliche Mobilität auf Österreichs Autobahnen.“ Damit wollen wir alle, die unsere Straßen nutzen, noch stärker in den Mittelpunkt rücken. Mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Instrumenten bemühen wir uns, Erwartungen zu verstehen und zu erfüllen sowie Probleme zu lösen. Unsere wichtigsten Kennzahlen für die Erfolgsmessung sind der *Customer Orientation Index* und der *Performance Index Verkehrsinformation*.
- **Verfügbarkeit**  
Autobahnen sind ein wesentlicher Faktor für den Wirtschaftsstandort Österreich – aber nur, wenn sie verfügbar sind. Daher messen und managen wir mit zahlreichen Instrumenten Verkehrsflüsse und ihre komplexen Wirkungen. Schlüsselkennzahlen sind *Fahrleistung* und *Stauereinheiten*.
- **Verkehrssicherheit**  
Autoverkehr ist leider trotz vieler Sicherheitsmaßnahmen und technologischer Entwicklungen immer mit Unfällen verbunden. Die meisten davon passieren durch Unachtsamkeit, überhöhte Geschwindigkeit oder zu geringen Sicherheitsabstand. Wir erheben und analysieren *Unfallzahlen* und setzen Maßnahmen zur Reduktion von Unfallrisiken.
- **Verkehrsinformation & Kommunikation**  
Information ist der Schlüssel für zielgerichtetes Entscheiden – von Menschen und Maschinen. Modernes Mobilitätsmanagement bedeutet daher auch Informationsmanagement. Wir arbeiten in Österreich und international an neuen Lösungen und setzen dabei auf modernste Technologien und Innovationen.
- **Wirtschaftlichkeit**  
Wir stehen im Eigentum der Republik Österreich und sind kundenfinanziert. Wirtschaftlichkeit ist daher eine Anforderung, die all unsere Entscheidungen mitbestimmt.
- **Umwelt**  
Wir wissen, dass der Straßenverkehr auch mit negativen Umweltauswirkungen verbunden ist und versuchen, diese zu reduzieren und zu verhindern. In Hinblick auf die geforderte Dekarbonisierung liegt unser Fokus auf Energieeffizienz und erneuerbarer Energie. Zusätzlich

streben wir nach laufenden Verbesserungen bei Lärm und Biodiversität. Wir messen unseren Fortschritt u.a. mit dem *Energieverbrauch*, dem *Treibhausgasausstoß* und *Recyclingquoten*, arbeiten mit *Lärm-* und *Baumkataster*.

- **Stakeholder-Orientierung**

Wir bekennen uns zu einem aktiven Stakeholder-Management und sind davon überzeugt, dass wir unsere Ziele nur durch partnerschaftliche Zusammenarbeit mit anderen erreichen können. Wir arbeiten daher kontinuierlich an der Weiterentwicklung der Stakeholder-Einbindung und messen regelmäßig ihre *Zufriedenheit*.

- **Attraktiver Arbeitgeber**

Wir unterstützen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei ihrer beruflichen Entwicklung 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*.

Im Bereich „Handlungsfelder & Kennzahlen“ finden Sie detaillierte Informationen zu den aktuellen Entwicklungen der Schlüsselthemen. Alternativ können Sie die Themenlandkarte auch online für die Navigation durch diesen Bericht nutzen: klicken bzw. tippen Sie einfach auf die gewünschten Begriffe.

**GRI:** 102-15, 102-29, 102-31, 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

Viele Auswirkungen und Risiken liegen in unserer Wertschöpfungskette in einem Bereich, der von uns nicht direkt gesteuert werden kann: 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 oder verhindern. Aber wir wissen, dass wir als Mitverursacher Mitverantwortung tragen und versuchen, dieser Verantwortung bestmöglich gerecht zu werden.

Die untenstehende „Auswirkungs-Risiko-Maßnahmen-Matrix“ gibt einen Überblick über die zum aktuellen Zeitpunkt als wesentlich identifizierten Auswirkungen und Risiken der ASFINAG auf nichtfinanzielle Belange und verweist auf entsprechende Maßnahmen und Konzepte (inkl. Seitenangabe im vorliegenden Bericht). Für das Jahr 2019 ist die Erstellung einer vertiefenden Auswirkungsanalyse geplant, um eine noch gezieltere Steuerung und Berichterstattung zu ermöglichen.



## AUSWIRKUNGS-RISIKO-MASSNAHMEN-MATRIX

	Personal	Verkehr	Umwelt	Lieferkette
<b>Artensterben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anstellung eines Försters und einer Grünraummanagerin (70)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausgleichsflächenkataster (70)</li> <li>Wildbeobachtungen und Grünquerungen (71)</li> <li>Entwicklung standortgerechter Blumenwiesen (72)</li> <li>Wildwarngeräte (71)</li> <li>Schulungen zu Grünraumbewirtschaftung (71)</li> </ul>	
<b>Arbeits- und Verkehrsunfälle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>QM-Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ (30)</li> <li>Schulung „Gesundheit und Sicherheit“ (30)</li> <li>Gesundheitsförderungsprogramme (31)</li> <li>Gesundheitsmanagement (33)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrssicherheitsprogramm (51)</li> <li>Unfallanalysen und Sicherheitsmanagement</li> <li>Tunnelausbau (51)</li> <li>bewusstseinsbildende Maßnahmen (51)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baumkataster und Waldwirtschaftsplan (70)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Arbeitssicherheitssystem (80)</li> <li>Sicherheits- und Gesundheitsplan (80)</li> <li>Arbeitssicherheit als Kriterium bei Bestbieterermittlung (77)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einsatz von Traffic Managern (51)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Erfassen zunehmender Gefahrenstellen durch Felsstürze und Hochwässer (67)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baustellenmanagement (55)</li> </ul>
<b>Mangelnde Verfügbarkeit / Verkehrsstaus</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Netzzustandsbericht und Erhaltungsstrategie (10)</li> <li>Netz- und Informationssysteme (47)</li> <li>Internes Kontrollsystem zur Informationssicherheit (47)</li> <li>Verkehrssteuerung (46)</li> <li>Erweiterung und Optimierung des Streckennetzes (46)</li> <li>Zielsystem zur Förderung der Netzverfügbarkeit (47)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forcierung von Multimodalität (47)</li> <li>Errichtung von Park &amp; Drive-Anlagen (66)</li> </ul>	
<b>Klimawandel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Videokonferenzen statt Dienstreisen (67)</li> <li>Interne Kommunikation und Sensibilisierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LKW-Bemantungssystem (55)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau von Ladestationen (66)</li> <li>Ressourcenschonung (58)</li> <li>Gebäudesanierung (64)</li> <li>Fuhrparkumstellung (66)</li> <li>Ausbau eigener und Erzeugung erneuerbarer Energie (67)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umweltkriterien bei Bauausschreibungen (77)</li> </ul>
<b>Lärm</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempolimits</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lärmkataster (75)</li> <li>Lärmschutzwände (75)</li> </ul>	
<b>Menschenrechtsverletzungen und Korruption</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compliance-Managementsystem (18)</li> <li>Schulungen Ethik/Integrität und Anti-Korruption (18)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der Lieferkette (77)</li> <li>Bietererklärung (77)</li> </ul>

Die wesentlichen Unternehmensrisiken für die ASFINAG (d.h. für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) werden im Risikomanagementsystem der ASFINAG (ARIMAS) erfasst. Zentraler Bestandteil von ARIMAS ist ein internes Berichtssystem, mit dem die gesamtwirtschaftliche Entwicklung analysiert wird und deren voraussichtliche Auswirkungen auf das Geschäft der ASFINAG bestimmt werden. Dabei werden laufend die wesentlichen Risiken für die Bereiche Bau, Betrieb, Maut, Holding sowie Internationales erfasst, darunter auch Risiken mit Nachhaltigkeitsbezug. Zu allen Risiken liegen im ARIMAS detaillierte Beschreibungen hinsichtlich möglicher Auswirkungen und Eintrittswahrscheinlichkeiten, aktueller Aktivitäten sowie Handlungsmöglichkeiten und geplanter Maßnahmen vor. Detaillierte Informationen zum Risikomanagement der ASFINAG finden Sie im Risikobericht des Jahresfinanzberichts.

Darüber hinaus befasst 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?“

## 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.

In 2017 erweiterten wir diese Instrumentarien mit einer Änderung unseres Projektmanagements: Seither wird jedes neue Projekt bei seiner Planung hinsichtlich der angenommenen Wirkungen in insgesamt 10 Bereichen bewertet. Finanzielle Aspekte wie Mehreinnahmen oder Kosteneinsparungen sind mit 20% gewichtet. Die restlichen 80% betreffen Wirkungen, die mit Nicht-Finanzkennzahlen gemessen werden, und zwar: Verkehrssicherheit, Anlagensicherheit, Verfügbarkeit, Kundenzufriedenheit, 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 VK-Sicherheitsprogramms
- 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, 102-29, 102-43, 102-44, 103-1, 103-2, 103-3, 413-1, 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! Insgesamt engagieren wir uns für 11 Ziele bzw. 24 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



### **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 den Bedürfnissen 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

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.

## 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:

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

Im abgelaufenen Jahr konnten wir erneut einen wichtigen Fortschritt bei der Umsetzung der Nachhaltigkeits-Roadmap erzielen. Das Nachhaltigkeitskernteam wurde um die Abteilungen Kommunikation und Verkehrsmanagement erweitert, um Nachhaltigkeit noch weiter in den Prozessen und Strukturen der ASFINAG zu verankern. Wir haben die interne Kommunikation zu Nachhaltigkeit (Intranetbeiträge, Mitarbeiterveranstaltungen) verstärkt und ein Konzept zur Förderung der öffentlichen Nachhaltigkeitskommunikation in Auftrag gegeben. In 2018 haben wir durch die Verknüpfung mit SAP gemeinsame Systeme für die Erfassung und das Management der Nicht-Finanzkennzahlen eingerichtet. Darüber hinaus haben wir den Austausch mit unseren Stakeholdern intensiviert und die erste Online-Befragung unserer Stakeholder durchgeführt, um die wesentlichen Themen der ASFINAG zu identifizieren.

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

## STRUKTUR & PROZESSE

# ORGANISATION DES NACHHALTIGKEITS-MANAGEMENTS

Nachhaltigkeitsmanagement ist als Managementsystem eingerichtet und im Organisationshandbuch festgehalten. Um im Sinn 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 Bemannung sowie die gesamte IT-Landschaft des Konzerns verantwortlich. Ergänzend dazu bietet die ASFINAG Commercial Services GmbH Beratung in den Kernkompetenzen der ASFINAG an. Abgerundet wird das Portfolio durch die ASFINAG European Toll Service GmbH, die den Bereich der internationalen Mautabrechnung abdeckt. Die Verkehrsauskunft Österreich ist ein von mehreren Organisationen betriebener Informationsdienst, an dem auch die ASFINAG beteiligt ist.



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

### Struktur des Nachhaltigkeitsmanagements

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

Die zentrale Verantwortung für das Nachhaltigkeitsmanagement liegt beim Vorstand. Strategische Entscheidungen werden dort und mit den Geschäftsführungen in den monatlichen Management-

Meetings getroffen. Für die laufende Planung und Umsetzung sind ein Nachhaltigkeitsbeauftragter und ein Kernteam mit Mitgliedern aus allen Bereichen und Gesellschaften verantwortlich. Kernteammeetings finden einmal im Monat statt. Der jährliche Nachhaltigkeitsbericht wird vom Aufsichtsrat geprüft.

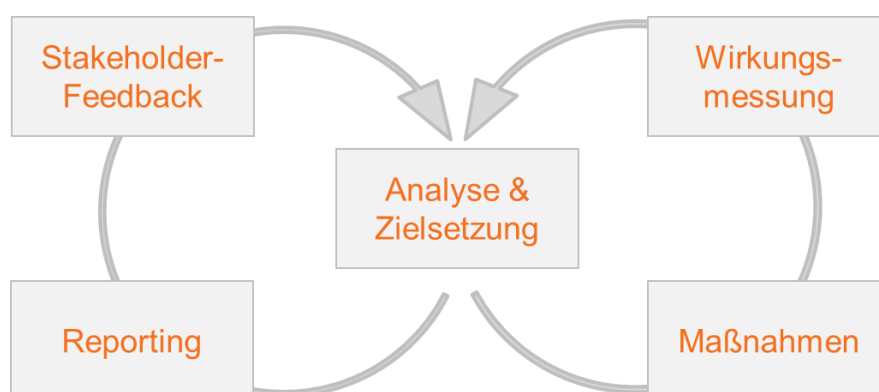
## Organigramm Nachhaltigkeitsmanagement



\* Frau Mag.a Karin Zipperer hat das Unternehmen mit Ende November 2018 auf eigenen Wunsch verlassen

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

In 2019 wird die Einführung eines Managementsystems nach ISO 45001 für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (SGA-MS) geprüft.

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, 102-28, 102-30, 102-31, 102-32, 102-33, 102-43, 103-1, 103-2, 103-3

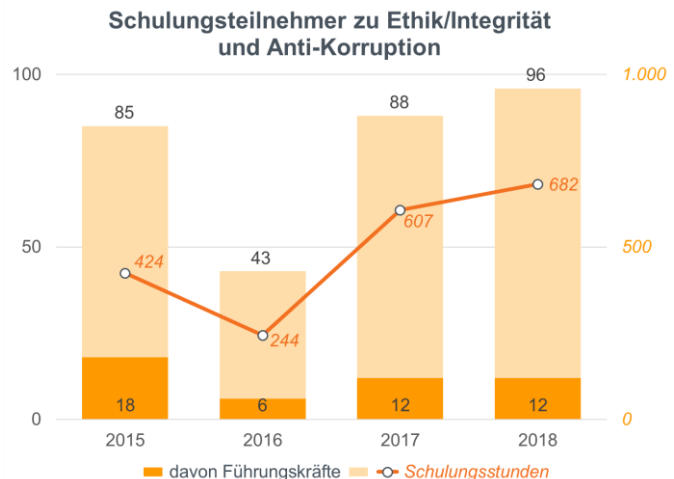
## ETHIK & COMPLIANCE

Die ASFINAG verfügt über ein umfassendes Compliance-Managementsystem. Eine zentrale Richtlinie regelt das Identifizieren von Risiken und Maßnahmen für Vorbeugung, Sicherstellung und Kontrolle. Sie enthält Beilagen für folgende Themen:

- Anti-Korruption
- Arbeitsrecht
- Betriebliches Umweltmanagement
- Corporate Governance
- Datenschutz und Datensicherheit
- Emittenten & Compliance (inkl. Insider-Geschäfte)
- Medientransparenz
- Steuerrecht (inkl. Validität der Finanzinformationen)
- Vergabe- & Wettbewerbs-Recht (inkl. Kartellrecht & Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb)

Für die Umsetzung sind eine konzernweite Compliance-Gruppe sowie ein unabhängiger Compliance-Beauftragter verantwortlich. Der Beauftragte ist nur dem Vorstand gegenüber fachlich weisungsgebunden und direkt berichtspflichtig.

Zu den wichtigsten vorbeugenden Compliance-Instrumenten zählen Risikoanalysen und Schulungen. 2018 wurden weitere 96 Personen 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.
- **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](#).

## 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 Medieninhaber. Diese Bereiche sind daher ebenfalls in der Compliance-Richtlinie geregelt.

## Einhaltung der Menschenrechte

Im Rahmen der Risikoanalyse wurden auch alle Standorte und Geschäftsbereiche hinsichtlich ihres Risikopotentials betreffend Menschenrechtsverletzungen überprüft. Besondere Anforderungen gelten dabei für Sicherheitsdienste. Die ASFINAG verfügt über keine derartige Einrichtung. Der Service- und Kontrolldienst der Maut Service Gesellschaft (MSG) ist jedoch berechtigt, Fahrzeuge anzuhalten. Alle Beschäftigten in diesem Bereich sind daher hinsichtlich der Einhaltung der Menschenrechte geschult.

Österreichweit gibt es 110 Mautaufsichtsorgane, 3 Regionalleitungen und eine Leitung der Technischen Unterwegskontrolle (TUK), welche die Ausbildung durchlaufen haben. Grundsätzlich werden alle Mautaufsichtsorgane (MAO) im Verlauf des Grundausbildungslehrgangs in der Sicherheitsakademie im Rahmen der Fächer Verwaltung/Verfassung, Einsatztraining, Konfliktmanagement und Kommunikation in der Thematik Menschenrechte geschult. Zusätzlich erhalten bestehende MAOs wiederkehrend Schulungen, die auch die Verhältnismäßigkeit beim Einschreiten und den Umgang mit Betroffenen beinhalten.

## Keine Verstöße

2018 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, ihre Kontaktdaten stehen im Intranet. 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 und anonym Hinweise eingemeldet werden können.

### Ziele aus 2018

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

### Ziele für 2019

- 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, 419-1

**SDG:** 12.7, 16.5

STAKEHOLDER-EINBINDUNG

## ENGE ZUSAMMENARBEIT

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.

2016 führten wir eine umfassende Analyse unserer Stakeholder-Beziehungen durch. Insgesamt wurden rund 90 externe Organisationen erfasst, 18 davon gelten als „Schlüssel-Stakeholder“:



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

STAKEHOLDER	KONTAKTE
<i>BMVIT</i>	Hauptversammlung, laufende Sitzungen und Abstimmungen
<i>BM.I</i>	Jour fixe (rd. 4 x jährlich)
<i>BMF</i>	Jour fixe (2-monatlich), Beteiligungscontrolling
<i>Aufsichtsrat</i>	Aufsichtsratssitzungen (5 x jährlich), Präsidiumssitzungen, Prüfungsausschuss

<i>Polizei</i>	
<i>Rettung</i>	Themen- und anlassspezifische Abstimmungen
<i>Feuerwehr</i>	
<i>PKW-Fahrer</i>	jährliche Befragung (CSI), Kontakte über ASFINAG-Service-Center, Sondermautstellen und Vertriebsstellen
<i>LKW- und Bus-Fahrer</i>	jährliche Befragung (CSI), Kontakte über ASFINAG-Service-Center und Vertriebsstelle, Kommunikation mit den Fahrern über APP, Internet
<i>Güter- und Personenbeförderungsunternehmen</i>	jährliche Befragung (CSI), Fachbeiräte, direkte Kundenbesuche, Messen & Veranstaltungen
<i>Wirtschaftskammer</i>	Fachbeiräte, fachspezifische Veranstaltungen
<i>Automobilclubs</i>	Fachbeiräte, Zusammenarbeit bzgl. Verkehrsauskunft Österreich
<i>Vertriebsstellen</i>	Direktbesuche
<i>Medien</i>	Verkehrsredaktionen und laufende Pressekontakte
<i>Lieferanten</i>	regelmäßige Abstimmung mit Bundesbeschaffungsgesellschaft, regelmäßiger Austausch mit Lieferanten durch verantwortliche Stelle, Überprüfung neuer Lieferanten
<i>Behörden</i>	regelmäßige Sitzungen und Abstimmungen im Zuge der Behördenverfahren
<i>Landeshauptleute</i>	anlassbezogene Abstimmung bei Bau-, Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen
<i>Bezirkshauptmannschaften</i>	Anlassspezifische Treffen, Newsletter und Befragungen

In 2018 wurde keine Erhebung des Customer Satisfaction Index (CSI) durchgeführt, da im abgelaufenen Jahr im Zuge der Weiterentwicklung der Unternehmensstrategie beschlossen wurde, diesen neu aufzusetzen. Die Vereinbarung von Maßnahmen / Schwerpunkten wird voraussichtlich im April 2019 vorliegen.

## Feedback- und Themenmanagement

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

	Durchführung	letzte Erhebung
<b>Kundinnen und Kunden</b>	jährlich (nicht 2018)	2017
<b>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>	alle 2-3 Jahre	2016

---

**sonstige Stakeholder**

alle 2 Jahre (nicht 2018)

 2016
 

---

Die Ergebnisse der Kundenbefragung aus 2017 und Mitarbeiterbefragung aus 2016 finden Sie in den Kapiteln „Hohe Kundenzufriedenheit“ und „Unternehmenskultur gestalten“. Rund alle zwei Jahre bitten wir zusätzlich ausgewählte externe Stakeholder um eine Bewertung unserer Zusammenarbeit.

In 2018 wurde aufgrund des laufenden Strategieprozesses keine Erhebung der Stakeholder-Zufriedenheit durchgeführt. Die aktuell vorhandenen Werte beziehen sich daher auf das Jahr 2016. In 2016 erhielten wir dafür auf einer vierteiligen Skala – von 1 (sehr zufrieden) bis 4 (gar nicht zufrieden) – die Note 1,44.



Die von unseren Stakeholdern im Rahmen persönlicher Termine, Umfragen oder anderer Feedbacksysteme eingebrachten Themen haben wir 2017 zu acht Schlüsselthemen zusammengefasst und in unsere Themenlandkarte eingearbeitet. Seit dem Frühjahr 2018 haben alle Stakeholder der ASFINAG zusätzlich die Möglichkeit, die wesentlichen Themen mitzubestimmen und laufend Feedback zu geben. Diese Online-Erhebung ist fixer Teil des Nachhaltigkeitsberichts: <http://stakeholder.nachhaltigkeit-asfinag.at/>. Die bisherigen Ergebnisse weisen Verkehrssicherheit und Umwelt als die beiden Top-Themen aus. Im Jahr 2018 nahmen vorwiegend Benutzerinnen und Benutzer von Autobahnen und Schnellstraßen, sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an dieser Online-Erhebung teil.


## Mitgliedschaften und unterstützte Initiativen

Mit zahlreichen Stakeholdern arbeiten wir in verschiedenen Organisationen zusammen bzw. unterstützen gemeinsame Initiativen:

- respACT – austrian business council for sustainable development
- Charta der Vielfalt
- ASECAP (Vereinigung Europäischer Autobahnbetreiber) – aktive Mitarbeit u.a. zu Verkehrssicherheit und intelligente Verkehrssysteme
- IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) – aktive Mitarbeit u.a. in der IBTTA Foundation mit den Schwerpunkten Forschung, Ausbildung und gemeinnützige Aktivitäten
- PIARC (World Road Association) – Mitarbeit u.a. zu Umweltschutz / Innovation
- CEDR (Conference of European Directors of Roads) – Mitarbeit u.a. zu Umweltschutz
- Initiative Verkehrsinfrastrukturforschung – mit BMVIT, ÖBB Infrastruktur AG, Bundesländern und FFG
- Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) – Richtlinienarbeit für technisch optimierte, sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturanlagen
- „Jeder Quadratmeter zählt“ – Initiative von Naturschutzbund, Umweltministerium, Landwirtschaftskammer und den Bundesforsten
- Austrian Traffic Telematics Cluster
- Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
- Quality Austria
- Österreichischer Wasser- und Abfallwirtschaftsverband
- Österreichischer Baustoff-Recycling Verband
- Österreichische Bautechnik Vereinigung
- Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik
- Österreichische Gesellschaft für Geomechanik
- Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung
- Verband Österreichischer Sicherheits-Experten
- Gesellschaft zur Selbstkontrolle der Werbewirtschaft

### SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)

Stakeholder-Zufriedenheit (2016)	1,44	
----------------------------------	------	---

### Ziele aus 2018

- Befragung zu Nachhaltigkeitsbericht und -management ✓
- Einbeziehung ausgewählter Stakeholder in die Strategieentwicklung ✓
- Erstkonzept zur Umsetzung eines Multi-Stakeholderdialogs für das Schlüsselthema Stakeholder-Orientierung ✓

### Ziele für 2019

- Vorbereitung und Durchführung eines Multi-Stakeholderdialogs
- Beschluss konkreter Stakeholder-Aktivitäten im Rahmen des Strategieprozesses 2025+

### 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, 413-1  
**SDG:** 16.7



## BARRIEREFREIHEIT

Wir bemühen uns, möglichst alle Stakeholder einzubeziehen und unsere Leistungen für alle zugänglich zu machen. Dazu setzten wir 2018 Kommunikations- und bauliche Maßnahmen.

### Bauliche Barrierefreiheit

Im Jahr 2017 schlossen wir die Evaluierung sämtlicher Rastplätze, Parkplätze, Raststationen und Grenzübergänge ab. Bei den insgesamt 197 Anlagen sind über 3.000 Einzelmaßnahmen notwendig, um den angestrebten Level der Barrierefreiheit zu erreichen. Wir starteten sofort mit einem umfassenden Verbesserungsprogramm, und zwar vorrangig mit jenen Hindernissen, die schnell und mit geringerem Aufwand behebbar waren. Die restlichen Anlagen werden im Zuge der laufenden Sanierungsmaßnahmen adaptiert.



Das ursprüngliche Ziel, bis Ende 2017 alle 50 km eine komplett barrierefreie Rastanlage anbieten zu können, konnten wir noch nicht ganz erreichen. Ende 2019 ist es aber soweit. Schon jetzt können alle barrierefreien Rastplätze auf der Website [abgerufen](#) werden.

Zusätzlich wurde 2018 ein weiteres Projekt ausgerollt: Alle Notrufsäulen – das sind über 6.000 – bieten künftig über einen QR-Code eine zusätzliche Kontaktmöglichkeit mit den regional zuständigen Verkehrsmanagement-Zentralen. Dadurch können auch Gehörlose diese Infrastruktur nutzen.

### Neue Website Level AA

Im Frühsommer 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](mailto:michael.polach@asfinag.at)

### Ziele aus 2018

- Alle 50 km eine barrierefreie Raststätte
- Freilandnotruf nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

## Ziele für 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

## 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, 203-1, 413-1

**SDG:** 8.5

PERSONAL

## STABILE BESCHÄFTIGUNG

Mit Stichtag 31.12.2018 beschäftigten wir 2.822 Personen, das sind um 1,5% mehr als 2017. Der Teilzeitanteil stieg in den vergangenen Jahren leicht an und betrug 2018 12,4% bzw. 350 Personen. 289 davon sind Frauen, das sind 82,6%. Daraus ergibt sich ein Vollzeitäquivalent (FTE) per 31.12. von 2.687 gegenüber 2.652 für das Jahr 2017, das entspricht einer Zunahme um ca. 1,3%.

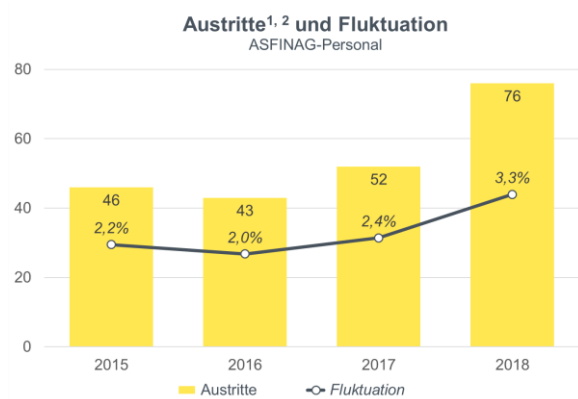
Die Fluktuationsrate erhöhte sich von 2,4% in 2017 auf 3,3% in 2018, blieb damit aber auf einem niedrigen Niveau. Durch leistungsorientierte Vergütungssysteme, attraktive Sozialleistungen und die Möglichkeit, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln – sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaften als auch gesellschaftsübergreifend – wird das Fluktuationsrisiko minimiert.

	2015	2016	2017	2018
<b>Neues ASFINAG-Personal</b>	<b>141</b>	<b>159</b>	<b>173</b>	<b>187</b>
Frauen	45	45	50	55
Männer	96	114	123	132
<b>Teilzeitpersonal per 31.12.</b>	<b>301</b>	<b>314</b>	<b>333</b>	<b>350</b>
Frauen	252	260	274	289
Männer	49	54	59	61
<b>Befristetes Personal per 31.12.</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>55</b>	<b>59</b>
Frauen	5	6	21	15
Männer	23	23	34	44
<b>Lehrlinge per 31.12.</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>21</b>

Die Fluktuation bezieht sich auf direkt angestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das sind 85% der Beschäftigten bzw. 2.394 Personen. Weitere 428 Personen des früheren Landesstraßendienstes waren 2018 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 31.12.2018 waren bei uns daher 59 Personen temporär beschäftigt, davon 15 Frauen.

Die ASFINAG hat das Ziel, die Anzahl an Lehrlingen im Unternehmen weiter zu erhöhen. In 2018 waren 21 Lehrlinge bei der ASFINAG beschäftigt, das sind 0,7% der Belegschaft. Mit 1.1.2017 stellten wir dafür eine eigene Lehrlingsbeauftragte an. Aktuell bilden wir Lehrlinge in den Berufen Bürokaufleute, IT Informatik und IT Technik, Elektrotechnik sowie Finanz- und Rechnungswesenassistenten aus.

Von 2.822 Headcounts per 31.12.2018 unterliegen 2.811 einem Kollektivvertrag (2017: 2.770), das entspricht einem Anteil von 99,6%. Alle unsere betrieblichen Leistungen stehen grundsätzlich allen



<sup>1</sup> Exkl. Mitarbeitende mit befristetem Dienstverhältnis  
<sup>2</sup> Werte für 2015 und 2016 korrigiert (je -1 Mitarbeiter)

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.

Nach vier Jahren Laufzeit haben Arbeitgeberin und Belegschaftsvertretung die Sozialvereinbarung neu verhandelt und zu einem positiven Abschluss gebracht. In der neuen Vereinbarung wurden nicht nur bestehende Punkte wie die Finanzierung des ASFINAG-Skirennens und die Weihnachtsgutscheine fortgeschrieben, sondern auch Verbesserungen für alle Mitarbeitenden eingeführt. Dazu zählen etwa eine Erhöhung der Essensbons von derzeit 2,90 Euro auf 3 Euro im Jahr 2019 und 3,20 Euro im Jahr 2020, die Erhöhung des Freizeitbudgets pro Mitarbeitenden von 140 auf 145 Euro und die Aufnahme von Organisation und Verpflegung beim ASFINAG Fußballturnier bzw. die Verpflegung der Teilnehmer beim Business-Run in Wien. Die neue Vereinbarung gilt für alle Mitarbeitende ab 01.01.2019.

2018 stand die höchste Jahresvergütung zur mittleren aller Angestellten in einem Verhältnis von 7,1:1 gegenüber 6,8:1 im Jahr 2017. Das Verhältnis des prozentualen Anstiegs der Jahresvergütungen betrug 5,5:1.

<b>SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)</b>		
<i>Personalstand 31.12.2018</i>	2.822	↗
<i>Fluktuationsrate</i>	3,3%	↗

### Ziele aus 2018:

- Personalstand konstant halten ✓
- Fluktuation auf diesem niedrigen Niveau halten ✓
- Zahl der Lehrlinge weiter erhöhen ✓

### Ziele für 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

## Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG):



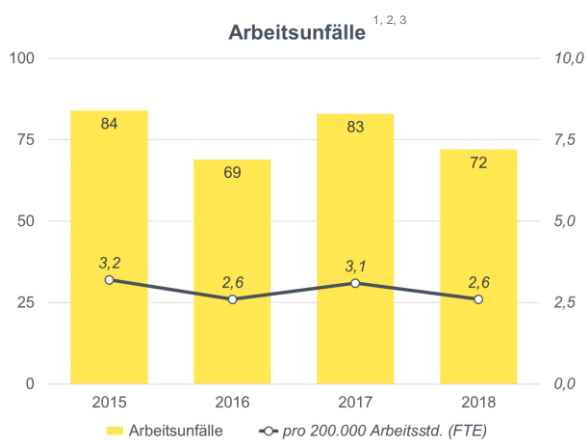
**Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern**

**GRI:** 102-07, 102-08, 102-38, 102-39, 102-41, 103-1, 103-2, 103-3, 201-3, 401-1, 401-2, 402-1  
**SDG:** 8.5, 8.6, 8.8

## ENGAGEMENT FÜR GESUNDHEIT & SICHERHEIT

Die ASFINAG ist nach dem Qualitätsmanagementsystem ISO 9001 zertifiziert und gewährleistet nach diesem Standard auch gesunde und sichere Arbeitsplätze. Seit vielen Jahren ereignete sich kein tödlicher Arbeitsunfall, weder bei unseren eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern noch bei unseren Lieferantinnen und Lieferanten. Die Anzahl der arbeitsunfallbedingten Ausfalltage unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist 2018 mit 761 auf dem bisher niedrigsten Stand.

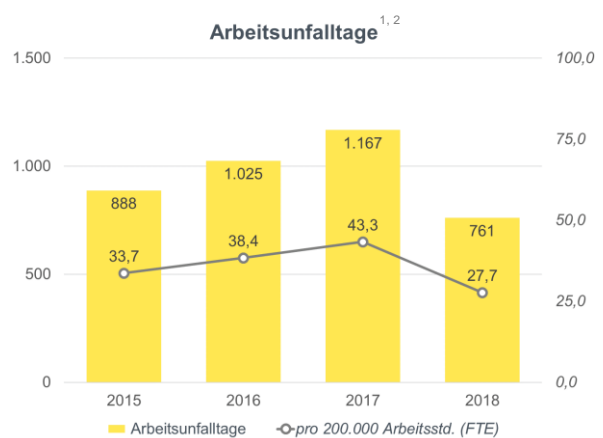
2018 verzeichneten wir 72 Arbeitsunfälle. In den Jahren zuvor waren es 83 (2017) bzw. 69 (2016). Dadurch reduzierte sich auch die durchschnittliche Zahl der Arbeitsunfälle und Arbeitsunfalltage pro 200.000 Arbeitsstunden.



<sup>1</sup> Werte für 2016 und 2017 wurden korrigiert aufgrund der Nachmeldung von Unfällen im Folgejahr und Berücksichtigung im Berichtsjahr

<sup>2</sup> Inkl. Mitarbeiter mit Überlassungsvertrag

<sup>3</sup> Inkl. Wegunfälle



<sup>1</sup> Änderung der Berechnungsmethode in Arbeitsunfalltagen pro 200.000 Arbeitsstunden zur besseren Vergleichbarkeit mit der Unfallrate (vergleichbare Trendentwicklung ist für beide Berechnungsmethoden)

<sup>2</sup> Werte für 2016 und 2017 wurden aufgrund der Nachmeldungen korrigiert

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.

Die Analyse der 72 Unfälle zeigt ein Fremdverschulden in zehn Fällen. Es ereigneten sich 11 Unfälle, die als schwer einzustufen sind (Ausfallzeit über 23 Tage):

- 3 Unfälle bei Absicherungsarbeiten
- 1 Auffahrunfall eines PKW beim Aussteigen unseres Mitarbeiters
- 6 sturz- und fallbedingte Unfälle
- 1 Wegunfall

Unser Qualitätsmanagement-Prozess „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ sowie das Schulungsprogramm zum Thema Gesundheit und Sicherheit werden daher auch im Jahr 2019 unverändert fortgeführt. Dabei wird vor allem auf kontinuierliche Verbesserung und Prävention gesetzt.

### + ARBEITNEHMERSCHUTZ GEWÄHRLEISTEN

*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 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.

Besonderes Augenmerk wird auf die Umsetzung von „sicherheitstechnischen Schwerpunktthemen“ gelegt, wie bei Alleinarbeiten, persönlicher Schutzausrüstung oder Befahren von Behältern.

### 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. Anschließend werden diese in einer allgemein zugänglichen Sharepoint-Datenbank anonymisiert dargestellt und mit Maßnahmen zur künftigen Vermeidung ergänzt. 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. Maßnahmen wie angepasster Gehörschutz werden je nach Berufsgruppe umgesetzt. Verstöße gegen Gesundheits- und Sicherheitsbestimmungen prüft und dokumentiert das interne Kontrollsystem. 2018 gab es keine schwerwiegenden Zuwiderhandlungen mit dienstrechtlichen Konsequenzen. In Bezug auf die Verwendung der persönlichen Schutzausrüstung und sämtlicher sonstiger Sicherheitsausrüstung (auch Sicherheitsgurt im LKW) ist eine ständige Verbesserung festzustellen.

## + 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.

### **Gesundheitsförderung der kurzen Wege**

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, der Körperzusammensetzung oder der Balancefähigkeit in Anspruch nehmen. Über 1.000 Personen konnten bisher das Angebot des Gesundheitsmobils nutzen – für 2019 sind wieder etwa 100 Einsatztage des Mobils an unseren Standorten geplant.

Die Präventionsangebote umfassen ein breites Spektrum, wie z.B. Hautscreenings zur Hautkrebsvorsorge, Messung von Form und Funktion der Wirbelsäule mit der „Medimouse“, Atemwege-Checks, Arteriographie zur Feststellung des Zustandes der Blutgefäße sowie diverse Vorträge und Seminare zu Themen wie gesunde Ernährung und Raucherentwöhnung. 2017 wurden 26 Veranstaltungen durchgeführt, 2018 waren es 32. Jede Veranstaltung wurde hinsichtlich der Teilnehmerzufriedenheit evaluiert.

Neben dieser „Roadshow“ wächst auch das Angebot an berufsgruppenspezifischer Gesundheitsförderung. So wurden 2018 spezielle Programme und Workshops für Operatoren und Traffic Manager entwickelt. In einzelnen Autobahnmeistereien gab es pilothafte Ergonomieberatungen für den Arbeitsplatz LKW, die 2019 flächendeckend angeboten werden.

### **Vorsorgeprogramme**

Ein weiterer Fokus in 2018 war die Darmkrebsvorsorge. Beschäftigte der ASFINAG konnten Testsets zur Früherkennung von Darmkrebs anfordern. Diese wurden von einem Labor ausgewertet und die Ergebnisse anonymisiert übermittelt. Insgesamt wurden 987 Testsets angefordert, 698 Proben wurden eingesendet, dabei kam es in 51 Fällen zu einem positiven Testergebnis, aufgrund dessen weitere Untersuchungen empfohlen wurden.

2019 gibt es einen neuen Schwerpunkt: Diabetesprävention. In Österreich wird der Anteil der Diabetiker/innen auf 7 bis 11 % geschätzt. Ein erheblicher Anteil der Betroffenen weiß (noch) nichts von dieser Erkrankung. In der ersten Jahreshälfte 2019 können Beschäftigte der ASFINAG entsprechende Testsets anfordern, um den sogenannten „Langzeitblutzucker“ zu messen. Die Proben werden nach der Testung von einem Labor ausgewertet und die Ergebnisse den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern anonymisiert zur Verfügung gestellt.

### **Beteiligung und Vielfalt als Erfolgsfaktoren**

Die große Kampagne der ASFINAG mit dem Titel „Hallo Leben“ wurde kombiniert mit dem Slogan „Hallo Pause“ und in ein beteiligungsorientiertes Gesundheitsprojekt verwandelt. Mitarbeitende der ASFINAG erhielten ein Paket, bestehend aus einem Thera-Band®, einer Infobroschüre und einem Trainingsposter. Das Besondere an diesem Trainingsposter ist, dass als „Models“ dafür interne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, vom Lehrling über Abteilungsleitung bis zum Vorstand, fungierten. Die Botschaft lautet „Gesundheit von uns allen, für uns alle!“

Zahlreiche Mitarbeitende der ASFINAG sind Expertinnen und Experten in unterschiedlichen Sport- und Gesundheitsdisziplinen. Sie haben anspruchsvolle Ausbildungen absolviert und arbeiten in Vereinen, Verbänden, etc. Seit 2018 bilden sie das Trainernetzwerk. Sie können an den jeweiligen



Standorten Programme anbieten und so neben ihrer Kerntätigkeit auch ihr Wissen zu Gesundheits- und Trainingsthemen für Kolleginnen und Kollegen zugänglich machen.

### **Digitalisierung in der Gesundheitsförderung**

2019 erfolgt die Errichtung von interaktiven „Sicherheits- und Gesundheitsstationen“ an sämtlichen Standorten der ASFINAG. Die Hardware besteht dabei zunächst aus einem Balance-Board und einem Tablet. Dabei wird mittels einer eigenen App ein bekanntes Thema in eine digitale Form gebracht: die „Snowfighter Challenge“, ein Schneeräumungs-Wettbewerb, an dem auch Mitarbeitende der ASFINAG schon mehrfach erfolgreich teilgenommen haben. Die Steuerung des Winterdienstfahrzeuges erfolgt nun über das Balance-Board, und so entsteht mit der „Digitalen Snowfighter Challenge“ ein hochwertiges Training der Koordinationsfähigkeit.

Über 70 % der Arbeitsunfälle ereignen sich aufgrund von Sturz und Fall, vor allem bei Arbeiten im Gelände durch die betriebliche Erhaltung. Neben der Verwendung von hohen, über den Knöchel ragenden Sicherheitsschuhen und diversen Schulungen stellt vor allem die Verbesserung der koordinativen Fähigkeit ein Potenzial zur Reduktion dieser Unfallart dar. Schon jetzt wird die Balancefähigkeit mit Balanceboards im Gesundheitsbus gemessen und mit den Teilnehmenden besprochen. Diese „Sicherheits- und Gesundheitsstationen“ werden sukzessive mit weiteren Sicherheits- und Gesundheitsförderungsinhalten ausgestattet.

### **Interne Vernetzung**

Gesundheitsförderung ist eine Querschnittsmaterie und ein wesentliches Element der ASFINAG als attraktive Arbeitgeberin. Sichtbar wird dies z.B. auch in den Stellenanzeigen der ASFINAG, die mögliche Bewerberinnen und Bewerber darauf hinweisen, dass die Gesundheitsförderung einen besonderen Stellenwert in unserem Unternehmen hat.

## **+ 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 Ersthelfer. Für jeden Beschäftigten gibt es auch eine Kollektiv-Unfallversicherung, die Berufsunfälle sowie das Wegerisiko abdeckt. Mit einer freiwilligen Zuzahlung können die Mitarbeiter diesen Versicherungsschutz auf Freizeitunfälle ausweiten.

Weiteres trägt die ASFINAG die Kosten für frisches Obst, das zur freien Entnahme bereitsteht.

## **+ 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. Die APP ist seit 2018 auch über die Info-Portale der handwerklichen Mitarbeitenden in den Autobahnmeistereien verfügbar und informiert z. B. auch über die aktuelle Zahl der unfallfreien Tage am Standort.

Für alle Mitarbeitenden bieten wir Schulungen zum Arbeitnehmerschutz und zur persönlichen Gesundheit an. Ein eigenes Modul der Aus- und Weiterbildungskategorie „Compliance“ schult Führungskräfte, Belegschaftsorgane, Standortverantwortliche oder Mitarbeiter mit besonderer Funktion im Arbeitnehmerschutz. Darüber hinaus bieten wir allen Beschäftigten während der Arbeitszeit Gesundheits-Vorträge mit besonderen Tipps für ihren Arbeitsplatz an.

Für verschiedene Berufsgruppen wie Handwerker, Betriebstechniker oder Operatoren führen wir maßgeschneiderte Schulungen durch. Dabei unterweist das Arbeitnehmerschutz-Team das Personal bei verschiedenen Tätigkeiten und in Bereichen mit erhöhter Gefährdung anschaulich mit Praxisbeispielen. Für sämtliche Tätigkeiten – wie z.B. Winterdienst, Grünflächenpflege, Reinigungsarbeiten – wurden die Gefährdungen evaluiert (z.B. Arbeiten unter Verkehr, Stolper- und Rutschgefahr, Gefahr durch wegfliegende Teile, Lärm, Schadstoffe) und in Bezug auf die Eintrittswahrscheinlichkeit und Verletzungsrisiko bewertet. Auf Basis dieser Beurteilung wurden Maßnahmen zur möglichst sicheren Durchführung der jeweiligen Tätigkeiten festgelegt. Diese enthalten Maßnahmen zur Vermeidung der Gefährdung bzw., wenn das nicht möglich ist, in dieser Rangfolge technische (z.B. Absicherung mit Anpralldämpfer), organisatorische (Schulungen und Unterweisungen) sowie persönliche (Warnkleidung beim Arbeiten unter Verkehr) Maßnahmen zur möglichst weitgehenden Reduktion der Gefährdung. Wir wollen damit das Bewusstsein für Gefahrenvorbeugung erhöhen – auch bei alltäglichen Dingen, wie dem Anlegen des Sicherheitsgurts im LKW. Brandschutzwarte und Sicherheitsvertrauenspersonen nehmen an regionalen Schulungstagen teil, und es finden laufend gerätespezifische Schulungen durch Hersteller und externe Experten statt. Zusätzlich organisieren wir externe Trainings, zum Beispiel die 2015 gestartete und seither regelmäßig wiederholte „Ausbildung zur fachkundigen Person zum Befahren von Behältern“. Damit wollen wir konzernweit sicherstellen, dass die Gefahren beim Arbeiten in Kanälen, Schächten und vergleichbaren Anlagen bekannt sind. Die Mitarbeitenden üben dabei das Hinablassen in enge Räume und das Retten von verunglückten Kollegen in verschiedenen Szenarien.

SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)		
Tödliche Unfälle	0	→
Arbeitsunfälle pro 200.000 Arbeitsstunden (FTE)	2,6	↓
Arbeitsunfalltage pro 200.000 Arbeitsstunden (FTE)	27,7	↓

### Ziele aus 2018:

- Weitere Verhinderung tödlicher Unfälle ✓
- Reduktion der Arbeitsunfälle ✓
- Reduktion der Unfallschwere und damit der Arbeitsunfalltage ✓
- Österreichweiter Einsatz des Gesundheitsbusses ✓

### Ziele für 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

## 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:** 8.5, 8.6, 8.8

## VIelfalt Leben

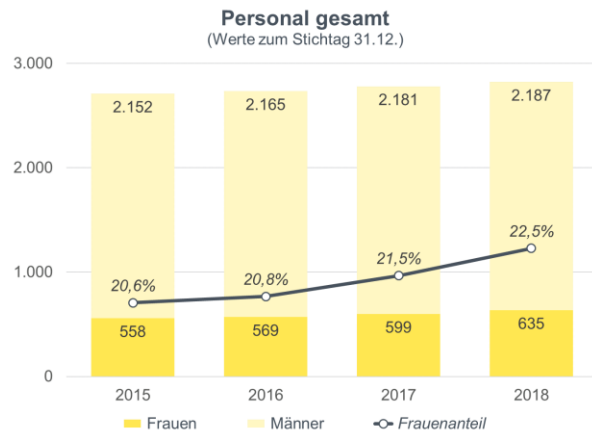
In 2018 wurden im Rahmen des Diversity-Konzepts weitere Maßnahmen zur Förderung von Frauen und Mitarbeitenden mit Behinderung gesetzt. Der Frauenanteil konnte in 2018 weiter erhöht werden. Die beiden Diversity-Schwerpunkte zur Förderung von Frauen und Mitarbeitenden mit Behinderung werden auch in 2019 fortgesetzt bzw. weiterverfolgt.

Im Jahr 2018 stieg der Frauenanteil sowohl in der Gesamtbelegschaft als auch in Führungspositionen weiter an. Er betrug mit 31.12.2018 insgesamt 22,5% (2017: 21,5%) und bei Führungspositionen 17,8% (2017: 16,5%). Der Frauenanteil auf der Top-Management-Ebene blieb unverändert bei 22,2%. Alle Anteile wollen wir in den kommenden Jahren weiter erhöhen.

Die durchschnittliche Jahresvergütung liegt bei Frauen um rund 15% unter jener der Männer. Diese Differenz konnte gegenüber dem Vorjahr um knapp 1% reduziert werden. Die

Berechnungsmethode wurde im Vorjahr 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.

Die Altersverteilung zeigt einen wachsenden Anteil von über 50-Jährigen (32,4% gegenüber 31,4% zum Vorjahresstichtag). Rund 58% (2017: 60%) der Beschäftigten sind zwischen 30 und 50 Jahre alt.



	2015	2016	2017	2018
<b>Personal in Führungspositionen per 31.12.</b>	<b>202</b>	<b>203</b>	<b>206</b>	<b>208</b>
unter 30	0	1	2	3
30 bis 50	143	143	135	129
über 50	59	59	69	77
Frauen	26	29	34	37
Männer	176	174	172	171
<i>Frauenanteil in Führungspositionen</i>	<i>12,9%</i>	<i>14,3%</i>	<i>16,5%</i>	<i>17,8%</i>
<b>Personal im Executive Management per 31.12.</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
unter 30	0	0	0	0
30 bis 50	4	4	6	5
über 50	5	5	3	4
Frauen	1	1	2	2
Männer	8	8	7	7
<i>Frauenanteil im Executive Management</i>	<i>11,1%</i>	<i>11,1%</i>	<i>22,2%</i>	<i>22,2%</i>



Im Rahmen der Umsetzung des 2017 begonnenen Diversity-Konzepts führten wir auch 2018 in mehreren Bereichen Maßnahmen durch:

## Förderung der Geschlechtergerechtigkeit

Geschlechtergerechtigkeit war auch in 2018 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 erstmalig durchgeführte Cross Mentoring Programm setzte in unserem Unternehmen ein klares Zeichen zum Thema Frauenförderungsprogramm. Das Ziel dieses Programms ist es, die weiblichen Nachwuchskräfte in ihrer Karriereentwicklung zu unterstützen. Das Programm wurde sehr positiv aufgenommen und auch durch andere Maßnahmen, wie z.B. der Teilnahme am „ASFINAG Women’s Talk“, begleitet.

Im Recruiting wurden schon bisher mehrere Schritte gesetzt. So enthalten alle Stelleninserate den Satz: „Unser Unternehmen hat es sich zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil zu erhöhen. Wir freuen uns daher besonders über Bewerbungen von Frauen.“ In 2018 wurde zusätzlich ein Schwerpunkt auf die Erneuerung der Personalinserate gesetzt. Neben einer übersichtlicheren Darstellung unserer Leistungen haben wir auch ein neues, einheitliches Layout gestaltet.

## Begünstigt behinderte Mitarbeitende bei der ASFINAG

Zum 31.12.2018 beschäftigten wir 79 begünstigt behinderte Menschen, gleich viele wie in 2017.

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 Ende November startete bereits die erste konzernweite Schulung zu diesem Thema. 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 beinhaltet zwei Module, die getrennt und unabhängig voneinander besucht werden können.

Ziel des ersten Moduls ist die Sensibilisierung zum Thema Behinderung, der Abbau von Vorurteilen und die Gestaltung eines souveränen Umgangs mit dem Thema Behinderung – ob im Privatleben oder im Arbeitsalltag. Unter dem Motto „Sensing Journey“ gibt es einen Einblick in die Vielfalt von Behinderung durch Selbsterfahrung sowie einen Austausch mit Experten über folgende Bereiche:

- Mobilität: Barrierefreiheit, Gleichgewicht, Bewegungsapparat
- Perspektive: Eingeschränkte Sehfähigkeit
- Kommunikation: Gehörlosigkeit

Das zweite Modul richtet sich an alle Führungskräfte, HR-Mitarbeitende, Betriebsräte und alle Mitarbeitende, die mit Menschen mit Behinderung im Arbeitsalltag zu tun haben. Hier werden zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Möglichkeiten von Förderungen präsentiert. Teamdynamik, Handlungsmöglichkeiten im Unternehmen sowie die Perspektive von Mitarbeitenden mit Behinderungen werden nähergebracht und beispielhaft weitere Fragen beantwortet:

- Wie gestalte ich den Arbeitsplatz für Mitarbeitende mit Behinderung?
- Wie gehe ich mit kritischen Situationen um?

Neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit dem Status „begünstigt behindert“ bieten wir an, die ASFINAG im Rahmen eines Praktikums kennenzulernen. Erfährt jemand im Lauf der Anstellung bei uns eine Behinderung oder Einschränkung, bieten wir als Arbeitsgeber durch die Abteilung Human

Resources – gemeinsam mit dem Betriebsrat und den Behinderten-Vertrauenspersonen – bestmögliche Unterstützung.

Seit 2018 erhalten ALLE Mitarbeitenden 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 schon im Vorfeld eine Mitarbeiter-Broschüre als Wegweiser rund um das Thema Behinderung präsentiert. Die Broschüre beinhaltet sowohl allgemeine Informationen zum Thema Behinderung für alle Mitarbeitenden als auch Informationen über Leistungen, Ansprechpartner und mögliche Unterstützung für Mitarbeitende mit Behinderung.

## Keine Diskriminierungsfälle

2018 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. Dabei werden zwei Varianten angeboten:

- *Blockvariante:* Teilung der Altersteilzeit in eine Vollarbeitsphase und eine Freizeitphase. Bei der Blockvariante muss spätestens vor Beginn der Freizeitphase eine Ersatzkraft eingestellt und dem AMS gemeldet werden.
- *Kontinuierliche Variante:* Gleichbleibende Reduktion der Arbeitszeit über die gesamte Altersteilzeit.

**Teilpension:** Die Teilpension (§27a Arbeitslosenversicherungsgesetz) ist keine Pensionsleistung, sondern ein Altersteilzeitgeldmodell in der kontinuierlichen Variante. Sie trat mit 1.1.2016 in Kraft. 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. Die Rahmenbedingungen für die Wiedereingliederungsteilzeit (WIE-TZ) wurden in dem am 01.07.2017 in Kraft tretenden Wiedereingliederungsteilzeitgesetz definiert.

In 2018 wurden zwei weitere Projekte umgesetzt:

**Sabbatical / Alterssabbatical:** Im Oktober 2018 haben Arbeitgeberin und Belegschaftsvertretung eine Sabbatical-Betriebsvereinbarung unterschrieben, welche mit 01.01.2019 in Kraft tritt. Wir

unterscheiden bei der ASFINAG zwischen einem „normalen Sabbatical“ (1, 3, 6 oder 9 Monate) und „Alterssabbatical“ (ausschließlich 12 Monate und direkter Übergang in die Pension). 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.

**Demografieberatung:** In 2018 startete mit der Demografieberatung ein zu 100% gefördertes Beratungsangebot des Ministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz und des Europäischen Sozialfonds. Die Notwendigkeit der Demografieberatung ergibt sich aufgrund der Herausforderungen des demografischen Wandels und zum langfristigen Erhalt der Beschäftigungs- und Leistungsfähigkeit in allen Altersgruppen und Lebensphasen in der ASFINAG.

Ziel des Projektes ist die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Gestaltung von altersgerechten und lebensphasenorientierten Arbeitswelten. Im Laufe des Jahres 2018 wurden 3 Schwerpunkte definiert:

- Lebensphasen-Orientierung im laufenden Betrieb erweitern (mit speziellem Fokus auf ältere Mitarbeitende und deren Tätigkeiten)
- Gesundheit und Wiedereingliederung
- Einstiegsmöglichkeiten & Hineinwachsen in den Beruf (inkl. Kooperationen)

Die Umsetzung wird 2019 im Rahmen von Workshops fortgesetzt.

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	22,5%	↗
Frauenanteil / Führungspositionen	17,8%	↗
Frauenanteil / Executive Management	22,2%	→
Ø Jahresvergütung bei Frauen im Vergleich zu Männern	85,3%	↘

### Ziele aus 2018:

- Erhöhung des Frauenanteils ✓
- Quartalsweiser Diversity-Bericht ✓
- Diversitätsschulungen ✓
- Ausrollen von Home Office in den Regelbetrieb ✓
- Konzept für weitere Flexibilisierung der Arbeitszeit mit dem Ziel der Schaffung einer neuen Arbeitszeitlogik und Entwicklung neuer Arbeitszeitmodelle zur Förderung des Ausgleichs zwischen Beruf, Freizeit & Familie, zur Erhöhung der Familienfreundlichkeit und zur Förderung gesundheitlicher Aspekte ✓
- Konzept für Altersgerechtes Arbeiten, Generationenmanagement – Start mit Demografieberatung ✓

- Erarbeitung eines Konzeptes für (Alters-)Sabbatical-Lösungen ✓

### Ziele für 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

Im September 2016 unterzeichnete die ASFINAG die Charta der Vielfalt. Weiteres 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



## PERSPEKTIVEN SCHAFFEN

2018 setzten wir mehrere Schwerpunkte für die persönliche Weiterentwicklung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Neben der Forcierung der Aus- und Weiterbildung haben wir in 2018 eine Coaching-Plattform für Führungskräfte sowie alle Mitarbeitende in schwierigen Situationen eingeführt.

### Verstärkte Aus- und Weiterbildung

Die Ergebnisse spiegeln unsere verstärkten Bemühungen um Führungskräfteausbildung wider: die Anzahl der Teilnahmen stieg von 1.249 auf 3.252, somit um mehr als das 2,5-fache im Vergleich zum Vorjahr. Dieser signifikante Anstieg ist vorwiegend auch damit zu begründen, dass in 2018 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 13,8. Überproportional sind Führungskräfte bzw. das Executive Management vertreten, und zwar mit durchschnittlich 28,3 bzw. 15,6 Stunden.

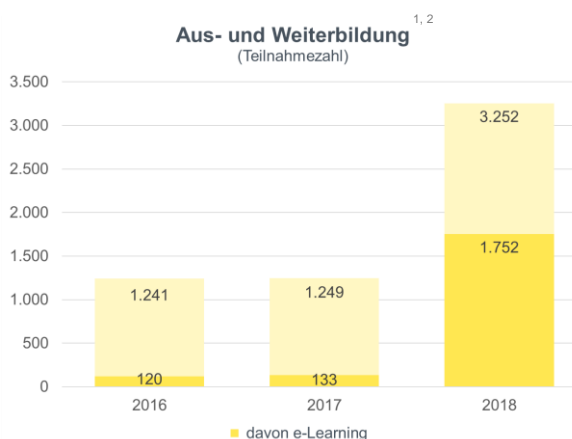
Auch für das Jahr 2019 werden wieder viele neue und interessante Schulungen für alle Mitarbeitenden angeboten:

- 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.

### Coaching-Plattform für Mitarbeitende und Führungskräfte

Um die Entwicklung von Mitarbeitenden und Führungskräften zu unterstützen, wurde 2018 eine Coaching-Plattform eingeführt. Mit der Investition in ein Coachingportal will die ASFINAG die Weiterentwicklung unserer Führungskräfte sowie aller Mitarbeitenden in schwierigen Situationen unterstützen. Coaching war schon in der Vergangenheit ein wichtiges Entwicklungsinstrument.

Diese Plattform ermöglicht es der ASFINAG, auf einen großen Pool an hochwertigen Coaches der verschiedenen Schwerpunkte zuzugreifen sowie zeitnah Coaching-Leistungen abrufbar zu machen.



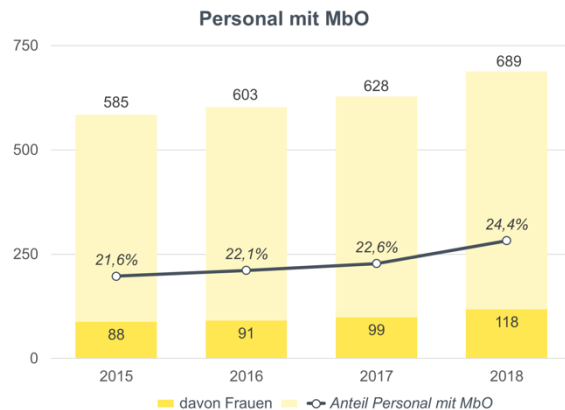
<sup>1</sup> Werte für 2016 und 2017 wurden korrigiert

<sup>2</sup> Mehrfachzählungen sind möglich, wenn Mitarbeiter an mehreren Schulungen teilgenommen haben

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

## 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 fast 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.



## Vielseitige Karenzmodelle

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

2018 nahmen insgesamt 89 Personen die bestehenden Karenzmodelle (Eltern-, Väterfrüh- und Bildungskarenz) in Anspruch. 2017 waren es 94 Personen. Der Anteil der Männer stieg in den vergangenen Jahren leicht an und beträgt insgesamt knapp über 40%.

	2015	2016	2017	2018
<b>Personal mit Anspruch auf Elternzeit</b>	<b>2.674</b>	<b>2.712</b>	<b>2.740</b>	<b>2.777</b>
Frauen	560	572	594	629
Männer	2.114	2.140	2.146	2.148
<b>Elternkarenz</b>	<b>75</b>	<b>76</b>	<b>74</b>	<b>66</b>
Frauen	52	58	55	52
Männer	23	18	19	14
<b>Personal nach Elternzeit zurück am Arbeitsplatz</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>30</b>
Frauen	20	25	22	20
Männer	19	16	15	10
<b>Personal 12 Monate nach Elternzeit beschäftigt</b>	<b>28</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>33</b>
Frauen	18	19	25	19
Männer	10	18	16	14
<b>Väterfrühkarenz</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>20</b>
<b>Bildungskarenz</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>3</b>
Frauen	2	2	1	1
Männer	3	4	7	2

Wir bemühen uns um eine möglichst hohe Rückkehrtrate, deshalb haben wir Ende 2017 ein Karenz Management Portal geschaffen. Damit sind nun an einem Ort alle wichtigen Informationen gebündelt, seien es Vorlagen und Leitfäden oder Checklisten und Tools, die für die eigene Karenz sehr wichtig und notwendig sind.

- „Welche Rechte habe ich? Und wie sieht meine finanzielle Situation während der Karenz aus?“ – auch diese wichtigen Fragen wollen beantwortet werden.
- WANN, WAS und WER – für jede Form der Karenz sind diese Begriffe wichtig. Im Portal gibt es dazu nun gesammelt und übersichtlich Antworten, unterteilt in die unterschiedlichen Abschnitte der Karenz.

Das Karenz Management Portal ist eine der Maßnahmen aus der gesellschaftsübergreifenden Arbeitsgruppe, die sich die Weiterentwicklung des Karenzmanagements als Ziel gesetzt hat! Das Portal ist für alle Mitarbeitenden leicht über die Human Resources APP im Intranet erreichbar. Aber auch der externe Zugriff von zu Hause ist über das Internet möglich. Mitarbeitende können im Portal auch die Suchfunktion nutzen, um schnell zu konkreten Informationen zu gelangen.

### SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)

Teilnahme an Aus- und Weiterbildung	3.252	↗
Ø Ausbildungsstunden pro MA	13,8	↗
Anteil der MA mit MbO	24,4%	↗

### Ziele aus 2018:

- Neukonzeption der Führungskräfte-Entwicklung bzw. des Führungskräfte-Nachwuchsprogrammes ✓
- Neukonzeption der Projektmanagement-Ausbildung ✓
- Diversity: Pilotprojekt eines unternehmensübergreifenden Mentoring Programms (Cross-Mentoring) für weibliche Mentees mit den Wiener Stadtwerken und den ÖBB ✓
- Durchführung von Schulungen zum Thema Gendergerechte Sprache für Führungskräfte, Mitarbeitende und alle internen Trainerinnen und Trainer ✓
- Schwerpunkt Weiterbildung für Lehrlinge und Fachausbilder ✓

### Ziele für 2019:

- Umsetzung Entwicklungsprogramme für spezifische Zielgruppen:
  - Train-the-Trainer Programme – für unsere konzernweiten internen Trainerinnen und Trainer
  - Lehrlingsprogramme – als Ergänzung der Berufsausbildung bzw. Ausbilderqualifikation
  - 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)

### 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, 401-3, 404-1, 404-2, 404-3  
**SDG:** 8.5, 8.6, 8.8

## UNTERNEHMENSKULTUR GESTALTEN

Das Jahr 2018 stand ganz im Zeichen der Weiterentwicklung der ASFINAG Unternehmenskultur. In mehreren Workshops wurde gemeinsam mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Idealbild der zukünftigen Unternehmenskultur erarbeitet

### Unternehmenskultur & Führung

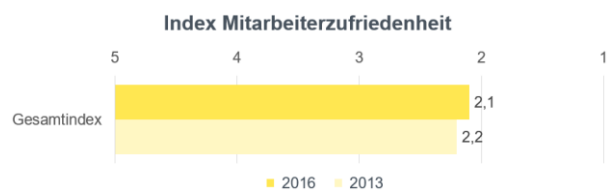
Das Jahr 2018 war stark geprägt vom Konzernthema Unternehmenskultur. Aufbauend auf den Analyse- und Erhebungsergebnissen der Vorjahre wurde in mehreren Workshops mit Mitarbeitenden, der Geschäftsführung und Vorstandsdirektion das Idealbild (Soll-Bild) der zukünftigen Unternehmenskultur erarbeitet. Damit werden Impulse gesetzt, um den eigenen Beitrag zur Unternehmenskultur zu erkennen, die Fehlerkultur weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Bild zu Wertschätzung, Leistung und Zusammenarbeit zu definieren. Die zukünftige Basis der Unternehmenskultur ist in 4 Säulen gegliedert: Führung, Leistung, Zusammenarbeit, Innovation & Weiterentwicklung. Innerhalb jeder Säule wurden neben dem Verhalten und dem Umgang miteinander auch die zukünftigen Arbeitsweisen ausformuliert. Der Transfer in die gesamte Organisation ist für 2019 geplant.

2018 war neben der Unternehmenskultur auch das Thema Führung ein Schwerpunkt. In einer unternehmensweiten Arbeitsgruppe wurden die Kriterien zum Thema Führung (5 Führungsthemen und 10 Führungsgrundsätze) sowie 15 Führungskompetenzen definiert, welche sowohl in ihrer sachlichen als auch ihrer beziehungsorientierten Ausprägung formuliert wurden.

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

### Hohe Mitarbeiterzufriedenheit

Alle drei Jahre führen wir eine Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch. 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. Deutlich positivere Bewertungen als 2013 erhielten vor allem die Bereiche „Prozessorientierung“ und „Berufliche Entwicklung“. Verbesserungen konnten bei „Zusammenarbeit“ und „Entlohnungssystem“ erzielt werden. Die besten Werte – inkl. weiterer Steigerungen gegenüber 2013 – gab es für „Sicherheit & Gesundheit“ sowie „Unternehmensimage“. Auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung erarbeiten vier Projektgruppen Konzernmaßnahmen für die Bereiche Unternehmenskultur, Diversity, Berichtswesen und Führung. In jeder der vier Arbeitsgruppen ist ein Betriebsrat vertreten, die „Patenschaft“ übernehmen jeweils Geschäftsführende oder Vorstandsmitglieder.

### SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)

Mitarbeiterzufriedenheit (2016)	2,1	
---------------------------------	-----	--

#### Ziele aus 2018:

- Entwicklung des Soll-Bildes unserer Unternehmenskultur ✓

#### Ziele für 2019:

- Transfer des Unternehmenskultur-Soll-Bildes in die gesamte Organisation
- Integration der Führungsthesen, Führungsgrundsätze und Führungskompetenzen in die Themen Mitarbeitergespräch und Führungskräfteentwicklungsprogramme

#### 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: 103-1, 103-2, 103-3

SDG: 8.5, 16.7

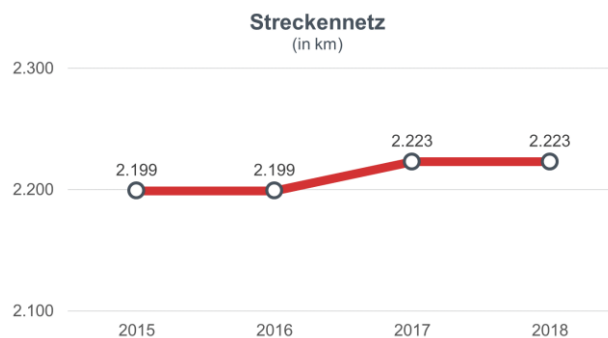
VERKEHR

## 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.

2018 nahmen der Leichtverkehr (Kfz < 3,5t und Motorräder) um weitere 2,4% und der Schwerverkehr (Busse und LKW > 3,5t) um 5,6% zu. Insgesamt wurden auf unseren Straßen im vergangenen Jahr über 32 Mrd. Kfz-km zurückgelegt, das sind um 2,8% mehr als 2017. Die Länge des Streckennetzes ist gegenüber 2017 unverändert geblieben und beträgt mit Stand 31.12.2018 2.223 km.

Die besondere Herausforderung besteht darin, den Verkehr trotz steigender Fahrleistungen flüssig zu halten und die von der Gesellschaft gewünschte Mobilität zu ermöglichen. 2018 wurden daher wesentliche Bauvorhaben zur Erweiterung des Netzes fortgeführt bzw. in Angriff genommen (A5 Nord/Weinviertel Autobahn, A26 Linzer Autobahn, S3 Weinviertler Schnellstraße, S7 Fürstenfelder Schnellstraße, S36 Muratal Schnellstraße) sowie zahlreiche Generalerneuerungen begonnen, fortgesetzt oder abgeschlossen (A1 West Autobahn 3-streifiger Ausbau zwischen Knoten Voralpenkreuz und Knoten Steinhäusl, A9 Pyhrn Autobahn Tunnel Gleinalm und Tunnelkette Klaus).



### Staubekämpfung

Mit steigendem Verkehrsaufkommen wächst auch das Staupotenzial. Unser Ziel ist daher, den aktuellen Status möglichst zu halten und eine Zunahme an baustellen- oder unfallbedingtem Stau 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.



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

Die Auswertung für 2018 zeigt, dass die Staus insgesamt im Vergleich zu 2017 abgenommen haben. Hauptgrund dafür ist die günstigere Baustellen-situation im Jahr 2018 und damit einhergehend die Reduzierung der baustellenbedingten Staus. Unfallbedingte Staus konnten um 3,6% reduziert werden. Staus durch Überlastung nahmen unter anderem aufgrund der steigenden Verkehrsdichte zu.

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

Mit 28.12.2018 ist das österreichische Netz- und Informationssystem-sicherheitsgesetz (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.

Einen wesentlichen Schwerpunkt stellen 2019 die Durchführung einer umfangreichen Risikoanalyse sowie die Ableitung und Priorisierung notwendiger Maßnahmen dar. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die Ausarbeitung und Umsetzung eines umfassenden Zutrittskonzepts. 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, wurde 2017 das Thema Verkehrsinformation und Kommunikation als strategisches Schlüsselthema festgelegt, für das im Rahmen des ASFINAG Strategieprozesses 2025 konkrete Ziele und Strategien ausgearbeitet werden.

SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)		
Streckennetz	2.223	→
Fahrleistung	32.481	↗
Staeinheiten	36.329	↘
unfallbedingte Staeinheiten	8.689	↘
baustellenbedingte Staeinheiten	5.859	↘

### Ziele aus 2018:

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

### Weitere erreichte Ziele in 2018:

- Einführung des Traffic Managers im Großraum Linz ✓

### Ziele für 2019:

- Keine Zunahme der Staeinheiten
- Keine Zunahme der unfallbedingten Staeinheiten
- 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

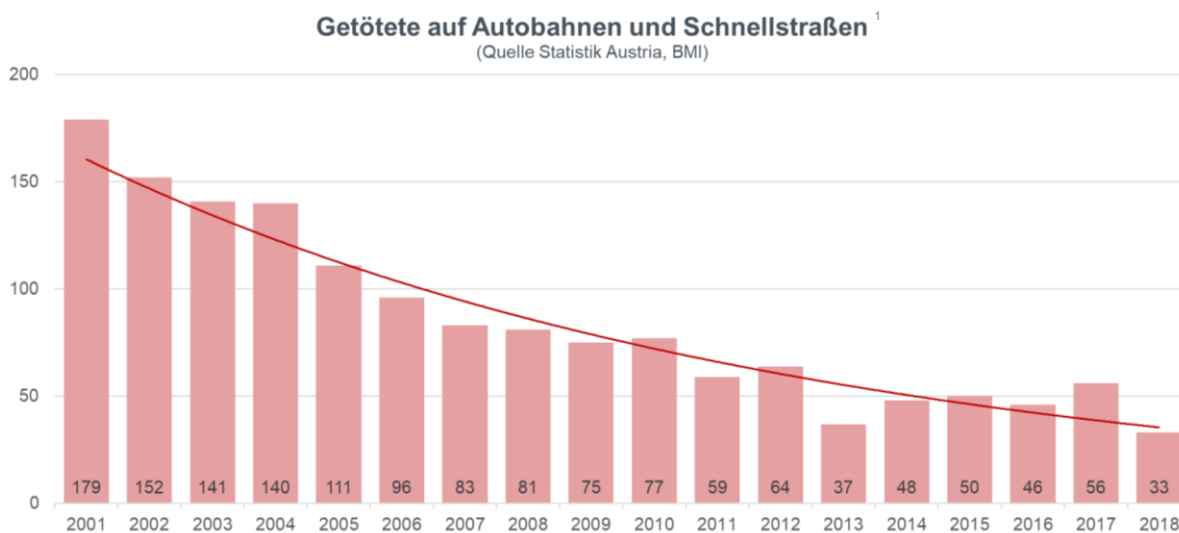
GRI: 203-1, 203-2

SDG: 9.1, 9.4, 11.2

## SICHERE STRASSEN

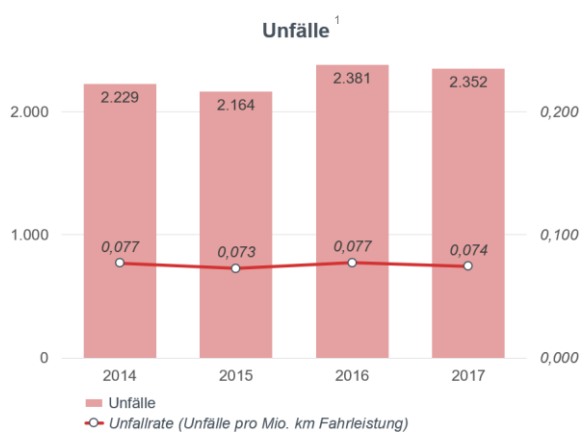
Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen sollen zu den sichersten in Europa zählen! Daran arbeiten wir konsequent. Aufgrund der steigenden Verkehrsdichte ist das eine wachsende Herausforderung.

In 2018 konnte die Zahl der Verkehrstoten auf unseren Straßen im Vergleich zu 2017 deutlich reduziert werden. In 2018 verunglückten 33 Menschen (vorläufiger Wert für 2018) tödlich auf Autobahnen – ein historischer Tiefststand. Die Getötetenrate (Anzahl der getöteten Personen bezogen auf 1 Mio. Kraftfahrzeugkilometer) konnte damit von 0,0018 in 2017 auf 0,0010 in 2018 gesenkt werden. Damit verloren auf unserem Autobahnnetz so wenige Personen wie noch nie ihr Leben. Ablenkung, Unachtsamkeit und nicht angepasster Abstand, oftmals auch in Kombination, waren dabei die Hauptursachen.



<sup>1</sup> Anzahl der Verkehrstoten 2018 sind vorläufige Werte und unterliegen noch in mehreren Schritten einer Qualitätskontrolle, finale Werte werden in der Unfallstatistik 2018 des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV) veröffentlicht

Weitere Unfallzahlen für 2018 liegen derzeit noch nicht vor. Die Zahlen für 2017 zeigen einen leichten Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen. Auch wurden weniger Personen bei Verkehrsunfällen schwer verletzt.



<sup>1</sup> Unfälle mit Personenschaden



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

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 vorhersehbar sind. Andererseits weisen sie auf Gefahrenpotenziale hin, die wir gezielt bekämpfen: Aktuell liegen unsere Schwerpunkte beim Tunnelausbau, 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. Seit 2018 sind Traffic Manager auch auf den Autobahnen rund um Linz und Umgebung unterwegs. Gemeinsam mit den Traffic Managern in Wien und Umgebung wurden in 2018 über 13.000 Einsätze absolviert. Die ASFINAG startet zudem jedes Jahr eine große Verkehrssicherheitsinitiative zur Bewusstseinsbildung. Die Kampagne „Hallo Leben“ steht für ein sicheres Miteinander auf der Autobahn und gegen das „Risikogemisch“ Fehlverhalten/Selbstüberschätzung.

## + 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). Nicht zuletzt deshalb haben wir für das vergangene Jahr 2017 eine geringfügig höhere Unfallkostenrate von 0,013 zu verzeichnen (im Vergleich 2016: 0,012).*

*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	
	<i>ohne menschliches Leid</i>	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	
	<i>ohne menschliches Leid</i>	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	
	<i>ohne menschliches Leid</i>	EUR	87.097	80.166	55.925	43.605
Unfallkosten pro Leicht- verletztem	mit menschlichem Leid	EUR	30.575	26.894	20.896	
	<i>ohne menschliches Leid</i>	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](https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/vsf/downloads/65_unfallkosten.pdf)

### SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)

Verkehrstote	33	↓
Getötetenrate	0,0010	↓
Unfälle (2017)	2.352	↓
Unfallrate (2017)	0,074	↓
Schwerverletzte (2017)	424	↓
Schwerverletztenrate (2017)	0,013	↓

### Ziele aus 2018:

- Reduktion von Verkehrstoten auf unter 50 ✓
- Reduktion der Unfälle
- Reduktion der (schwer) verletzten Personen
- Verkehrssicherheitsprogramm 2030 ✓

Die Zahlen zu den Unfällen und (schwer) verletzten Personen liegen erst im Laufe des Jahres 2019 vor. Die Ziele werden nach Vorliegen dieser Zahlen evaluiert.

## Ziele für 2019:

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

## HOHE KUNDENZUFRIEDENHEIT

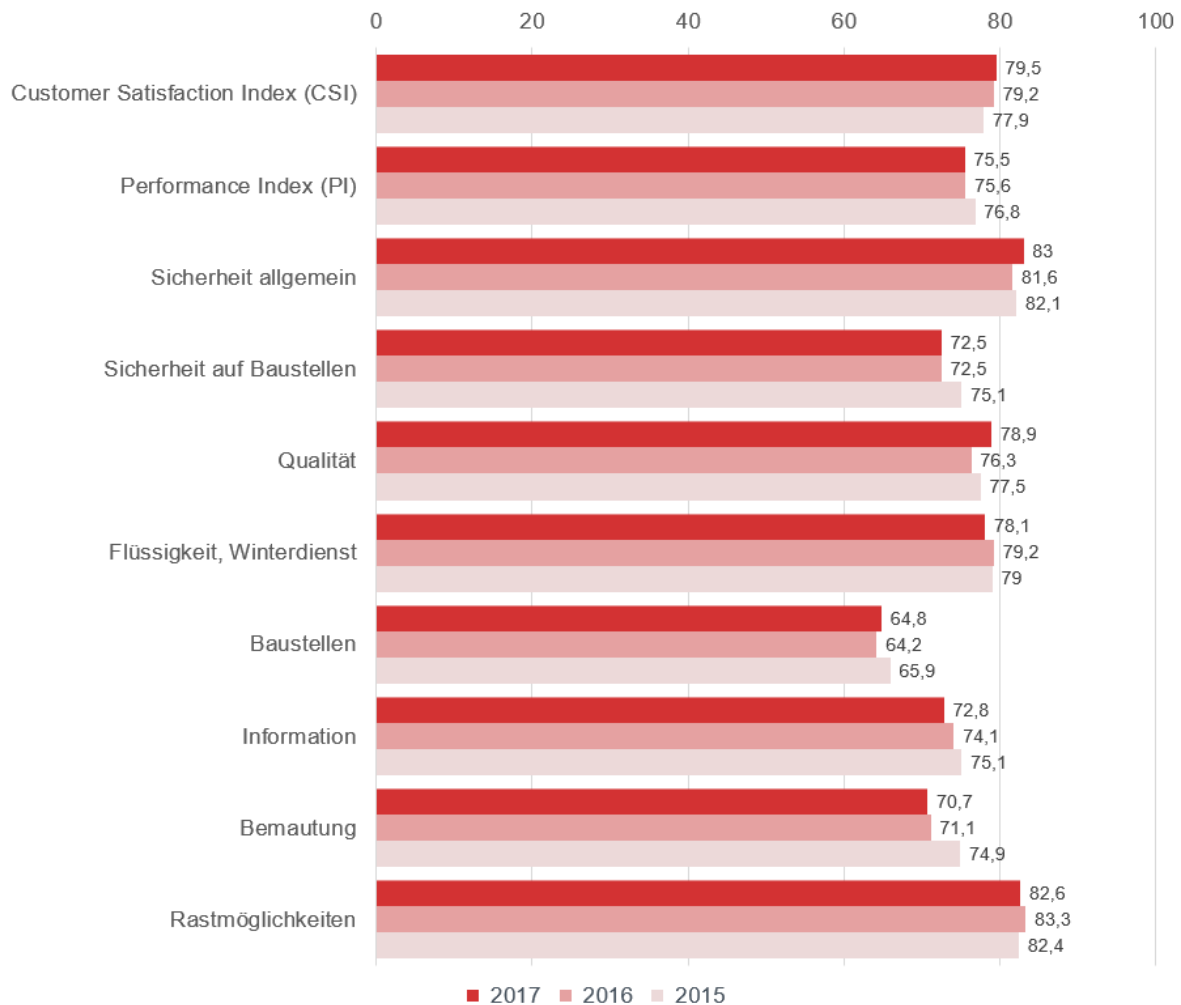
Die ASFINAG erhebt regelmäßig die Kundenzufriedenheit, um die Erwartungen von Kundinnen und Kunden noch besser zu berücksichtigen und eine laufende Verbesserung der Services sicherzustellen.

Die ASFINAG führt regelmäßig eine Kundenbefragung bei PKW-, LKW-, und Busfahrerinnen und Busfahrern sowie bei LKW- und Bus-Unternehmen durch. Bis 2017 wurde der „Customer Satisfaction Index“ (CSI) und „Performance Index“ (PI) als Messgröße für die Kundenzufriedenheit herangezogen. Im Jahr 2018 wurde die Kundenbefragung im Rahmen des laufenden Strategieprozesses umgestellt. Abläufe werden künftig noch stärker aus Kundensicht betrachtet und bewertet. Darauf aufbauend wollen wir Service-Verbesserungen erarbeiten und Innovationsprozesse anstoßen. Mit 2019 erheben wir die Kundenzufriedenheit über den „Customer Orientation Index“ (COI) und den „Performance Index Verkehrsinformation“ (PI Verkehrsinformation). Der COI wird sich aus mehreren Performance-Indizes zusammensetzen, 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.

Aufgrund der Umstellung wurde in 2018 keine Kundenbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse beziehen sich daher auf die vorangegangenen Jahre. Im Jahr 2017 stieg der Customer Satisfaction Index (CSI) auf einen bisherigen Höchstwert von 79,5 Punkten (2016: 79,2). Allgemein weist der CSI im langfristigen Trend eine deutlich positive Entwicklung auf. Im Benchmark der Skala von 0 bis 100 Punkten ist der Wert als sehr gut bis ausgezeichnet einzustufen.

Das zweite Ergebnis ist der Performance Index (PI). Der Performance Index (PI) war leicht rückläufig in 2017 und fiel von 75,6 auf 75,5 Punkte. Er bildet eine Durchschnittsnote aus der Einzelbewertung von 8 Themenfeldern ab, gibt Hinweise auf konkrete Kritik und ist für uns eine wertvolle Grundlage für laufende Verbesserungen.

## Ergebnisse Kundenbefragung



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 daher bereits 2017 unsere Maßnahmenswerpunkte an.

Im November 2017 wurde die Digitale Vignette eingeführt.

Seit Dezember 2017 sind auf zunächst 10 unserer 50 Rastplätze leicht bedienbare LED-Touchscreens installiert. Auf diesen Screens ist eine Strecke im Umkreis von 200 Kilometern mit all ihren Baustellen-Informationen, Verkehrsprognosen, Rastmöglichkeiten und Webcams abrufbar. Aktuelle Warnungen – wie Unfälle oder Geisterfahrten – werden prominent angezeigt. Auch an Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer wurde dabei gedacht. Ein virtuelles „Bedienfeld“ ist im unteren Bereich des Monitors integriert.

Ende April 2018 wurden sämtliche Maut- und Kontrollstationen auf das System GO Maut 2.0. umgestellt – und das bei aufrechterm Betrieb des Mautsystems. Insgesamt wurden 543 Mautstandorte in Tages- und Nachtbaustellen umgerüstet.

Ebenfalls 2018 startete unsere Digitalisierungsoffensive im ASFINAG Service Center: Einfache Abläufe laufen zunehmend automatisiert ab. 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.

## + SERVICE UND MITGESTALTUNG

*Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ASFINAG Service Centers stammen aus unterschiedlichsten Kulturen und beantworten Kundenfragen in 6 Sprachen: Deutsch, Englisch, Italienisch, Ungarisch, Tschechisch und Kroatisch. Sie sind 24 Stunden und 356 Tage im Jahr im Einsatz und beantworten Fragen zum Winterdienst, zur Verkehrssicherheit, zu PKW-Maut, LKW-Maut, 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 der Arbeitsanweisungen bearbeitet und beantwortet. Falls nötig, werden die Themen an die jeweils Zuständigen im Unternehmen weitergegeben, die den Anfragenden direkt antworten. Entscheidungen 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 ihre tägliche Arbeit ein.*

### SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)

Customer Satisfaction Index (2017)	79,5	
Performance Index (2017)	75,5	

### Ziele aus 2018:

- Umstellung der Kundenerhebung ✓
- Umstellung der GO Mauttechnik ✓
- Digitalisierungsoffensive im Service Center ✓



## Ziele für 2019:

- 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

## 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:** 102-33, 102-43, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1

**SDG:** 9.1, 9.4, 11.2

## UMWELT

# RESSOURCENSCHONUNG

Für den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen identifizierten wir – neben der Energie – vier Bereiche, die für uns wesentlich sind: Recycling, Streumittleinsatz, Abfallmanagement und Wasserverbrauch.

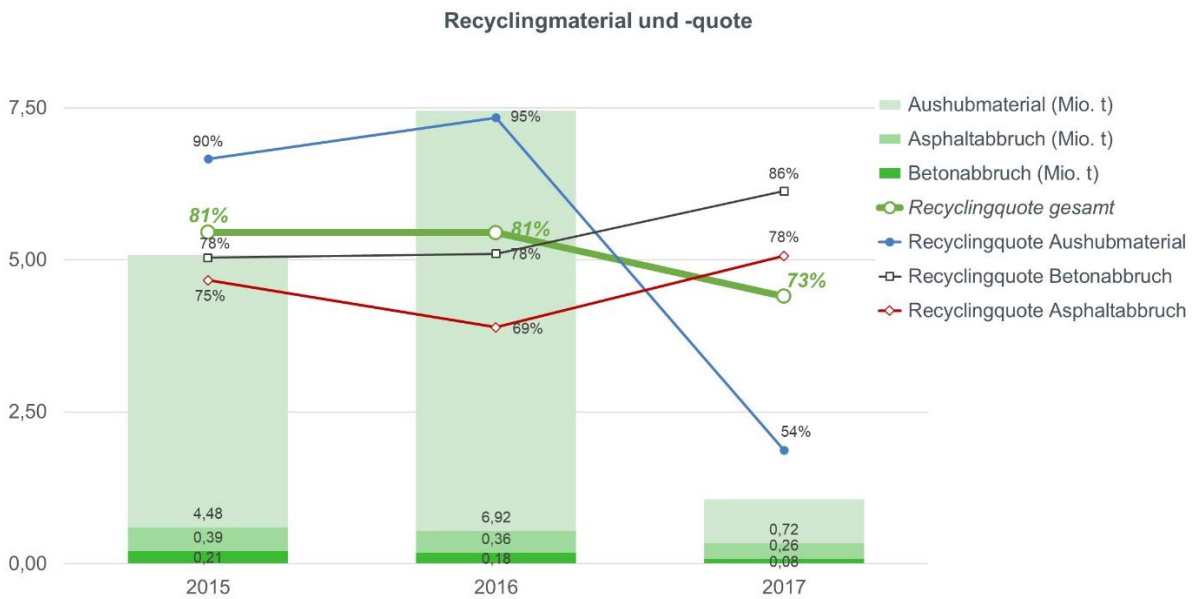
## Hohe Recyclingquote

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 2017 angefallenen Abbruch- und Aushubmaterialien ist aufgrund von Sondereffekten im Vergleich zu den vorherigen Jahren leicht gesunken und betrug 73%. Die Sondereffekte betreffen vorwiegend das mengenmäßig besonders relevante Aushubmaterial, da insbesondere in 2015 und 2016 vermehrt Aushubmaterial von Tunnelbauvorhaben deponiert werden musste. Die zuvor sehr hohe Recyclingquote des Aushubmaterials von über 95% im Jahr 2016 sank somit auf 54%. 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.

Bei Betonabbruch und Asphaltabbruch waren die Änderungen gegenüber 2016 weniger signifikant. Betonabbruch konnte zu 86% in den Verwertungskreislauf gebracht werden, Asphaltabbruch zu 78%. In Summe bedeutet das, dass wir nach wie vor die seitens der EU geforderte 70%ige Verwertungsquote unseres Aushubmaterials, Beton- und Asphaltabbruchs erreichen und teilweise übertreffen.

Für 2018 wird wieder ein Anstieg der Recyclingmaterialien erwartet, da bei den in 2018 gestarteten Bauprojekten A5 und S7 mit einem hohen Aufkommen an Recyclingmaterialien, insbesondere Aushubmaterialien, zu rechnen ist. Bei Beton- und Asphaltabbruch sind geringe Änderungen gegenüber 2017 zu erwarten.



## Vermehrter Streumittel Einsatz

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

Im Jahr 2018 verzeichneten wir einen erneuten Anstieg des Salzverbrauchs, der jedoch weniger signifikant war als im Jahr 2017. Im Vergleich zu 2017 begann 2018 zunächst mit einem milderen Jänner, wurde dann jedoch aufgrund des späten und intensiven zweiten Winter-

einbruchs im Februar und März zu einer verbrauchsintensiven Wintersaison.

Der Winterstart im November 2018 war überdurchschnittlich warm, entwickelte sich aber in den letzten Tagen des Jahres mit Rekordschneemengen und damit einer überdurchschnittlichen Anzahl an Einsatzstunden in Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich und der Steiermark zu einem intensiven Jahresabschluss.

An der Effizienzsteigerung im Winterdienst wurde weiterhin gearbeitet: In 2018 wurden 13 Salz-Streuautomaten mit erhöhtem Solegehalt (bis FS 100 = 100% Solegehalt) angekauft. Der Vorteil bei diesen Streuautomaten ist der effizientere Einsatz von Auftaumitteln, da die Verweildauer und Wirkungsdauer von Feuchtsalz auf der Fahrbahn höher ist als bei Trockensalz. Im Laufe des Jahres 2018 wurden darüber hinaus 3 Solemischanlagen mit Calciumchlorid (CaCl) auf die ressourcenschonenderen Mischanlagen mit Natriumchlorid (NaCl) umgerüstet.

Im Jahr 2018 haben wir außerdem an der Optimierung der Räumrouten mit Hilfe einer Logistik-Software gearbeitet, um potenzielle Leerfahrten zu reduzieren.

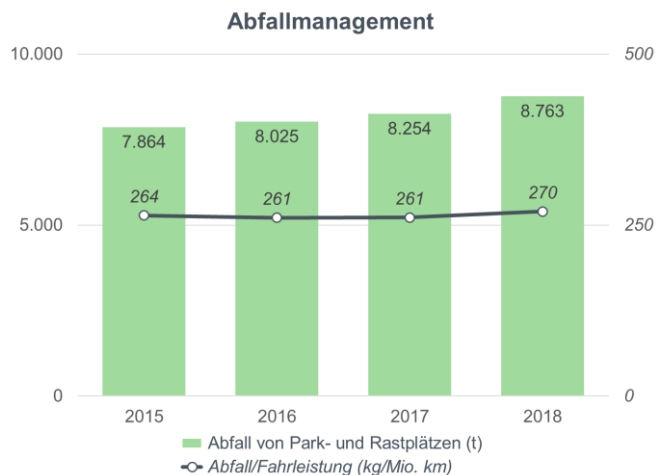


<sup>1</sup> Datenerfassung wurde in 2017 ausgeweitet

Für das Jahr 2019 sind thermografische Befahrungen des gesamten Streckennetzes geplant. Dadurch sollen Zusammenhänge zwischen Lufttemperaturen und Fahrbahntemperaturen gefunden werden, um die Effizienz des Winterdienstes weiter erhöhen zu können. Die geplante Einführung der Prognosemodelle zur Bestimmung der Reifglätte und Fahrbahntemperatur wird voraussichtlich in der Wintersaison 2019/20 umgesetzt.

## Ordnungsgemäßes Abfallmanagement

Der Betrieb unserer Strecken verursacht ASFINAG-eigene Abfälle wie Straßenkehrriech, Strauch-, Baum- und Grünschnitt. Weitere Abfälle entstehen durch Verkehrsteilnehmer, die ihren Unrat entweder in den dafür vorgesehenen Behältern an Park- und Rastplätzen, aber bedauerlicherweise auch entlang der Strecke wegwerfen. 2018 wurden an unseren Park- und Rastplätzen sowie durch unsere regelmäßigen Sammlungen neben den Straßen 8.763 t Abfall entsorgt, das sind um fast 6% mehr als 2017 – ähnlich dem gestiegenen Verkehrsaufkommen.



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 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 Hackschnitzelverbrennungsanlagen zur Wärmeerzeugung verbrannt. Straßenkehrriech der ASFINAG besteht im Wesentlichen aus einem Staub-Sandgemisch, mit biogenem Anteil vom Begleitgrün. Der Abfall kann aufgrund des hohen Feinstoffanteils nicht verwertet werden und wird daher gemäß Deponieverordnung deponiert.

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.

## Geplante Wassereinsparungen

Zusätzlich zum 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. In 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.

SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)		
<i>Recyclingquote (2017)</i>	73%	↘
<i>Streumiteleinsatz (t)</i>	97.707	↗
<i>Abfall von Park- und Rastplätzen (t)</i>	8.763	↗
<i>Abfall / Fahrleistung (kg/Mio. km)</i>	270	↗

### Ziele aus 2018:

- Erfassung von Wasserverbrauchsdaten
- Halten der hohen Recyclingquote



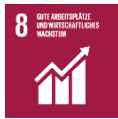
### Ziele für 2019:

- 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

### 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

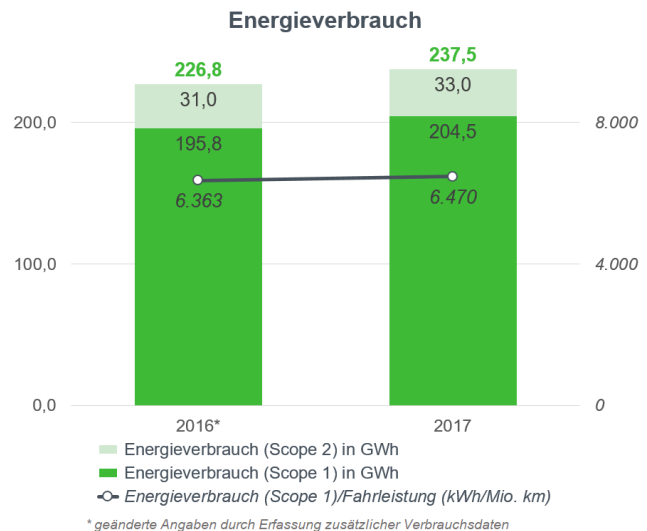
# ENERGIEMANAGEMENT

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 2018 liegen erst im Laufe des Jahres 2019 vor und werden im Rahmen des Nachhaltigkeits-Updates veröffentlicht. Die aktuellen Zahlen beziehen sich daher auf das Jahr 2017.

In 2017 hat sich unser eigener Energieverbrauch (Scope 1) gegenüber 2016 um 4% auf 204,5 GWh erhöht. Der Primärenergieverbrauch (inkl. Scope 2) stieg damit um 5% auf 237,5 GWh.

Berücksichtigt man den Verkehrszuwachs, beträgt die Steigerung nur mehr 1,7%: der Energieverbrauch pro Fahrleistung stieg von 6.363 kWh/Mio. km im Jahr 2016 auf 6.470 kWh/Mio. km im Jahr 2017. Die Gründe für die Zunahme des Energieverbrauchs in 2017 liegen vor allem in den erhöhten betrieblichen Fahrleistungen im besonders kalten und schneereichen Winter Anfang und Ende 2017. Zusätzlich sind die deutlich wachsenden Anforderungen an verbesserte Sicherheitseinrichtungen für den höheren Energieverbrauch verantwortlich. So steigen beispielsweise die behördlichen Vorgaben für die Beleuchtung von Tunnel und Straßen kontinuierlich an. Wir gehen somit auch für 2018 von einem weiteren Anstieg unseres Energieverbrauchs aufgrund der oben genannten laufenden Verbesserungen bei der Tunnelsicherheit aus.



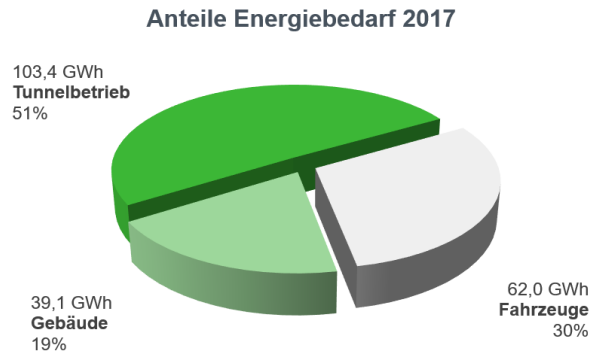
## Energieverbrauch in GWh nach Quellen

	Endenergie (Scope 1)			Primärenergie (inkl. Scope 2)		
	2016*	2017	Δ	2016*	2017	Δ
<b>Erneuerbare Energie</b>	<b>126,5</b>	<b>132,1</b>	<b>+4%</b>	<b>138,4</b>	<b>144,8</b>	<b>+5%</b>
Brenn- und Kraftstoffe	12,4	13,2	+6%	15,6	16,5	+6%
Wärmeenergie	2,0	2,8	+38%	3,1	4,3	+37%
Strom (zugekauft)	112,0	116,1	+4%	119,6	124,0	+4%
Strom (selbst erzeugt)	0,0	0,1			0,1	
<b>Nicht erneuerbare Energie</b>	<b>69,3</b>	<b>72,4</b>	<b>+4%</b>	<b>88,4</b>	<b>92,7</b>	<b>+5%</b>
Brenn- und Kraftstoffe	67,1	70,6	+5%	83,4	87,6	+5%
Wärmeenergie	2,2	1,8	-18%	3,3	2,9	-12%
Strom (zugekauft)	0,0	0,0		1,7	2,2	+31%
Strom (selbst erzeugt)	0,0	0,0			0,0	
<b>Energieverbrauch gesamt</b>	<b>195,8</b>	<b>204,5</b>	<b>+4%</b>	<b>226,8</b>	<b>237,5</b>	<b>+5%</b>
<b>Anteil erneuerbare Energie</b>	<b>65%</b>	<b>65%</b>	<b>+0%</b>	<b>61%</b>	<b>61%</b>	<b>-0%</b>

\* geänderte Angaben durch Erfassung zusätzlicher Verbrauchsdaten

## Fokus: Tunnelsicherheit

Die größten Energieverbraucher sind unsere Tunnelanlagen. In den vergangenen Jahren wurden aufgrund der Straßentunnelsicherheitsgesetz-Initiative zahlreiche Anlagen neu errichtet und saniert bzw. entsprechend der neuen Sicherheitsbestimmungen mit besserer Beleuchtung und leistungsfähigerer Belüftung sowie generell verbesserten Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen ausgestattet. Das führte zu einem deutlich höheren Energiebedarf. Dank umfassender Effizienzmaßnahmen – z.B. Umstieg auf LED-Beleuchtung, Einsatz energieeffizienterer Transformatoren – gelang es jedoch, die Zunahme des Energiebedarfs gering zu halten.



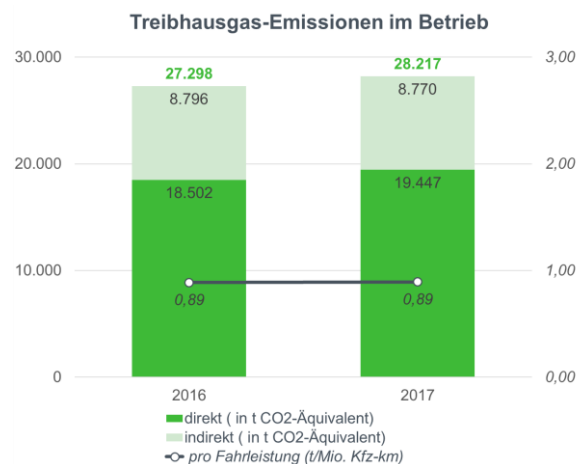
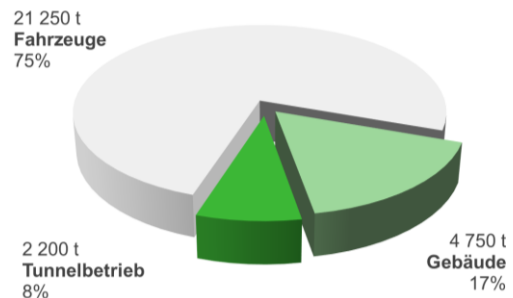
## Hoher Anteil erneuerbarer Energie

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. Insgesamt wurden an drei Tunnelportalen Photovoltaikanlagen errichtet, um direkt am Ort des Verbrauchs Eigenenergie umweltfreundlich zu erzeugen.

Trotz hohen Energiebedarfs tragen die Tunnelanlagen daher nur mehr zu 8% 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 2.200 t im Jahr 2017 reduziert werden. Der Anteil der erneuerbaren Energie bei unserem Strombezug stieg im gleichen Zeitraum von 25% auf über 60%. Auch für 2018 ist aufgrund der weiteren Installation von Photovoltaik-Anlagen ein Anstieg des Anteils an erneuerbaren Energien zu erwarten.

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.

**Anteile der Treibhausgas-Emissionen im Betrieb 2017**





Durch den hohen Anteil erneuerbarer Energie fiel die Steigerung der Treibhausgas-Emissionen in 2017, im Vergleich zu 2016, insgesamt geringer aus: Die Emissionen erhöhten sich (inkl. Scope 2) um rund 3% von 27.298 t auf 28.217 t. Bezogen auf die Fahrleistung zeigt sich gegenüber 2016 keinerlei Steigerung. Auch für 2018 ist im Betrieb unserer Tunnel (mehr Anlagen und strengere Vorschriften) und aufgrund der steigenden Fahrleistung in unserem Fuhrpark mit einer Steigerung der Treibhaus-Emissionen zu rechnen.

In 2017 betrug der Anteil von CO<sub>2</sub> an den Treibhausgas-Emissionen 95,4% (vor allem aus der Verbrennung fossiler Energie), der Anteil von CH<sub>4</sub> 3% (vor allem aus Verlusten bei Erdgas-Förderung und -Transport) und der Anteil von N<sub>2</sub>O 1,6% (vor allem aus Fahrzeugen und der Produktion von Biodiesel).

## Förderung emissionsarmer Mobilität

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. In 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. In 2015 konnte mit der CO<sub>2</sub>-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

		2014	2015	2016	2017 <sup>2</sup>
<b>KFZ &lt; 3,5 t</b>	Fahrleistung (mio km)	25.708	26.432	27.274	27.992
	THG (g/km) <sup>1</sup>	168,9	169,7	173,1	165,9
	THG (t)	4.341.575	4.485.510	4.721.129	4.644.433
<b>KFZ &gt; 3,5 t</b>	Fahrleistung (mio km)	3.142	3.199	3.349	3.461
	THG (g/km)	635,6	604,0	655,9	711,6
	THG (t)	1.997.055	1.932.196	2.196.449	2.463.228
<b>Bus</b>	Fahrleistung (mio km)	125	136	145	152
	THG (g/km; Reisebus)	818,0	806,4	812,2	696,4
	THG (t)	102.250	109.670	117.977	106.097
<b>Gesamt</b>	<b>THG (t)</b>	<b>6.440.880</b>	<b>6.527.377</b>	<b>7.035.556</b>	<b>7.213.757</b>

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

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

Es ist geplant, 2019 emissionsarme Mobilität zu fördern und neue LKW- und Busmauttarife einzuführen. Fahrzeuge über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht (hzG) mit Elektro- bzw. Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb sollen in einer neuen Tarifgruppe (E/H<sub>2</sub>) berücksichtigt und wie Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bemaßet werden. Dadurch werden Anreize geschaffen, Investitionen in eine neue, moderne und saubere Mobilität zu fördern.

## Initiativen für den Klimaschutz

Wir bekennen uns zum aktiven Klimaschutz und zur Dekarbonisierung. Das verlangt global langfristig den vollständigen Verzicht auf fossile Energieträger wie Erdöl, Erdgas und Kohle. Davon ist der Individualverkehr natürlich besonders betroffen. Deshalb unterstützt die ASFINAG die #mission2030 – die Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung. Die Strategie dient als Orientierung für Bund, Länder und Gemeinden sowie für Wirtschaft und Gesellschaft zur Umsetzung der Ziele des Pariser Klimaabkommens und der EU-Ziele bis 2030.

Die ASFINAG leistet bereits einen Beitrag zur Erreichung der Ziele durch die Umstellung des eigenen Fuhrparks auf alternative Antriebssysteme, den Einsatz von Photovoltaikanlagen an Tunnelportalen, sauberen Strom für Lkw-Kühlanlagen auf Rastplätzen, aber auch durch den schonenden Umgang mit Ressourcen beim Bau oder durch Recycling.

## Umstellung auf alternative Antriebssysteme

Bis 2020 sollen 20 Prozent unserer rund 500 Dienstwagen und Poolautos – also etwa 100 Fahrzeuge – mit elektrischem Antrieb ausgestattet sein. Mit Ende 2018 waren bereits 37 Elektro-Fahrzeuge in Betrieb, weitere sind bereits bestellt. Für das Laden der E-Fahrzeuge der Mitarbeitenden werden unsere Betriebsstandorte mit der nötigen Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Für unsere im Winterdienst eingesetzten schweren LKW gibt es derzeit noch kein Angebot an Elektro-Fahrzeugen. Wir prüfen daher künftige Möglichkeiten für Wasserstoffantrieb.

## Ausbau von Ladestationen

Auch auf unseren Autobahnen und Schnellstraßen bauen wir die Infrastruktur für E-Mobilität kontinuierlich aus. Als wichtigen Schritt zur CO<sub>2</sub>-neutralen Autobahn errichteten wir 12 weitere ultraschnelle Ladestationen und ermöglichen damit elektrisches Langstreckenfahren. Mit Ende 2018 waren 26 Raststationen mit Ladestationen für Elektro-Autos ausgestattet. 2019

kommen weitere fünf Standorte 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.



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 2018 drei zusätzliche Park & Drive-Anlagen bei den Anschluss-

stellen A 1 Eberstalzell (49 Stellplätze), A 5 Poysdorf Nord (23 Stellplätze) und A 5 Mistelbach Ost (55 Stellplätze). Damit erhöhte sich die Zahl unserer Park & Drive-Stellplätze mit Ende 2018 auf 1.281. Weitere 1.520 Plätze wurden bisher von anderen Körperschaften errichtet, sodass derzeit entlang unserer Autobahnen und Schnellstraßen 2.801 Plätze zur Verfügung stehen.

## Eigene Energieerzeugung

Wir investieren in die Erzeugung eigener Energie und bauen diese kontinuierlich aus. Die Tunnelportale und Dachflächen auf den ASFINAG Standorten sind gut geeignet, um Photovoltaikanlagen zu errichten und den vor Ort erzeugten Strom direkt dort zu verwenden, wo er verbraucht wird. So wurden 2018 – neben den bereits in Betrieb befindlichen Anlagen Plabutschunnel und Herzogbergtunnel sowie Einhausung Trebesing – Photovoltaikanlagen an den Portalen des Wolfsbergtunnels und Katschbergtunnels errichtet. Letztere ist die bislang größte Anlage mit einer erzeugten Leistung von bis zu 195 kWp. Mit der erzeugten Energie kann der Grundverbrauch des Tunnels – etwa für Beleuchtung – sowie der Bedarf für Betriebs- und Sicherheitssysteme zur Gänze abgedeckt werden. Weitere Anlagen befinden sich auf einer Verkehrsbeeinflussungsanlage, einer Autobahnmeisterei und einem Rastplatz.

Es ist das erklärte Ziel der ASFINAG, dort Eigenenergie zu erzeugen, wo 100% der erzeugten Energie auch verbraucht werden. Deshalb sind bereits weitere Anlagen in Tunnelnähe und auf ASFINAG Standorten intensiv in Prüfung und Vorbereitung. Rückspeisung oder weitläufige Energieverteilung liegt nicht im Fokus.

## Weniger Dienstreisen

Um die Umweltbeeinträchtigungen durch Dienstreisen zu reduzieren, forcieren wir seit mehreren Jahren das Abhalten von Videokonferenzen – und das mit vollem Erfolg: Im Vergleich zu 2017 hat sich die Zahl der Videokonferenzen um fast 10% erhöht. 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
Videokonferenzen	6.014	5.885	6.524
Teilnehmer ASFINAG	4.791	4.606	5.181
Teilnehmer Externe	1.223	1.279	1.343

## Nationale und internationale Kooperationen

Seit 2015 beschäftigen wir uns verstärkt mit den zunehmenden 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).

## Verbessertes Energiemanagement

Um die steigenden Anforderungen an das Energiemanagement bestmöglich zu erfüllen, starten wir 2019 mit der Einführung eines Managementsystems nach ISO 50001, dessen geplante Umsetzung im Laufe 2020 erfolgen soll.

SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)		
Energieverbrauch (GWh) (2017)	204	↗
Energieverbrauch / Fahrleistung (kWh/mio km) (2017)	6.470	↗
Direkte THG-Emissionen durch Autoverkehr auf Autobahnen und Schnellstraßen (in 1000 t) (2017)	7.214	↗
THG-Emissionen Betrieb (in 1000 t CO <sub>2</sub> -Äq.) (2017)	28,2	↗
THG-Emissionen Betrieb / Fahrleistung (t CO <sub>2</sub> -Äq./mio km) (2017)	0,89	→
Anteil erneuerbarer Energie (Scope 1+2) (2017)	61%	→

### Ziele aus 2018:

- Weitere Forcierung der Eigenenergieerzeugung ✓
- Beginn der Umstellung des Fuhrparks auf E-Antrieb ✓
- Errichtung von E-Ladestationen für den eigenen Fuhrpark an 50% der Standorte ✓
- Aktive Unterstützung der Errichtung von E-Ladestationen auf Raststationen ✓
- Vorbereitungen für ein Energiemanagementsystem entsprechend ISO 50001 ✓

### Ziele für 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

### 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:** 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-3, 302-4, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4, 305-5, 305-7  
**SDG:** 7.2, 7.3, 7.a, 8.4, 9.4, 12.2, 13.1, 13.2

## VIelfalt Schützen

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.

In diesen beiden Bereichen unseres Biodiversitäts-Managements entwickelten wir ab 2016 neue Konzepte und Maßnahmen und stellten dafür zusätzlich einen ausgebildeten Förster und eine Grünraummanagerin ein. Mit rund 53 km<sup>2</sup> Gehölzflächen und ca. 22.000 Einzelbäumen zählt die ASFINAG zu den Großwaldbesitzern Österreichs. 2017 begannen wir daher mit der Erstellung eines Baumkatasters und Waldwirtschaftsplans.

Mit Stichtag 31.12.2018 wurden im Zuge des zweijährigen Projektes „Baumkontrolle Ersterfassung, Baumkatastererstellung“ insgesamt 22.631 Einzelbäume sowie 5.286,96 ha Gehölzflächen erfasst (hierzu zählen Strauchflächen, Baumgruppen, Wald etc.). Zu jedem Einzelbaum und Bestand wurden Daten wie Baumarten, Höhe, Alter, Verkehrssicherheit und vieles mehr erhoben, die gesamte erfasste Datenmenge beträgt ca. 1,88 Millionen Daten. Zusätzlich wurden mehr als 24.300 Maßnahmen zur Gewährleistung



der Verkehrssicherheit sowie zur Pflege der Bäume 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. Seit Mitte 2018 steht der Kataster auch allen Autobahnmeistereien sowie den Mitarbeitenden der ASFINAG zur Verfügung.

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 und architektonische Funktionen (Vernetzung von Lebensräumen).

An unsere Autobahnen und Schnellstraßen schließen direkt 33 km<sup>2</sup> Mähflächen und weitere 15 km<sup>2</sup> sonstige Grünflächen an. Ein Teil dieser Flächen wurde zum Ausgleich für den Straßenneubau und zum Erhalt der geschützten heimischen Fauna und Flora angelegt. Das Management dieser Flächen wird stetig weiterentwickelt. Ab 2017 wurde mit der Erstellung des Ausgleichsflächenkatasters

gestartet. Aktuell wird der Kataster, in welchem alle Ausgleichsflächen aufgenommen werden und somit durchgängig verwaltet werden können, in das Dokumentations- und Erfassungssystem der ASFINAG eingegliedert. Der Ausgleichsflächenkataster soll 2019 ausgerollt werden.

Im Rahmen der Initiative „Innovationsfördernde öffentliche Beschaffung“ (IÖB) des Bundesministeriums für Digitalisierung (BMDW) und des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) werden innovative Produkte und Dienstleistungen durch die öffentliche Beschaffung gefördert. Beim IÖB-Projektwettbewerb 2018 konnte die ASFINAG mit dem Projekt „Autonome Mulcher“ den 1. Platz gewinnen. Durch das Projekt „Autonome Mulcher“ können Grünflächen neben Autobahnen zukünftig durch den Einsatz von Robotern autonom gemulcht werden. Durch das autonome Mulchen der Flächen sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG nicht mehr zwingend mit der Steuerung des Gerätes beschäftigt, sondern können sich zunehmend Kontroll- und Überwachungstätigkeiten wie dem Mähen und Freischneiden von Straßenausrüstung im örtlichen Nahbereich des autonomen Mulchers widmen. Der Einsatz von autonomen Mulchgeräten reduziert zusätzlich das Gesundheits- und Unfallrisiko, da sich die Mitarbeitenden nicht in unmittelbarer Nähe der Maschine aufhalten müssen oder direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind. Dem Risiko, mit Neophyten in direkten Kontakt zu kommen, sowie deren Ausbreitung wird durch rechtzeitiges und vollflächiges Mähen entgegengewirkt und die Verfügbarkeit der Strecken wird erhöht, da Spursperren reduziert werden können.

Autobahnen sind zudem bedeutende Ausbreitungskorridore für Neophyten. Diese „Neu-Pflanzen“, die ursprünglich in bestimmten Gebieten 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 händisch. Das Pflanzenmaterial wird anschließend einer befugten Entsorgungsfirma übergeben. Die Zyklen für das Mähen passt die ASFINAG an die Blütezeiten der Pflanze an.

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 ist es, die betrieblichen Abläufe weiter zu optimieren, um hierdurch einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität leisten zu können. Zur Problematik der Neophyten ist geplant, deren Entwicklung und Ausbreitung gezielt zu analysieren. Dadurch wird ein effizienterer Einsatz der Mitarbeitenden, Maschinen und Geräte im Zuge der Grünflächenpflege möglich.

Das Projekt Wildbeobachtung wurde 2017 initiiert, mit Frühjahr 2018 wurde an rund 20 Grünquerungen mit der Installation von Wärmebildkameras, Fahrtenuntersuchungen und dem Aufstellen von Bodenfallen begonnen. Die Auswertung dieser Beobachtungen wird aktuell durchgeführt, erste Ergebnisse liegen im Frühjahr 2019 vor.

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 jenen Anschlussstellen, Rampen und Betriebsumkehrungen, bei denen kein Schluss des Wildschutzaunes vorgenommen werden kann, soll mögliche Kollisionen mit Fahrzeugen verhindern. Im Jahr 2019 ist die Ausrollung/Montage der Warngeräte an unterschiedlichen Testsites sowie deren Monitoring im Zuge des VIF Projektes „WiCoNET-Wildlife Control Networks“ 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 an der Autobahn fest, die wir zu standortgerechten Blumenwiesen entwickeln. Diese erfolgreiche Kooperation soll auch 2019 weitergeführt werden.

### Ziele aus 2018:

- Umsetzung des Monitorings der Grünquerungen ✓
- Pilotanwendung des Ausgleichsflächenkatasters
- Ausrollung des Baumkatasters und Maßnahmenplanung ✓

### Weitere erreichte Ziele in 2018:

- Vergabe und Durchführung der Wiederkehrenden Baumkontrolle ✓

### Ziele für 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

### 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  
**SDG:** 15.1, 15.5



## AKTIONSPLAN GEGEN LÄRMBELASTUNG

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](http://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](http://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 in 2017 niedriger als in 2012. Das betrifft jedoch nur Gebiete mit besonders hohen ( $\geq 70$  dbA bei Nacht und  $\geq 75$  dbA bei Tag) und niedrigen Belastungen (45-49 dbA bei Nacht und 55-59 dbA bei Tag). In den dazwischenliegenden Bereichen nahm der Lärm im Vergleich zu 2012 leider 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 dbA	492.726	461.837	432.935	↘
50-54 dbA	189.173	141.527	152.794	↗
55-59 dbA	36.191	20.031	23.621	↗
60-64 dbA	4.129	2.947	3.406	↗
65-69 dbA	948	113	114	↗
≥ 70 dbA	17	11	9	↘
<b>Gesamt</b>	<b>723.184</b>	<b>626.466</b>	<b>612.879</b>	↘

### Bei Nacht in 4 m Höhe

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

\* 2007 exklusive Wien

### Bei Tag in 1,5 m Höhe<sup>1</sup>

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

### Bei Tag in 4 m Höhe<sup>1</sup>

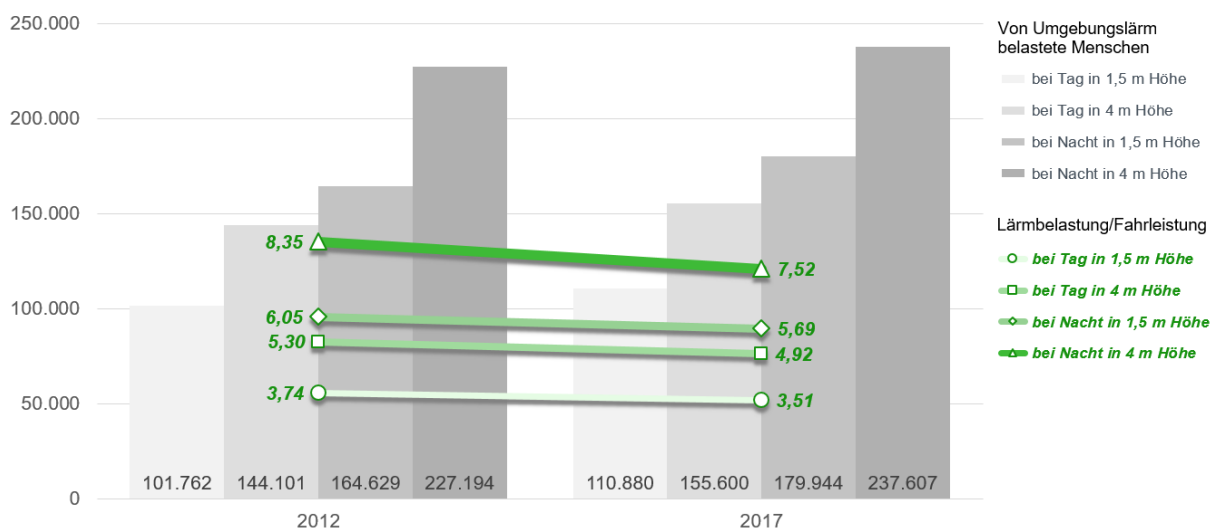
	2007*	2012	2017	
55-59 dbA	401.014	448.421	421.978	↘
60-64 dbA	140.027	124.419	135.171	↗
65-69 dbA	37.638	16.890	17.453	↗
70-74 dbA	11.954	2.721	2.926	↗
≥ 75 dbA	368	71	50	↘
<b>Gesamt</b>	<b>591.001</b>	<b>592.522</b>	<b>577.578</b>	↘

\* 2007 exklusive Wien

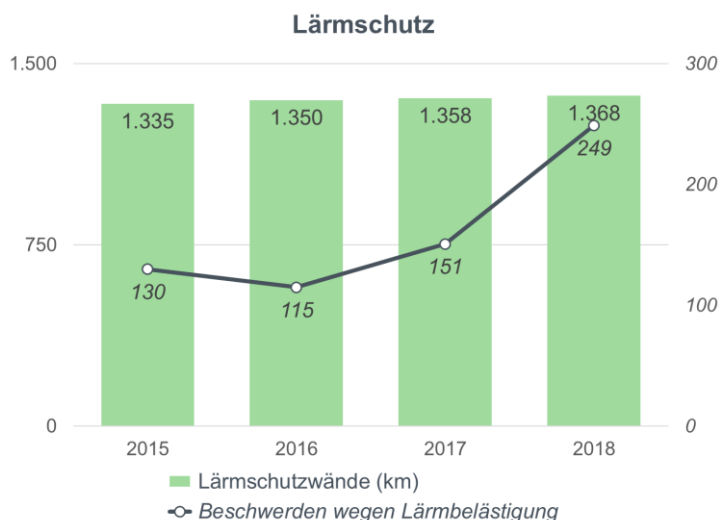
<sup>1</sup> Bezeichnung „Tag“ bezieht sich auf den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{den}$  und stellt die allgemeine Belastung über den ganzen Tag (24h) dar.

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 2018 waren rund 4,51 Mio. m<sup>2</sup> Lärmschutzwände entlang der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen verbaut, das entspricht einer Länge von 1.368 km und einem Anstieg von 0,7% gegenüber 2017 (enthalten im Fruchtgenussrecht der immateriellen Vermögenswerte).



Trotz des verstärkten Ausbaus von Lärmschutzwänden an unseren Autobahnen und Schnellstraßen, haben die Beschwerden wegen der Lärmbelastung zugenommen. Hauptgrund dafür waren 2018 die Veröffentlichung des Umgebungslärm-

Aktionsplans mit der Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme zum diesbezüglichen Entwurf sowie die zunehmende Verkehrsbelastung des Streckennetzes.

Auch die Qualität der Datenerhebung hat sich deutlich verbessert.

Auf der Basis des aktuellen Katasters wurden 23 Straßenabschnitte identifiziert, an denen Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden sollen. Neben der Errichtung weiterer Lärmschutzwände und -dämme werden in den nächsten 5 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
- Akustische Abnahme- und Qualitätssicherungsverfahren für Lärmschutzwände

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)	155.600	↑

( $\geq 60$ dbA, bei Tag, 4 m Höhe)		
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) ( $\geq 50$ dbA, bei Nacht, 4 m Höhe)	237.607	↗
Lärmbelastung/Fahrleistung (2017) (bei Nacht, 4 m Höhe)	7,52	↘
Beschwerden wegen Lärmbelastung	249	↗
Lärmschutzwände (km)	1.368	↗

### Ziele aus 2018:

- Weitere Reduktion der Zahlen bei von Umgebungslärm belasteten Menschen ✓

### Weitere erreichte Ziele in 2018:

- Ausarbeitung des Umgebungslärm-Aktionsplans ✓

### Ziele für 2019:

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

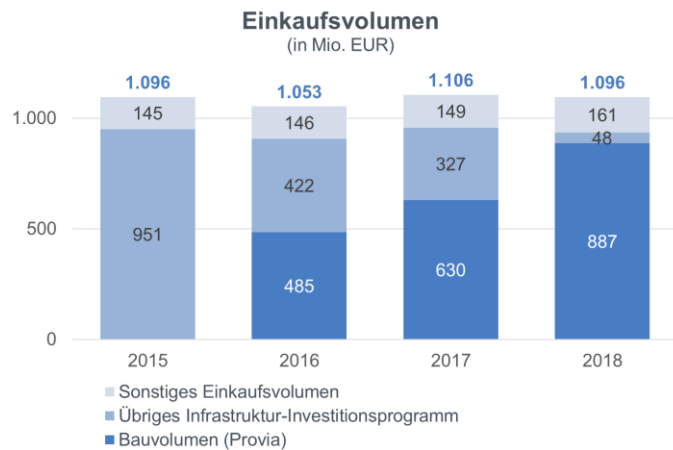
GRI: 413-1, 413-2

## LIEFERKETTE

# VERANTWORTUNG BEI EINKAUF & VERGABE

In den vergangenen Jahren setzte die ASFINAG mehrere Schritte, um auch in der Lieferkette Grundsätze der Nachhaltigkeit einzuführen. Dabei geht es um ein Auftragsvolumen von fast EUR 1,1 Mrd. pro Jahr. Rund 85% davon entfallen auf das Infrastruktur-Investitionsprogramm (EUR 935 Mio.), EUR 887 Mio. davon umfassen Bauvergaben.

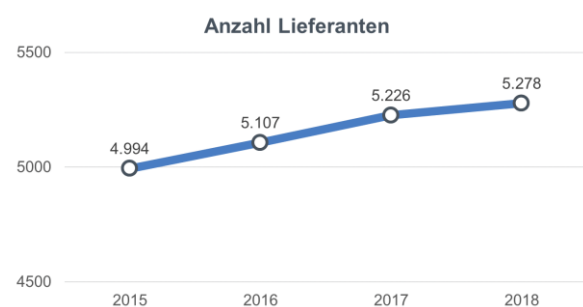
Standardisierte Leistungen wie Büro-einrichtung, Telekommunikation, Reinigungsdienstleistung, Druckerleistungen oder IT-Hardware werden über die Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG) gemäß dem naBe-Aktionsplan zur nachhaltigen Beschaffung eingekauft. Bauaufträge werden entsprechend dem Bundesvergabegesetz je nach Wertgrenze in einem transparenten Vergabeverfahren national oder EU-weit ausgeschrieben. Die Abwicklung aller Bauvergaben erfolgt über die Beschaffungsplattform Provia.



## Bestbieterprinzip mit Nachhaltigkeitskriterien

Bereits seit 2015 setzt die ASFINAG bei allen Bauausschreibungen über einer Million Euro auf das Bestbieterprinzip. Neben wirtschaftlichen Kriterien werden auch 18 Qualitäts- und Nachhaltigkeitskriterien bei der Ermittlung der Bestbietenden berücksichtigt. 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 Nachhaltigkeitskriterien zur Anwendung kommen.

Dieser Kriterienkatalog wurde im Jahr 2017 um sozial nachhaltige Kriterien wie z.B. Beschäftigung von älteren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie Lehrlingen, technische Ausstattung der Baugeräte und Arbeitsmaschinen usw. erweitert. In 2018 wurde mit dem Zusatz von Ausbauasphalt ein weiteres ökologisch nachhaltiges Kriterium hinzugefügt, so dass nun aus 31 Kriterien eine Auswahl getroffen werden kann.



Alle Lieferantinnen und Lieferanten (Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer von Bau-, Dienst- und Lieferleistungen) werden zusätzlich hinsichtlich bestimmter Umwelt- und Sozialkriterien überprüft und müssen ab einer Auftragssumme von EUR 20.000 eine Bietererklärung unterzeichnen.

## + PRÜFUNG DER LIEFERKETTE

*Das BVerG sieht vor, dass die Vergabe von Leistungen nur an geeignete (befugte,*

leistungsfähige und zuverlässige) Unternehmen zu einem angemessenen Preis erfolgen darf. Daher sind im Rahmen der Angebotsprüfung die für den Zuschlag in Frage kommenden Angebote stets im Detail auf diese Umstände hin zu prüfen. Die einzelnen Prüfschritte werden in jedem Vergabeverfahren neu durchgeführt, unabhängig davon, ob die Bietenden oder deren Subunternehmen vor kurzem bei einem 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](http://www.ankoe.at) – zurückgegriffen.

Sofern ein Unternehmen im Vergabeverfahren nicht die erforderliche Eignung aufweist, wird es nach den Vorgaben des Bundesvergabegesetzes aus dem Verfahren ausgeschieden. 2018 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 Vergaberegulungen und erforderlicher österreich- bzw. europaweiter Ausschreibungen gelten alle unsere Lieferantinnen und Lieferanten als „lokal“.

SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)		
Infrastruktur-Investitionsprogramm (I-IP) (Mio. EUR)	935	↘
Sonstiges Einkaufsvolumen (ohne I-IP; Mio. EUR)	161	↗
Prozentsatz geprüfter Zulieferunternehmen	100 %	→

### Ziele aus 2018:

- Verstärkter Fokus auf die EU Green Public Procurement Criteria bei Lieferleistungen ✓
- Vermehrte Berücksichtigung der Transportwege und des Transportmittels (z.B. vom Produktionsstandort bis zum Lager der ASFINAG) ✓

### Ziele für 2019:

- Entwicklung von weiteren ökologisch nachhaltigen Kriterien
- Reduktion des Einsatzes von Primärbaustoffen
- Reduktion des Schadstoffausstoßes

### Betroffene Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG):



Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen



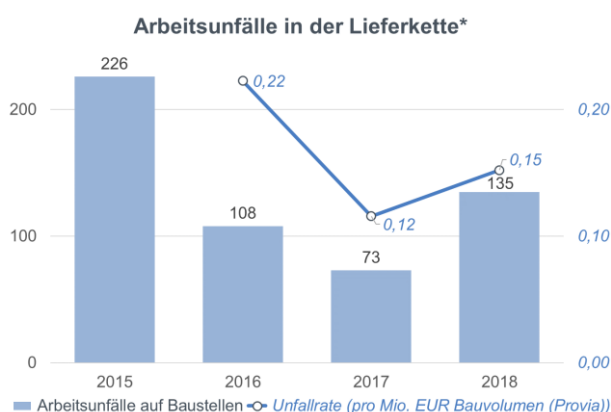
Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen

GRI: 102-9, 102-10, 103-1, 103-2, 103-3, 203-1, 203-2, 204-1, 308-1, 412-3, 414-1  
 SDG: 12.7, 16.5

## ARBEITSSICHERHEIT AUF BAUSTELLEN

Unsere Lieferantinnen und Lieferanten sind in das Arbeitssicherheits-System der ASFINAG einbezogen. Das betrifft z.B. die Baustellen auf der Autobahn oder auch den Winterdienst. Leider mussten wir in 2018 einen Anstieg der Arbeitsunfälle auf unseren Baustellen verzeichnen. Das Ziel von null tödlichen Arbeitsunfällen konnten wir wieder erreichen.

In 2018 stieg die Unfallrate im Vergleich zu 2017 auf 0,15 an. Dieser Anstieg ist vorwiegend auf die Art der Bauvorhaben zurückzuführen. Besonders große Tunnelanierungsprojekte – 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.



\* Angaben beziehen sich nur auf die Baumanagementgesellschaft

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.

Die Erhöhung der Arbeitssicherheit wird von der ASFINAG 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.

### SCHLÜSSELKENNZAHLEN (KPI)

Tödliche Arbeitsunfälle in der Lieferkette	0	→
Arbeitsunfälle in der Lieferkette (BMG)	135	↗
Unfallrate (pro Mio. EUR Bauvolumen)	0,15	↗

### Ziele aus 2018:

- Weiterhin keine tödlichen Arbeitsunfälle ✓
- Arbeitsunfälle und Unfallrate auf niedrigem Niveau halten



## Ziele für 2019:

- Weiterhin keine tödlichen Arbeitsunfälle
- Reduktion der Arbeitsunfälle

## 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

**SDG:** 8.8

## GRI-INDEX

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
<b>GRI 102: Allgemeine Angaben 2016</b>			
102-01	Name der Organisation	S. 15, 93	
102-02	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	S. 15	
102-03	Ort des Hauptsitzes	S. 4, 93	
102-04	Betriebsstätten	S. 15	
102-05	Eigentum und Rechtsform	S. 4	
102-06	Bediente Märkte	S. 4	
102-07	Größenordnung der Organisation	S. 27, Geschäfts- bericht S. 42- 45, 54, 56	
102-08	Informationen über Angestellte und andere Mitarbeiter	S. 27	
102-09	Lieferkette	S. 77	
102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	S. 4, 77	
102-11	Vorsorgeprinzip oder Vorsichtsmaßnahmen	S. 8-11, 17	
102-12	Externe Initiativen	S. 12-14, 23-24, 66, 71-72	
102-13	Mitgliedschaft in Verbänden	S. 23-24	
102-14	Aussagen der Führungskräfte	S. 3	
102-15	Wichtigste Auswirkungen, Risiken und Chancen	S. 5-11	
102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	S. 14, 17, 18	
102-17	Verfahren für ethische Beratung und Bedenken	S. 18-20	
102-18	Führungsstruktur	S. 15-16	

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
102-19	Befugniserteilende Stelle	S. 15-16	
102-20	Verantwortung der Führungsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	S. 15-16	
102-21	Einbindung der Stakeholder bei ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	S. 16, 21-24	
102-22	Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien	Corporate Governance Report S. 63-64	
102-23	Vorstand des höchsten Kontrollorgans	Corporate Governance Report S. 63-64	
102-24	Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan	Corporate Governance Report, S. 59	
102-25	Interessenkonflikte	Corporate Governance Report S. 58, 61	
102-26	Die Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Bestimmung von Aufgaben, Werten und Strategien	S. 15-16	
102-27	Gemeinwissen des höchsten Kontrollorgans	S. 15-16	
102-28	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	Corporate Governance Report, S. 59	
102-29	Bestimmung und Management ökonomischer, ökologischer und sozialer Auswirkungen	S. 5-11	
102-30	Effektivität des Risikomanagementprozesses	S. 16	
102-31	Prüfung von ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	S. 5-6, 15-16	
102-32	Die Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	S. 15-16	
102-33	Kommunikation kritischer Bedenken	S. 15-16, 18, 21, 56	

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
102-34	Art und Gesamtzahl kritischer Bedenken	S. 18	<i>Aufgrund unterschiedlicher Dialogprozesse und vielschichtiger Feedbacksysteme (Beschwerde, Umweltverträglichkeit etc.) erfolgt momentan keine Angabe einer Gesamtzahl.</i>
102-35	Vergütungspolitik	Corporate Governance Report, S. 62, 65, 67, 69, 71, 74, 75, 77, 80, 82, 84, 85	
102-36	Verfahren zur Festsetzung der Vergütung	Corporate Governance Report, S. 62, 65, 67, 69, 71, 74, 75, 77, 80, 82, 84, 85	
102-37	Die Beteiligung der Stakeholder an der Vergütung	Corporate Governance Report, S. 62, 65, 69, 74, 77, 82	
102-38	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	S. 28	
102-39	Verhältnis der prozentualen Erhöhung der Jahresgesamtvergütung	S. 28	
102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	S. 21-22	
102-41	Tarifverhandlungen	S. 27-28	
102-42	Bestimmen und Auswählen von Stakeholdern	S. 21	
102-43	Ansatz für die Stakeholdereinbeziehung	S. 5-7, 10, 14, 16, 21-24, 54-56	
102-44	Schlüsselthemen und Anliegen	S. 5-7, 88-11, 22	
102-45	Entitäten, die in den Konzernabschlüssen erwähnt werden	S. 4, Geschäftsbericht S. 56	
102-46	Bestimmung des Berichtsinhalts und Themenabgrenzung	S. 4, 5-7	

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
102-47	Liste der wesentlichen Themen	S. 5-7	
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. 93	
102-54	Aussagen zu Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	S. 4	
102-55	GRI-Inhaltsindex	S. 82-92	
102-56	Externe Prüfung	S. 4	
<b>GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	Geschäftsbericht, S. 25	
201-1	Direkt erwirtschafteter und verteilter wirtschaftlicher Wert	Geschäftsbericht S. 43, 50-52	
201-3	Verpflichtungen aus leistungsorientierten und anderen Pensionsplänen	S. 28	
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	n/a	
<b>GRI 203: Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 25, 54-55, 66-67, 77	
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	S. 25, 46, 54-55, 66-67, 77	
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	S. 46, 77	
<b>GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016</b>			

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 17-19, 22, 31, 77-80	
204-1	Anteil der Ausgaben für lokale Lieferanten	S. 4, 77, 79	
<b>GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 18-19	
205-1	Geschäftsstandorte, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	S. 18	
205-2	Informationen und Schulungen zu Strategien und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung	S. 18-19	
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	S. 19	
<b>GRI 301: Materialien 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 59-60	
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	S. 59	
<b>GRI 302: Energie 2016</b>			
<b>GRI 305: Emissionen 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 63-68	
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	S. 63	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
302-3	Energieintensität	S. 63	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	S. 63-64	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019</i>

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
			<i>veröffentlicht.</i>
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	S. 64-65	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	S. 64-65	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	S. 65	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
305-4	Intensität der THG-Emissionen	S. 64-65	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
305-5	Senkung der THG-Emissionen	S. 63-67	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
305-7	Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	S. 65	<i>Detaillierte Daten werden im Herbst 2019 veröffentlicht.</i>
<b>GRI 303: Wasser 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 61	
303-1	Wasserentnahme nach Quelle	S. 61	<p><i>Aufgrund der Vielzahl an Entnahmestellen und deren räumlichen Verteilung erfolgte keine Erhebung der Wasserdaten in 2018, da dies derzeit technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist (z.B. Zusammenführung von Vor-Ort-Trinkwasser Bilanzen).</i></p> <p><i>Verbrauch ist außerdem teilweise nicht beeinflussbar (z.B. von ASFINAG zur Verfügung gestellte lokale Ersatzwasserversorgungen)</i></p>
<b>GRI 304: Biodiversität 2016</b>			

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 70-72	
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	S. 70-71	
304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	S. 70	<i>Zu normativ geschützten Flächen in unmittelbarer Wechselwirkung mit ASFINAG-Flächen sind keine Daten verfügbar.  Datenerhebung zu durch Bescheid naturschutzfachlich geschützten Flächen.</i>
304-4	Arten auf der Roten Liste der Weltnaturschutzunion (IUCN) und auf nationalen Listen ...		<i>Projektbezogene Erhebung ist gesetzlich vorgeschrieben. Flächendeckende Gesamtsumme ist ohne Aussagekraft.</i>
<b>GRI 306: Abwasser und Abfall 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 58-61	
306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	S. 60	<i>Abfallentsorgung auf ASFINAG Standorten: Trennung erfolgt nach gesetzlichen Vorgaben.  Abfallentsorgung auf unserem Netz: Entsorgung erfolgt durch befugte Entsorgungsunternehmen (nach fachlicher Beratung)</i>
<b>GRI 307: Umwelt-Compliance 2016</b>			
<b>GRI 419: Sozioökonomische Compliance 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 18-19	
307-1	Nichteinhaltung von	S. 19	



	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
	Umweltschutzgesetzen und -verordnungen		
419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich	S. 19	
<b>GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016</b>			
<b>GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016</b>			
103-1	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 77-80	
103-2			
103-3			
308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	S. 77	
414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	S. 77	
<b>GRI 401: Beschäftigung 2016</b>			
103-1	Angaben zum Managementansatz	S. 27-28	
103-2			
103-3			
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	S. 27	<i>Reduzierte Aufschlüsselung</i>
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern ...	S. 28-29	
401-3	Elternzeit	S. 42	
<b>GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016</b>			
103-1	Angaben zum Managementansatz	S. 44	
103-2			
103-3			
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	S. 28	<i>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden umgehend über erhebliche betriebliche Veränderungen informiert.</i>
<b>GRI 403: Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2016</b>			
103-1	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 30-34, 80	

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
103-2 103-3			
403-2	Art und Rate der Verletzungen, Berufskrankheiten, Arbeitsausfalltage und Abwesenheit sowie ...	S. 30, 80	<i>Reduzierte Aufschlüsselung</i>
403-3	Mitarbeiter mit hohem Auftreten von oder Risiko für Krankheiten, die mit ihrer beruflichen Tätigkeit ...	S. 34	
<b>GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 41-42	
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	S. 41	
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	S. 41-42	
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer ...	S. 42	
<b>GRI 405: Vielfalt und Chancengleichheit 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 36-39	
405-1	Vielfalt in Leitungsorganen und der Angestellten	S. 36	
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung ...	S. 36	<i>Reduzierte Aufschlüsselung</i>
<b>GRI 406: Gleichbehandlung 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 38	
406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	S. 19, 38	

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
<b>GRI 410: Sicherheitspraktiken 2016</b>			
<b>GRI 412: Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 18-19	
410-1	Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	S. 19	
412-1	Geschäftsstandorte, an denen eine Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte ...	S. 19	
412-2	Schulungen für Angestellte zu Menschenrechtspolitik und -verfahren	S. 18	
412-3	Erhebliche Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten ...	S. 79	
<b>GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 9-10	
413-1	Geschäftsstandorte mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen ...	S. 10, 21-26, 73	
413-2	Geschäftstätigkeiten mit erheblichen tatsächlichen oder potenziellen negativen Auswirkungen ...	S. 50, 70, 73	
<b>GRI 415: Politische Einflussnahme 2016</b>			
103-1 103-2 103-3	Angaben zum Managementansatz	S. 19	
415-1	Parteispenden	S. 19	
<b>GRI 416: Kundengesundheit und Kundensicherheit 2016</b>			
103-1 103-2	Angaben zum Managementansatz	S. 9, 50-52	

	GRI-Angaben	Seite	Erklärungen und Auslassungen
103-3			
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien ...	S. 9, 51	

GRI: 102-55

## 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](mailto:office@asfinag.at)

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

Rechtsform Aktiengesellschaft, Sitz Wien, FN 92191 a

Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien,

UID-Nummer ATU43143200

### Externe Unterstützung

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

Konzept: Hauska & Partner Corporate Relations

Layout und Lektorat: Section.e

## KONTAKT



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

Dipl. Ing. Thomas Steiner

Rotenturmstraße 5-9

1010 Wien

T: 050108-10300

E: [thomas.steiner@asfinag.at](mailto:thomas.steiner@asfinag.at)

GRI: 102-1, 102-3, 102-53