

NEUE PERSPEKTIVEN

GESCHÄFTSBERICHT
NACHHALTIGKEITSBERICHT 2011



INHALT

BERICHT 2011

PERSPEKTIVE ZUKUNFT

| Vorwort der Bundesministerin
| Vorwort der Vorsitzenden des Aufsichtsrates
| Vorworte der Vorstände

| Mission – Vision – Werte | Nachhaltigkeitsverständnis |
| Nachhaltigkeit als strategisches Ziel | Stakeholderumfrage |
| Themen im Fokus der ASFINAG

PERSPEKTIVE MENSCH

Verkehrssicherheit	Baustellensicherheit	CB-Funk
Staureduktion	Rettungsgasse	Kundenzufriedenheit
Gut informiert	Lärmschutz	Arbeitssicherheit
Soziales	Mitarbeiter	Awards

PERSPEKTIVE NATUR

| Weniger Abgase | Nachhaltiger Bau | Baustoffrecycling |
| Gewässerschutz | Thermische Sanierung | Energiesparen |
| Baukultur | Biologische Vielfalt | Grünschnitt

PERSPEKTIVE WIRTSCHAFT

Corporate Governance	Investitionen	Bauprojekte	
Nachhaltige Beschaffung	Weniger Emissionen		
Kreatives Bauen	Prävention	Winterdienst	Streckennetzerhalt
Internationales	Forschung und Entwicklung		

PERSPEKTIVE 2012

| Statements der Geschäftsführer

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

KONZERNABSCHLUSS 2011

PERSPEKTIVE NACHHALTIGKEIT

| Berichtsrahmen | GRI Content Index |
| Bestätigung der GRI Anwendungsebene

FACTS AND FIGURES

04

22

50

66

92

96

110

128

135

AUS DER PERSPEKTIVE DER
NACHHALTIGKEIT GESEHEN



IM GANZEN GESEHEN



AUS DER NÄHE BETRACHTET



PERSPEKTIVE ZUKUNFT



VORWORT DER BUNDESMINISTERIN DORIS BURES

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mobilität ist eine Grundbedingung unserer modernen Gesellschaft und Wirtschaft. Die große gemeinsame Aufgabe von Verkehrspolitik, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern sehe ich darin, die stetig wachsende Mobilität mit Umwelt- und Klimaschutz in Einklang zu bringen.

Die ASFINAG setzt als österreichischer Autobahnbetreiber auf verantwortungsvolles, langfristiges Handeln. Eine Nachhaltigkeitsstrategie muss Umweltanliegen mit wirtschaftlichen und sozialen Fragen vereinen. Die Integration eines zertifizierten Nachhaltigkeitsberichts in den Geschäftsbericht ist eine große Herausforderung, der sich die ASFINAG als eines der wenigen Unternehmen vergleichbarer Größe in Österreich gestellt hat. Dies unterstreicht den Stellenwert, den die Nachhaltigkeit in der ASFINAG einnimmt.

Dank der Ökologisierung der Lkw-Maut werden gegenwärtig bereits 65 Prozent der gesamten Fahrleistung auf dem heimischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz von Fahrzeugen der umweltfreundlicheren Euro-Klassen erbracht. Dadurch wurde der Schadstoffausstoß beträchtlich gesenkt.

In der „ASFINAG Vision 2015“ ist verankert, dass die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen zu den sichersten in Europa zählen sollen. Ein Meilenstein auf diesem Weg ist die Umsetzung des ambitionierten ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramms 2020. Sichere Infrastruktur ist dabei ein wesentlicher Bestandteil. Deshalb setzt die ASFINAG rund ein Drittel ihres Investitionsvolumens für Maßnahmen ein, die der Verkehrssicherheit zugutekommen.

Verbesserungen in den Bereichen Tunnel- und Baustellensicherheit, Implementierung des Verkehrssicherheitsmanagements und Verbesserung bei den Rastanlagen erhöhen die Sicherheit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Es ist unsere gemeinsame Verantwortung, die Verkehrsinfrastruktur so auszubauen, dass sie dem Bedarf der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt entspricht – und dass dabei jeder Euro sorgfältig und sparsam eingesetzt wird.

Auf das Ergebnis, das in diesem Geschäftsbericht in allen Details abgebildet wird, kann man stolz sein. Dafür meinen herzlichen Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG.



Doris Bures
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie





VORWORT DER VORSITZENDEN DES AUFSICHTSRATES DR. CLAUDIA KAHR

ZENTRALE AUFGABE UND BESONDERE VERANTWORTUNG

Die ASFINAG hat eine zentrale Aufgabe im Dienste der Allgemeinheit: einen wichtigen Teil der Straßeninfrastruktur kostengünstig für den motorisierten Verkehr zur Verfügung zu stellen und die Infrastruktur laufend auf hohem Niveau das ganze Jahr über zu bewirtschaften.

Der ASFINAG kommt aber gerade als Unternehmen, das im öffentlichen Eigentum – also im Eigentum der Steuerzahlerin und des Steuerzahlers – steht, auch eine besondere Verantwortung zu. Als Aufsichtsratsvorsitzende erwarte ich, dass für die ASFINAG – das bedeutet: für jede einzelne Mitarbeiterin und für jeden einzelnen Mitarbeiter – ethisch korrektes Handeln eine selbstverständliche Verpflichtung ist. Die bereits 2011 weiter entwickelten, neu strukturierten und in das bestehende Compliance-Management der ASFINAG Gruppe implementierten Antikorruptionssysteme und die für das Jahr 2012 geplanten Weiterentwicklungen in diese Richtung geben der Mautzahlerin und dem Mautzahler die Sicherheit, dass auf ethisch einwandfreies und integrires Verhalten größtes Augenmerk gelegt wird. Bei etwaigen Verfehlungen gilt eine Zero-Tolerance-Politik – es gibt daher keinerlei Nachsicht.

Ganz im Sinne dieser zentralen Aufgabe und dieser besonderen Verantwortung der ASFINAG sehe ich den Konzern auf einem sehr guten, verlässlichen Weg und bedanke mich dafür bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihr hohes Engagement und das bisher Geleistete!

Die Mitglieder des Aufsichtsrates 2011

(Siehe auch Corporate-Governance-Bericht auf Seite 102 ff)

Dr. Claudia Kahr

Vorsitzende; Mitglied des Verfassungsgerichtshofs

DI Horst Pöchlhammer

Stellvertreter der Vorsitzenden

DI Herbert Kasser

Generalsekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Mag. Maria Kubitschek

Kabinettschefin im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Ing. Mag. Rudolf Fischer (bis 23. 05. 2011)

Mag. Ursula Zechner (ab 30. 08. 2011)

Sektionschefin im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Arbeitnehmervertreter:

Karl Fadinger

Vorsitzender der ASFINAG Konzernvertretung

DI Karl Christian Petz

Vorsitzender des Betriebsrates der ASFINAG

Franz Zimmermann

Erster Stellvertreter des Vorsitzenden der ASFINAG Konzernvertretung



VORWORT DES ASFINAG VORSTANDES DI ALOIS SCHEDL

MODERNE UND NACHHALTIGE INFRASTRUKTUR FÜR DIE ZUKUNFT

Mehr Verkehrssicherheit, eine bessere internationale Anbindung Österreichs an die Nachbarstaaten und die notwendige Verlagerung des Verkehrs auf das hochrangige Straßennetz – das waren 2011 die Schwerpunkte der ASFINAG bei Planung und Bau. Mit der nun vorliegenden Planung für die Jahre 2012 bis 2017 können auch die strategischen Finanzziele der ASFINAG gewährleistet werden.

Zu den großen Meilensteinen in der Netzentwicklung 2011 zählen vor allem die Verkehrsfreigabe des zweiröhrig ausgebauten A 10 Tauerntunnels, aber auch der Start der Bauarbeiten für den Tunnel Götschka auf der S 10 Mühlviertler Schnellstraße. Zum Schutz von Mensch und Umwelt wurden wichtige Lärmschutzmaßnahmen realisiert wie die Einhausung A 10 Flachau, der Lärmschutz A 1/A 21 Knoten Steinhäusl und die Einhausung A 12 Knoten Innsbruck Amras.

Als wirtschaftlich agierendes Unternehmen haben wir das Erhaltungsmanagement der ASFINAG laufend optimiert, um die Infrastrukturanlagen wirtschaftlich bestmöglich auszunutzen. Die Netzverfügbarkeit wird bereits bei der Planung und dann bei der Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen berücksichtigt. 2011 haben wir auch einen Schwerpunkt auf die Arbeitssicherheit gelegt, hier vor allem auf die Verbesserung der Sicherheitsstandards im Baustellenbereich. Stetig weiterentwickeln und verbessern wollen wir auch die Arbeitssicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Erstmals hat die ASFINAG in einer Pilotstudie anhand von Autobahnanschlussstellen untersucht, inwieweit durch Verkehrsinfrastruktur kleinräumige, regionalwirtschaftliche Nutzeneffekte erzielt werden. Die Effekte sind signifikant: mehr Unternehmensansiedlungen, eine höhere Wirtschaftsleistung der Gemeinden, mehr und bessere Arbeitsplätze, Bevölkerungswachstum, mehr Kommunalsteuern für die Gemeinden und weniger Wochenpendler. Zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen: eine klare und eindeutige Verringerung der Unfallfolgekosten.

Als öffentlicher Auftraggeber unterliegt die ASFINAG den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes, wobei wir hier vermehrt auf nachhaltige Beschaffung setzen. Bei der Fuhrparkbeschaffung achten wir auf den Schadstoffausstoß und den Kraftstoffverbrauch genauso wie bei der Beschaffung von elektrischen Anlagen auf den Energieverbrauch und die Energieeffizienz. Grundsätzlich werden im Zuge von Infrastrukturvorhaben vorwiegend regionale Bauprodukte (insbesondere Kies, Beton und Asphalt) eingesetzt, um kurze Transportwege zu forcieren. Die bei Baustellen ausgebauten, wertvollen Baustoffe sollen ressourcenschonend möglichst im Rahmen der jeweiligen Baustelle recycelt bzw. wiederverwertet werden.

Wir sind überzeugt davon, dass eine modern und nachhaltig ausgebaute Infrastruktur entscheidend ist sowohl für die Mobilitätsbedürfnisse jedes Einzelnen als auch für den Wirtschaftsstandort Österreich. Es gilt, hier in den nächsten Jahren große Herausforderungen zu bewältigen. Gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden wir das schaffen.

Geboren 1952. Studium des Bauingenieurwesens, der Raumplanung und Raumordnung in Wien. Tätigkeiten in den Bundesministerien für Bau und Wirtschaft. Von 1985 bis 1993 Generaldirektor der Wiener Bundesstraßen AG. 1993 bis 2005 Vorstand bzw. Geschäftsführer der ÖSAG. Ab Jänner 2005 Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH. Seit 2007 Vorstandsdirektor der ASFINAG, verantwortlich für Planung, Neubau sowie bauliche und betriebliche Erhaltung.





VORWORT DES ASFINAG VORSTANDES DR. KLAUS SCHIERHACKL

WIR ARBEITEN AN DER MOBILITÄT DER ZUKUNFT

2011 war für die gesamte ASFINAG ein herausforderndes, aber erfolgreiches Geschäftsjahr. Neun von zehn Autofahrerinnen und Autofahrern sagten im Herbst bei einer IFES-Umfrage: Ja, die ASFINAG tut etwas für mich, sie ist für mich da.

Gerade diese hohe Akzeptanz ist für uns ein klarer Auftrag: Die ASFINAG muss auch weiterhin garantieren, dass ihre Kundinnen und Kunden möglichst sicher, ungehindert und bequem an ihr Ziel gelangen können. Daher arbeiten wir konsequent daran, ein bedarfsgerechtes und verkehrssicheres Streckennetz zur Verfügung zu stellen sowie das bestmögliche Service zu bieten.

Es ist uns bewusst, dass unsere Tätigkeit als Infrastrukturbetreiber und Bauherr vielfältige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat. Die ASFINAG trägt hier eine hohe Verantwortung. Es gilt, die Umweltbelastungen möglichst gering zu halten und die Bedürfnisse unserer Kunden und der Anrainer ernst zu nehmen. Das hat für uns höchste Priorität. Als sehr klares Bekenntnis zur Nachhaltigkeit haben wir diese auch in der ASFINAG Mission verankert.

Uns ist wichtig, dass die ASFINAG auch wirtschaftlich nachhaltig agiert. Wir stellen den Anspruch an uns selbst, dass wir ein wirtschaftlich agierender Betreiber von Autobahnen und Schnellstraßen sind. Wir wollen auch langfristig die erforderlichen Ausgaben mit unseren eigenen Einnahmen decken können und ein wirtschaftlich stabiles Unternehmen sein. Aus diesem Grund ist es uns sehr wichtig, dass bei einem vertretbaren Qualitätsniveau das Netz zu geringen Kosten betrieben wird und die Verschuldung für den Neubau stets in einer leistbaren Höhe bleibt.

Eine wichtige Herausforderung für die ASFINAG ist auch die Frage, wie wir die Mobilität der Zukunft bewältigen können – ökologisch nachhaltig und sozial verträglich. Als einer der modernsten Autobahnbetreiber Europas denkt die ASFINAG bereits heute an die Mobilität von morgen. Wenn es um die intelligente Verkehrssteuerung durch hochmoderne Verkehrsbeeinflussungsanlagen geht, sind wir in Europa an der Spitze: Autofahrerinnen und Autofahrer werden so rasch und sicher über Gefahren, Unfälle, die Witterung und Staus gewarnt. Durch die Anpassung der Geschwindigkeitsschaltungen wird zusätzlich der Verkehrsfluss harmonisiert. Die erfreuliche Folge: weniger Stautunden, damit weniger Umweltbelastung und mehr Verkehrssicherheit. Wir gehen aber noch einen Schritt weiter: In Zukunft sollen alle relevanten Verkehrsinformationen von der Straße direkt ins Auto kommen. Wir wollen die Autofahrerinnen und Autofahrer aber nicht nur rasch und direkt über die Verkehrslage auf den Autobahnen informieren. Wir wollen gleichzeitig punktgenaue Alternativen im öffentlichen Verkehr anbieten. In dieser Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr sehen wir in der ASFINAG die Mobilität der Zukunft. Diese Herausforderung stellt daher einen Schwerpunkt für uns im Jahr 2012, aber auch in den Folgejahren dar.

Die ASFINAG gehört zu den führenden Autobahnbetreibern im europäischen Vergleich. Durch das Engagement aller Mitarbeiter, verbunden mit dem Einsatz neuer Technologien und Innovationen, wird die ASFINAG weiter an der Spitze bleiben – im Interesse der Autofahrerinnen und Autofahrer, zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes und zur erfolgreichen Gestaltung unserer Zukunft.

Geboren 1968. Studierte nach dem Abschluss der HTL Mödling, Abt. Maschinenbau, von 1987 bis 1992 Betriebswirtschaft an der WU Wien. Danach Tätigkeiten bei MAN in München und in der Unternehmensberatung. Ab 1997 Abteilungsleiter Maut bei der ASFINAG, von 2005 bis 2007 Geschäftsführer der ASFINAG Maut Services GmbH. Seit 2007 Vorstandsdirektor der ASFINAG – verantwortlich für Finanzierung, Rechnungswesen, Controlling, Mautwesen und Internationales.



MISSION – VISION – WERTE

VERLÄSSLICHKEIT AUF ALLEN WEGEN

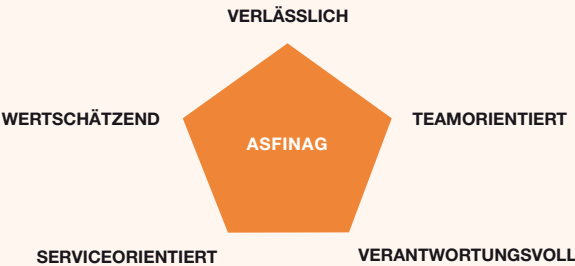
ASFINAG Mission

Die ASFINAG ist ein kundenfinanzierter und wirtschaftlich agierender Betreiber und Errichter von Autobahnen und Schnellstraßen. Wir bieten unseren Kunden ein bedarfsgerechtes, verkehrssicher ausgebautes und gut serviciertes Netz mit hoher Verfügbarkeit. Wir arbeiten im Einklang mit unserer wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Verantwortung und stärken auch den Wirtschaftsstandort Österreich.

ASFINAG Vision 2015

Die ASFINAG zählt im europäischen Vergleich zu den führenden Autobahnbetreibern insbesondere hinsichtlich Verfügbarkeit, Information und Sicherheit und vernetzt sich mit dem öffentlichen Verkehr.

ASFINAG Werte



DAS NACHHALTIGKEITS- VERSTÄNDNIS DER ASFINAG

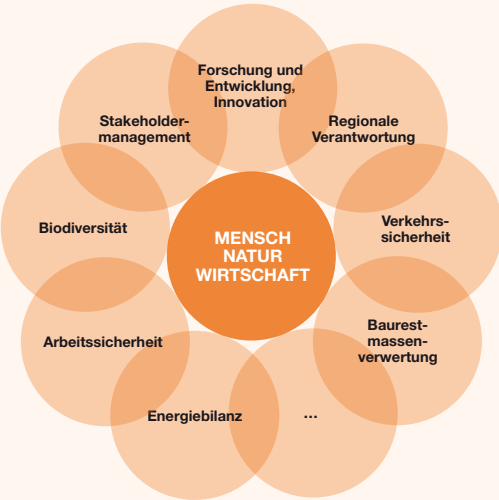
DER BESTE WEG FÜR DIE ZUKUNFT

„Wir leben in einer Zeit, die durch ein rasantes Tempo geprägt ist. Wenn wir allerdings dieses Prinzip des ewigen Wachstums und der permanenten Beschleunigung so weiter-treiben, dann werden zukünftige Generationen die Rechnung dafür zu bezahlen haben. Ein Umdenken in den verschiedensten Bereichen ist unerlässlich für uns alle.“

Die ASFINAG versucht, dieses Umdenken im Bereich der Infrastruktur, für die sie zuständig ist, durch verantwortungsvolle, vorausschauende und langfristig ausgerichtete Konzepte und Ideen umzusetzen. Es ist uns ein besonderes Anliegen, die Bedürfnisse unserer Kunden, Mitarbeiter und Partner aus unterschiedlichen Bereichen wahrzunehmen und mit ihnen gemeinsam umweltbewusst und unter Schonung der eingesetzten Ressourcen den besten Weg in die Zukunft zu finden und zu gehen.“

Dr. Klaus Schierhackl

Einige Bereiche der Nachhaltigkeit in der ASFINAG



AUSZUG AUS DEM NACHHALTIGKEITSVERSTÄNDNIS DER ASFINAG

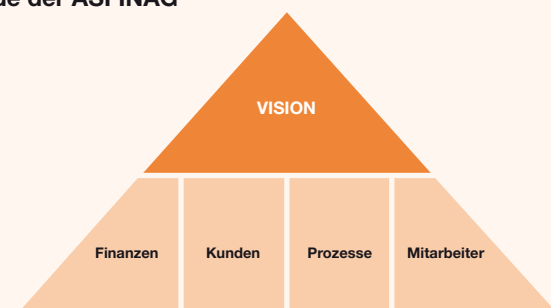
Die ASFINAG leistet als eines der führenden Infrastrukturunternehmen einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität und zur Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Österreich. Die zentrale Lage in Europa ist dabei Chance und Herausforderung zugleich. Jahrzehntelange Erfahrung in der Errichtung und im Betrieb von Autobahnen und Schnellstraßen zeichnet unser Handeln aus und ist Grundlage der international anerkannten Kompetenz. Die ASFINAG ist sich der Auswirkungen des Straßenverkehrs auf Mensch und Umwelt bewusst. [...]

NACHHALTIGKEIT ALS STRATEGISCHES ZIEL

INTEGRATION VON NACHHALTIGKEITSTHEMEN IN DIE UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Gemäß unserem Grundverständnis „Verlässlichkeit auf allen Wegen“ wurde auch im Jahr 2011 die Strategiearbeit konsequent fortgesetzt. In mehreren Treffen des Managements (Vorstand, Geschäftsführer und Abteilungsleiter) wurden im Jahr 2011 die Strategien und der jeweilige Stand der Zielerreichung überprüft und die dazugehörigen Maßnahmen verfolgt. Einen besonderen Schwerpunkt bildete die Integration von Nachhaltigkeitsthemen in die Unternehmensstrategie, die unter dem speziellen Nachhaltigkeitsfokus um eine Teilstrategie sowie um weitere Hauptziele und Maßnahmen ergänzt wurde.

Strategiepyramide der ASFINAG



In den vier strategischen Perspektiven der ASFINAG (**Finanzen, Kunden, Prozesse, Mitarbeiter**) sind neun Teilstrategien enthalten. Nachfolgend werden die im Jahr 2011 erreichten Ziele und was sich die ASFINAG für das Jahr 2012 und danach vorgenommen hat, erläutert.

STRATEGIE 1

„Balance von Investitionsprogrammen/Kosten und Einnahmen mit dem Ziel der wirtschaftlichen Unabhängigkeit“: Darunter versteht die ASFINAG, dass die Schulden innerhalb der Lebensdauer der Infrastruktur mit den aus der Infrastruktur erwirtschafteten Einnahmen getilgt werden können und jährlich ein operativer Jahresüberschuss erwirtschaftet wird. Im Jahr 2011 wurde dieses strategische Ziel erreicht und z. B. 440 Mio. Euro operativer Gewinn erzielt. Damit wurde eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der ASFINAG sichergestellt.

STRATEGIE 2

„Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch das Zur-Verfügung-Stellen eines bedarfsgerechten und verkehrssicheren, verkehrsträgerübergreifenden Netzes, effizientes Managen von Störungen am Netz und intensive Information der Autofahrer“: Diese Strategie legt den Fokus auf Verkehrssicherheit, Reduktion der Verkehrsbehinderungen und der Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr sowie die Kundenzufriedenheit und hat daher vor allem Auswirkungen auf die Gesellschaft. Die Zielerreichung für das Jahr 2011 ist gegeben, besonders erfreulich war der hohe Umsetzungsgrad der Maßnahmen aus

dem Verkehrssicherheitsprogramm der ASFINAG und der damit verbundene Rückgang der Unfallzahlen. Aus Sicht der Nachhaltigkeit wurde diese Strategie um das Bekenntnis der ASFINAG zu Forschung und Entwicklung mit dem Ziel, „abgeschlossene Projekte in die operative Tätigkeit bzw. in Regelwerke überzuführen“ erweitert. Damit soll sichergestellt werden, dass die ASFINAG in der Zukunft ihre Ressourcen optimal einsetzt und Innovationen umsetzt. Die Stärkung von F&E im Unternehmen und der Ausbau der nationalen und internationalen Zusammenarbeit sind die Ziele für die Jahre 2012 und 2013.

STRATEGIE 3

„Aktives Einbinden der Stakeholder und Erarbeiten von gemeinsamen und nachhaltigen Lösungen“: Die 2011 durchgeführte Stakeholderumfrage hat ergeben, dass die Zusammenarbeit von wesentlichen Stakeholdern mit der ASFINAG noch besser eingeschätzt wird als im Vorjahr. Damit konnte dieses Strategieziel erreicht werden. Darüber hinaus hat die ASFINAG für die Zukunft eine noch stärkere Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung.

STRATEGIE 4

„Verbesserung von und Fokussierung auf unsere wesentlichen Prozesse“: Dies konnte in der vierten Strategie der ASFINAG ebenfalls erfolgreich umgesetzt werden. Das Prozessmanagement ist erfolgreich implementiert und das Unternehmen wurde 2011 ISO-zertifiziert. Die Steigerung der Energieeffizienz ist ebenfalls in dieser Strategie verankert und konnte im letzten Jahr erfolgreich umgesetzt werden. Schwerpunkte in den nächsten Jahren sind die weitere Verbesserung in diesem Bereich sowie das im Jahr 2011 zusätzlich in die Strategie aufgenommene Ziel des ressourcenschonenden Materialeinsatzes (Einsatz von Recyclingprodukten).

STRATEGIE 5

„Gemeinsames Schaffen von Zielsetzungen für Richtlinien und deren proaktive Forcierung“: Hier wurden Ziele, Regelwerke und Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass die ASFINAG langfristig planbare Rahmenbedingungen ihrer Tätigkeit zugrunde legen kann. Im Jahr 2011 wurde dieses strategische Ziel erfüllt und wird auch zukünftig jedes Jahr weiter verfolgt.

STRATEGIEN 6–9

sind der Perspektive „Mitarbeiter“ zugeordnet und umfassen die Themen Zielorientierung, Feedback, Wissensmanagement und Wertschätzung. Besonders hervorzuheben sind der Aufbau und die Optimierung eines gesellschaftsübergreifenden Antikorruptionssystems im vergangenen Jahr. Es wurde 2011 eine neue Strategie zum wertschätzenden Umgang innerhalb der ASFINAG entwickelt, die den Fokus für die Diversität der Mitarbeiter der ASFINAG mit dem Zielhorizont 2013 schärfen soll.

Die Institutionalisierung der Ende 2010 erstmals durchgeführten Stakeholderumfrage und der begonnene Aufbau eines strategischen Stakeholdermanagements unterstützen ebenfalls die Strategieumsetzung.

STAKEHOLDER
UMFRAGE

GUTE NOTEN FÜR ASFINAG

Bei der Stakeholderumfrage wurden Blaulichtorganisationen, Automobilklubs und Bezirkshauptleute befragt, da die Zusammenarbeit mit diesen Stakeholdern wesentliche Auswirkungen auf die Bereiche Verkehrssicherheit, Kundenzufriedenheit sowie Streckenverfügbarkeit und Projektumsetzung hat.

Auf einer 4-teiligen Skala (1 – sehr gut, 4 – unzureichend) wurde die Zusammenarbeit mit der ASFINAG für das Jahr 2011 mit 1,81 bewertet (im Jahr 2010 mit 1,96). Weiters wird jährlich eine umfassende Kundenzufriedenheitsbefragung mit unterschiedlichen Schwerpunkten durchgeführt. Das erhaltene Feedback wird einerseits im Zuge der jährlichen Management-Reviews analysiert und Verbesserungsmaßnahmen werden andererseits durch die operativen Einheiten umgesetzt.

Bezüglich der im Geschäftsbericht 2010 angekündigten Benchmarks zu den drei Kernbereichen der Vision – Verfügbarkeit, Information und Sicherheit – wurden Benchmark-Modelle entwickelt und Gespräche mit Europäischen Partnern aufgenommen. Die ASFINAG hat mit dieser Initiative erneut eine europäische Vorreiterrolle eingenommen.

„Sehr gut“:
ASFINAG Benotung durch die Stakeholder



THEMEN IM FOKUS DER ASFINAG
UND IHRER STAKEHOLDER

REGELMÄSSIGE STAKEHOLDERDIALOGE ZEIGEN
HANDLUNGSSCHWERPUNKTE AUF

ASFINAG	THEMENFELDER	STAKEHOLDER
ASFINAG Road Pilot	Betriebswirtschaftliche Stabilität	Anrainer
ASFINAG Service Center		Automobilklubs
Baustellenaward	Emissionen	Behörden
Best-Practice-Austausch	Energie- und Ressourceneffizienz	Blaulichtorganisationen
Expertenzirkel		Eigentümer
Geschäftsbericht	Ethik / Integrität	Forschung und Wissenschaft
Gestaltungsbeirat		Gemeinden
GO Mautportal	Forschung & Entwicklung / Innovationen	Interessenvertretungen
Internationale Vernetzung		Investoren
Kooperationen	Investitionsprogramm	Kunden / Verkehrsteilnehmer
Kundenzufriedenheitsumfragen	Mitarbeiter als Kapital	Lieferanten
Mitarbeiterbefragung		Medien
Mitarbeiterinformationen	Richtlinien und Normen	Mitarbeiter
Öffentlichkeitsarbeit		Politik
Partizipativer Planungsprozess	Servicequalität & Kundenzufriedenheit	Projektrelevantes Umfeld
Projektinformationen		Richtlinien / Normgebungen
Raststationsaward	Verfügbarkeit	Umweltschutzorganisationen / Bürgerinitiativen
Verkehrsinformation		Wirtschaftstreibende
www.asfinag.at	Verkehrssicherheit	
Zusammenarbeit Blaulichtorganisationen		



IM GANZEN
GESEHEN



AUS DER NÄHE
BETRACHTET



AUS DER PERSPEKTIVE DER
NACHHALTIGKEIT GESEHEN

PERSPEKTIVE MENSCH

VERANTWORTUNGSVOLL, KOMPETENT, ENGAGIERT

Der Mensch steht als Individuum und Teil der Gesellschaft im Zentrum des Handelns der ASFINAG. Mitarbeiter, Verkehrsteilnehmer und Anrainer sowie die Öffentlichkeit gestalten die Tätigkeit der ASFINAG und werden von den Handlungen des Unternehmens beeinflusst.

„Die Mitarbeiter der ASFINAG zeichnet Verantwortungsbewusstsein, Kompetenz und Engagement aus. Die ASFINAG ist ein attraktiver Arbeitgeber, der in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter investiert und ihre Potenziale zum beiderseitigen Nutzen fördert. Wir unterstützen den Wissensaustausch und das Lernen mit- und voneinander. Wir setzen Maßnahmen zur Risikominimierung am Arbeitsplatz und schulen unsere Mitarbeiter in Sicherheitsfragen. Ein wertschätzender Umgang auf allen Ebenen des Unternehmens ist der ASFINAG ebenso wichtig, wie die Unterschiedlichkeit der Mitarbeiter anzuerkennen und die jeweiligen Stärken zu fördern.“

Der Respekt der Menschenrechte ist Bestandteil der Unternehmenskultur der ASFINAG. Als verantwortungsvolles Unternehmen respektiert und unterstützt die ASFINAG den international anerkannten Schutz der Menschenrechte innerhalb ihrer Einflussphäre. Als Arbeitgeber unterstützt die ASFINAG die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der UNO, die Prinzipien des UN Global Compact sowie der ILO Core Convention on Labour Standards.

Um dies zu bekräftigen, haben im Jänner 2012 die Vorstände der ASFINAG die „UN Global Compact Menschenrechtserklärung der Unternehmensführer“ mitunterzeichnet.

Wir nehmen die Anliegen der Anrainer ernst und beteiligen sie in einem transparenten Planungsprozess. Wir reduzieren die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs unter Beachtung von Kosten und Nutzen. Die ASFINAG legt großen Wert auf ethisch einwandfreies und gesetzeskonformes Verhalten. Die ASFINAG hat sich freiwillig dem Österreichischen Corporate Governance Kodex unterworfen.

Die Dienstleistung am Kunden ist wesentliche Aufgabe unseres Wirkens. Wir verbessern laufend die Serviceangebote und bieten aktuelle, mobil verfügbare Informationen über unser Straßennetz. Wir streben an, mögliche Behinderungen durch Baustellen, Unfälle oder Witterung bestmöglich zu minimieren.“

DI Alois Schedl

Herausforderungen

Den zukünftigen Entwicklungen durch sich verändernde Mobilität in der Gesellschaft steht die ASFINAG aufgeschlossen gegenüber, setzt gezielt Schwerpunkte im Bereich der intelligenten Transportsysteme und optimiert laufend ihre Informationsdienste. Im Bereich der Interoperabilität telematischer Dienste im europäischen Kontext übernimmt die ASFINAG eine Vorreiterrolle und unterstützt damit die Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr und die freie Verkehrsmittelwahl.



MEHR VERKEHRSSICHERHEIT

UNFALLRISIKO WURDE 2011 WEITER GESENKT

Im Jahr 2011 konnte die ASFINAG die Verkehrssicherheit weiter erhöhen: Eine Reduktion des Unfallrisikos in allen Bereichen bestätigt den Erfolg der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms.

Seit 2003 hat sich die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden von 2.845 auf 1.824 im Jahr 2011 reduziert. Der Anteil der Unfälle, die tödlich verlaufen sind, ist ebenfalls von 3,5 Prozent auf beinahe 2 Prozent gesunken.

ASFINAG Verkehrssicherheitsprogramm 2020 erfolgreich

Mit ihrem Verkehrssicherheitsprogramm verfolgt die ASFINAG das Ziel, die Anzahl der Unfalltoten (pro Mrd. Fahrzeugkilometer) bis zum Jahr 2020 zu halbieren.

www.asfinag.at/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm

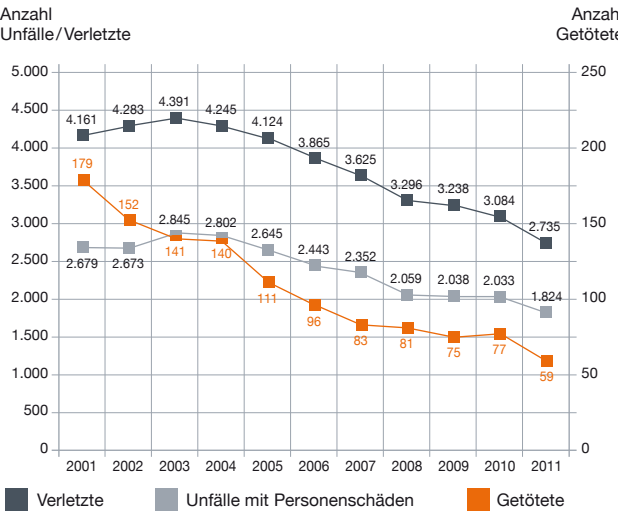
Von den 130 im Jahr 2010 beschlossenen Maßnahmen

wurden bereits 52 Projekte abgeschlossen. Ebenso viele sind in Bearbeitung, die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms 2020 läuft plangemäß.

Verkehrssicherheit 2011 auf einen Blick:

- Vorbereitung zur Einführung der Rettungsgasse
- Verbesserung und Ausbau von passiven Schutzeinrichtungen bei seitlichem Abkommen
- Ausbau und Verbesserung der Tunnel- und Rastanlagen
- Umsetzung Verkehrssicherheitsmanagement gemäß EU-Richtlinie 2008 / 96 / EG

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT



„Sichere Straßen – das ist eines der Hauptanliegen des ÖAMTC. Unsere Experten sind kritische Tester und kompetente Berater. Bei Fragen zur Verkehrssicherheit im hochrangigen Straßennetz ist die ASFINAG ein wichtiger Kooperationspartner.“

DI Oliver Schmerold
ÖAMTC-Generalsekretär

WICHTIGE BEGRIFFE ZUR VERKEHRSSICHERHEIT

Folgenabschätzung	• ist eine strategisch orientierte, vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Bundesstraße auf die Verkehrssicherheit.
Straßenverkehrs-sicherheitsaudit	• ist eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Straße hinsichtlich der Verkehrssicherheit in der Planung. • wird von unabhängigen, zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern durchgeführt. • Begutachtet werden Einreichprojekt, Bauprojekt und fertiggestellter Bau.
Straßenverkehrs-sicherheitsanalyse	• ist eine netzweite, abschnittsweise Analyse des gesamten in Betrieb befindlichen (TEN-)Bundesstraßennetzes. • Ihre Durchführung erfolgt mindestens alle drei Jahre. • Die Unterteilung des gesamten Bundesstraßennetzes geschieht in mindestens drei Kilometer lange, homogene Abschnitte. • Die Reihung und Einstufung der Straßenabschnitte erfolgt nach dem Potenzial zur Senkung der Unfallkosten(rate). Berücksichtigt werden sicherheitsrelevante Faktoren wie Unfallgeschehen, Verkehrsaufkommen und Verkehrsart.
Straßenverkehrs-sicherheitsüberprüfung	• ist eine periodisch wiederkehrende Überprüfung der in Betrieb befindlichen Bundesstraßen einschließlich etwaiger Baustellen zur Feststellung von Sicherheitsdefiziten und Gefahrenpotenzialen. Man unterscheidet: 1. Einfache jährliche Überprüfungen und 2. vertiefte Überprüfungen: • Durchführung mindestens alle zehn Jahre. • Verantwortlich für eine korrekte Durchführung sind ausschließlich unabhängige, zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter.

ASFINAG VERBESSERT DIE VERKEHRSSICHERHEIT AUF BAUSTELLEN

SICHERE FAHRT TROTZ BEHINDERUNG

Da optimale Verkehrssicherheit bei der Abwicklung von Bauvorhaben für die ASFINAG oberste Priorität hat, legte die ASFINAG 2011 besonderes Augenmerk auf diesen Schwerpunkt.

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 wurde die aktuelle Novelle des Bundesstraßengesetzes vom 29. Juli 2011 bereits berücksichtigt. Insbesondere bei Baustellen mit starken Verkehrsbehinderungen (wie z. B. Gegenverkehr) wurden die vom Verkehrsplaner erstellten Verkehrsführungspläne nochmals von einem zweiten Experten auf Verbesserungspotenziale geprüft. Das Monitoring und die Begehung von Baustellen erfolgte zudem durch externe Fachkräfte (z. B. ARBÖ und ÖAMTC). Die anschließende Analyse mit daraus erfolgten Anpassungen führten für die Verkehrsteilnehmer zu dem jetzt vorherrschenden hohen Niveau an Verkehrssicherheit. Permanente Verkehrsinformationen an die Fahrzeuglenker über Baustellen und mögliche Behinderungen leisten außerdem einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit auf der Straße.

Der Baustellenaward 2011 ging in die Steiermark

Beim Baustellenaward 2011 wurden auch heuer wieder ausgewählte ASFINAG Baustellen von Kunden bewertet: Von April bis Juni 2011 konnten alle Kunden via Internetvoting auf www.baustellenaward.at insgesamt zehn Baustellen bewerten.

„ARBÖ und ASFINAG haben das gemeinsame Interesse, das Autofahren auf den Autobahnen und Schnellstraßen noch sicherer zu machen. Die Zusammenarbeit ist konstruktiv und von gegenseitigem Vertrauen getragen.“

Mag. Lydia Ninz
Generalsekretärin ARBÖ

Am Ende wurde durch eine Jury aus den abgegebenen Kundenbewertungen und vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen die effizienteste Baustelle ausgewählt und prämiert.

Den Baustellenaward 2011 gewann das Bauteam um ASFINAG Projektleiter Claus Barboric mit der Baustelle Traboch-Mautern auf der A9 Pyhrn Autobahn.



CB-FUNK IM EINSATZ FÜR MEHR VERKEHRSSICHERHEIT

ALARMSENDER ERHÖHT AUFMERKSAMKEIT

Übermüdung und Unaufmerksamkeit sind die häufigsten Unfallursachen von Lkws. Die Folge sind neben Personenschäden oft auch erhebliche Sachschäden durch Zerstörung des Warnleitanhängers bzw. an anderen Fahrzeugen.

Um solche Unfälle zu verhindern, nutzt die ASFINAG den CB-Funk, der zur Grundausstattung jedes Lkws gehört: Der neu entwickelte CB-Alarmsender erhöht die Aufmerksamkeit von Lkw-Fahrern vor Gefahrenstellen.

Durch die Ausstattung von Warnleitanhängern mit Antennen, die mit CB-Funkgeräten kommunizieren, kann nun in unterschiedlichen Sprachen im Bedarfsfall die Warnung „Achtung, Gefahrenstelle“ gefolgt von zwei Alarmtönen an den Fahrer gefunkt werden.

Nach einer Testphase von mehreren Monaten in drei Autobahnmeistereien gab es überaus positives Feedback der Frächter. 2011 wurden weitere 15 CB-Funkwarnsender angeschafft.



WENIGER STAU DURCH SCHNELLE REAKTION

FREIE FAHRT DURCH GUTE PLANUNG

Strategisches Ziel der ASFINAG ist eine Reduktion der Verkehrsbehinderungen um 10 % bis zum Jahr 2015 (im Vergleich zu 2010).

Dieses ambitionierte Ziel wurde im Jahr 2011 neben einem optimierten Baustellenmanagement vor allem auch durch das Umsetzen des neuen Ereignismanagements weiter verfolgt.

Ereignismanagement gut geplant

Ein aufeinander abgestimmtes Zusammenwirken der ASFINAG Organisationseinheiten ist nicht nur die Voraussetzung für ein funktionierendes Ereignismanagement, sondern auch der Hebel zur Erhöhung der Netzverfügbarkeit.

Einen hohen Stellenwert haben hierbei die ASFINAG Überwachungs- und Verkehrsmanagementzentralen und die Mitarbeiter der betrieblichen Erhaltung. Die Einhaltung der Alarmierungs- und Informationskette sowie die Arbeit des ASFINAG Einsatzleiters vor Ort entscheiden über den gemeinsamen Erfolg.

Wesentliche Zielsetzungen des ASFINAG Ereignismanagements:

- aktive und rasche Wiederherstellung des Normalzustands
- optimales gesellschaftsübergreifendes Zusammenwirken der ASFINAG Organisationseinheiten
- klare Zuständigkeiten, klare Kompetenzen, klare Schnittstellen
- klare interne Informations- und Kommunikationswege
- rasche und konsistente Informationsweitergabe (intern und extern)
- Aufwertung und Ausweitung des eigenen Aufgabenprofils
- Unterstützung der hoheitlichen Einsatzleitung (Behörde / Polizei)
- optimales Zusammenwirken mit Einsatz- / Behördenstäben

Kernelemente des neuen Ereignismanagements:

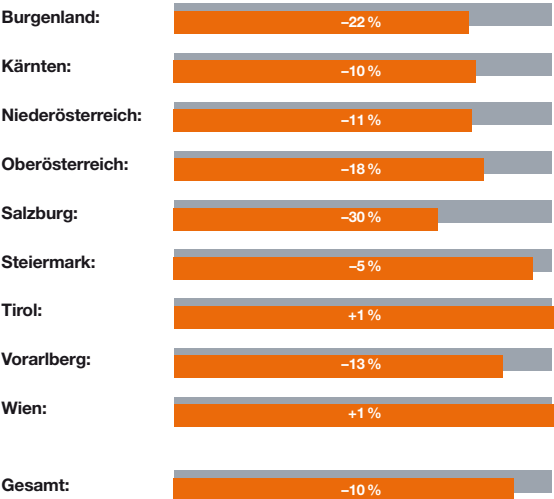
- neue Prozessgestaltung
- Etablierung eines ASFINAG Einsatzleiters mit einem aktiven Aufgabenportfolio
- neue Rollenverteilung der regionalen Überwachungs- und Verkehrsmanagementzentralen und der ASFINAG Verkehrsmanagementzentrale in Wien Inzersdorf
- Unterteilung des Ereignismanagements in drei Phasen (Alarmierung, Abwicklung und Nachbereitung)
- konsistente Informationsweitergabe und Dokumentation
- laufende Qualitätssicherung > kontinuierliche Prozessumsetzung > dynamische Weiterentwicklung

Verfügbarkeit

Zur Quantifizierung der Verfügbarkeit und der Verkehrsbehinderungen entlang des Streckennetzes bedarf es eines Berechnungsmodells, das 2011 erstmals zum Einsatz kam.

Im Fokus steht hier die Ermittlung von Staustunden, die über notwendige und geplante Einschränkungen hinausgehen.

Reduktion der Staudauer nach Bundesländern



STAUFREI IN DEN SÜDEN

ERFOLGREICHER AUSBAU DER MAUTSTELLE ST. MICHAEL

Durch den Ausbau von fünf zusätzlichen Abfertigungsspuren konnte die Mautstelle St. Michael im Lungau den Ansturm des Sommerreiseverkehrs bestens bewältigen. Nach der Eröffnung der zweiten Röhre des Tauerntunnels am 30. Juni 2011 ist die A 10 Tauern Autobahn nun im gesamten Bereich vierspurig ausgebaut. Der Erfolg: Zum ersten Mal kam es dort zur Hauptreisezeit in den Sommerferien zu keinen langen Wartezeiten.

Durch die fünf neuen Abfertigungsspuren Richtung Süden sowie die Forcierung der automatischen Abfertigung können stündlich bis zu 2.400 Fahrzeuge passieren. Der an einem Augustwochenende gemessene Spitzenwert von 2.332 abgefertigten Fahrzeugen bestätigt, dass die ursprünglichen Einschätzungen optimal berechnet wurden. Die manuelle Einweisung der Fahrzeuge im Bereich des Mautstellenvorplatzes zählt ebenso zu einer geglückten Neuerung der ASFINAG. Die planmäßige Umsetzung stellt für die nächsten Jahre eine gute Basis für eine möglichst staufreie und bequeme Abfertigung an der Hauptmautstelle St. Michael dar.





TV-Spot zur Rettungsgasse

ÜBERLEBENSCHANCEN STEIGEN UM 40 %

EINFÜHRUNG DER RETTUNGSGASSE

Mit 1. Jänner 2012 ist es gesetzliche Pflicht: Bei Stau-
bildung ist im Netz der ASFINAG eine Rettungsgasse
zu bilden. Rettung, Feuerwehr und Polizei kommen so
um bis zu vier Minuten schneller an den Unfallort – die
Überlebenschancen von schwer verletzten Unfallopfern
steigen daher um bis zu 40 Prozent.

ASFINAG initiiert 2011 umfassende Informationskampagne

Mit dem Beschluss der Umsetzung der Rettungsgasse
verwirklicht der Gesetzgeber einen langjährigen Wunsch
der Einsatzkräfte. Die ASFINAG wurde vom Ministerrat
2011 mit der Umsetzung einer Informationskampagne
beauftragt, mit dem ehrgeizigen Ziel: Alle Autofahrer
sollen am 1. Jänner 2012 wissen, wann, wo und wie sie
die Rettungsgasse bilden müssen.

Die im Oktober 2011 initiierte Kampagne schulte im
ersten Schritt die Mitarbeiter der Einsatzorganisationen.
Als zweiter Schritt wurde die Öffentlichkeit via Plakate,
Printmedien, Hörfunk, Fernsehen und online informiert.

Mit zwei Millionen Informationsbroschüren, knapp 700
TV-Spots, 200 Hörfunkspots, mehr als 600 Mobiltafeln,
Plakaten und Transparenten sowie 88 Einschaltungen in
Zeitungen und Magazinen konnte die ASFINAG damit
österreichweit große Aufmerksamkeit erlangen.

Zusätzlich werden auf www.rettungsgasse.com alle
Fragen zur Rettungsgasse beantwortet.

„Die Rettungsgasse ist ein wichtiges zusätzliches Instrument, um
schneller zu helfen und mehr Leben zu retten. Die Überlebenschancen
für Schwerstverletzte steigen um bis zu 40 Prozent. Für Rettungs-
organisationen wie den Samariterbund ist die Rettungsgasse eine
wichtige Innovation. Durch eine breit gestreute Kampagne der
ASFINAG werden Autofahrer über die richtige Vorgehensweise
informiert.“

Franz Schnabl
Präsident des Arbeiter-Samariter-Bundes Österreich

„Schnell und professionell helfen zu können, ist das Ziel des Roten
Kreuzes. Die Rettungsgasse ermöglicht rasche Hilfe auf Österreichs
Autobahnen und Schnellstraßen. Wir bedanken uns bei Verkehrs-
ministerin Doris Bures und der ASFINAG für die Umsetzung.“

Fredy Mayer
Präsident Österreichisches Rotes Kreuz

„Die Einführung der Rettungsgasse ist wichtig. So können wir ge-
meinsam mit der ASFINAG und den anderen Rettungsorganisationen
schneller helfen und mehr Leben retten.“

KR Josef Buchta
Präsident des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbands

IFES-UMFRAGE ZUR RETTUNGSGASSE: DIE AUTOFAHRER WISSEN, WIE'S GEHT!

Auch eine aktuelle Umfrage unter österreichischen
Autofahrern, durchgeführt vom Meinungsforschungs-
institut IFES, bestätigt die Akzeptanz der neuen
Regelung eindrucksvoll:

- 97 Prozent ist die Rettungsgasse ein Begriff
- 96 Prozent sind der Überzeugung, dass die
Rettungsgasse Leben retten kann
- 91 Prozent sind dafür, dass die Rettungsgasse
beibehalten wird
- 75 Prozent wissen, dass die Rettungsgasse schon
bei Staubildung gebildet werden muss
- 89 Prozent wissen, wie man eine Rettungsgasse
bei zwei Spuren richtig bildet
- 73 Prozent kennen das richtige Verhalten bei drei
Spuren

„Die große Mehrheit der Autofahrerinnen und Auto-
fahrer weiß also, was bei der Bildung einer Rettungs-
gasse zu tun ist. Und wir sind zuversichtlich, dass
die praktischen Erfahrungen die Umfrage bald noch
übertreffen werden!“

SICHER, VERANTWORTUNGS- BEWUSST, KOMPETENT UND VERLÄSSLICH

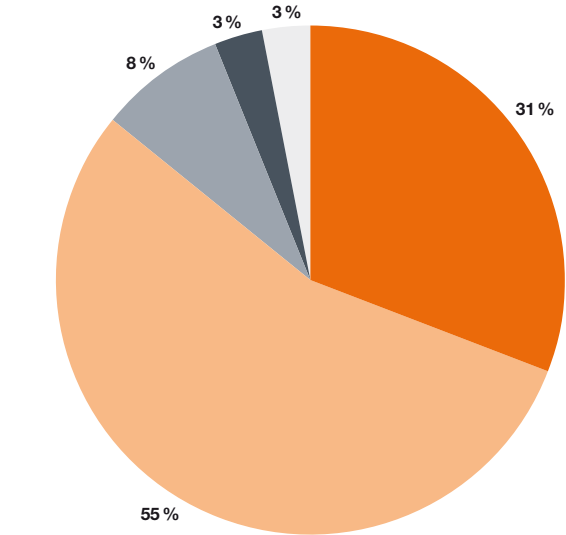
IMAGEANALYSE BESTÄTIGT GUTE ARBEIT

Dass die Kunden der ASFINAG mit dem Serviceangebot und den Leistungen des Konzerns zufrieden sind, bestätigt eine im Herbst 2011 vom IFES-Institut durchgeführte Imageumfrage. Die Verkehrsteilnehmer stellen der ASFINAG ein positives Zeugnis aus. So genießt das Unternehmen mit 91 Prozent einen äußerst hohen Bekanntheitsgrad und erfreuliche 86 Prozent der Autofahrer sind der Meinung, „dass die ASFINAG etwas für sie tut“.

Modern, innovativ, serviceorientiert

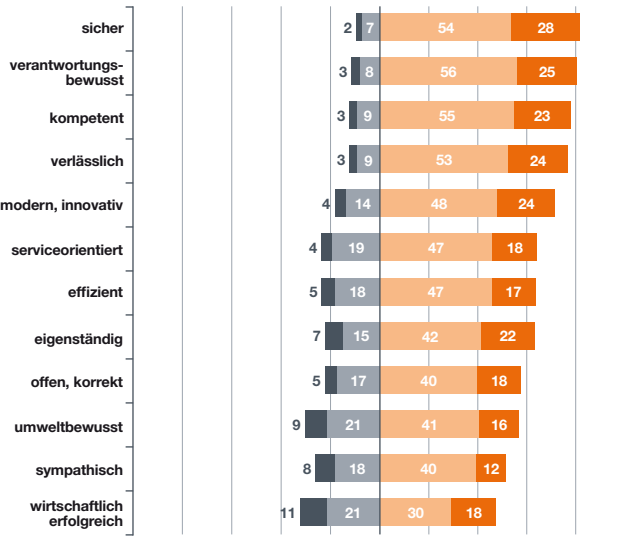
Beim Eigenschaftsprofil verbinden jeweils rund acht von zehn Autofahrern mit der ASFINAG die Attribute sicher, verantwortungsbewusst, kompetent und verlässlich. Gute Werte werden auch in den Bereichen modern, innovativ, serviceorientiert, effizient und eigenständig erzielt. Die Zustimmung bewegt sich zwischen 64 und 72 Prozent.

„HABEN SIE PERSÖNLICH DAS GEFÜHL, DASS DIE ASFINAG ETWAS FÜR DIE AUTOFAHRER TUT?“ (in Prozent)



■ trifft gar nicht zu ■ trifft eher nicht zu ■ trifft eher zu ■ trifft sehr zu ■ keine Angaben

„WIE SEHR TREFFEN DIE FOLGENDEN EIGENSCHAFTEN AUS IHRER SICHT AUF DIE ASFINAG ZU?“ (in Prozent)



■ trifft gar nicht zu ■ trifft eher nicht zu ■ trifft eher zu ■ trifft sehr zu

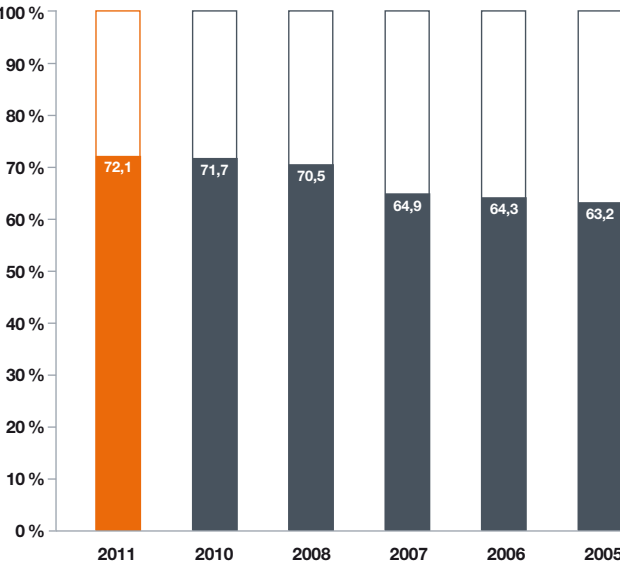
STEIGERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT

ZUFRIEDENHEIT DER KUNDEN HAT OBERSTE PRIORITÄT

Bei der jährlichen Kundenzufriedenheitsstudie der ASFINAG erreichte der Customer Satisfaction Index im Jahr 2011 bei Autofahrern 72 von 100 möglichen Punkten. Damit erzielte die ASFINAG eine weitere Steigerung der Zufriedenheit gegenüber den Vorjahren.

Im Detail wurden vor allem die Bereiche Sicherheit, Rastmöglichkeiten, Verkehrsflüssigkeit sowie Abwicklung und Organisation der Mautstellen positiv von den Kunden bewertet. Das Ziel der ASFINAG ist klar definiert: Die Zufriedenheit unserer Kunden hat oberste Priorität. Deshalb werden alle Bewertungen zusätzlich in Expertenzirkeln mit den Stakeholdern diskutiert, um neue Lösungen zu finden.

CUSTOMER SATISFACTION INDEX



Angaben in Prozent

GUT INFORMIERT
INTELLIGENTE SERVICES FÜR UNTERWEGS

TOLL2GO SMARTPHONE APP „UNTERWEGS“

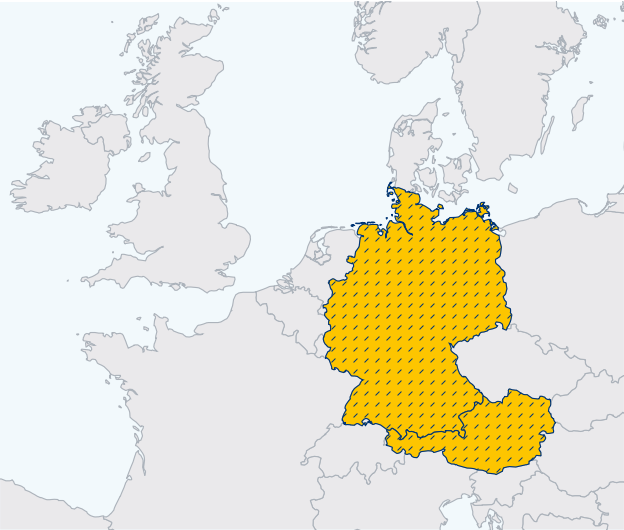
Seit Anfang September 2011 ist Toll2Go, ein gemeinsames Service der ASFINAG und der deutschen Toll Collect GmbH, österreichweit im Einsatz. Diese neue Entwicklung bringt vor allem Transportunternehmen Vorteile, deren Fahrzeuge ab 12 t höchstzulässigem Gesamtgewicht in Deutschland und Österreich unterwegs sind.

Mit Toll2Go ist seit dem letzten Jahr nur noch ein Gerät zur Mautentrichtung für beide Länder notwendig. Rund 30.000 Fahrzeuge nutzen Toll2Go bereits; wöchentlich kommen bis zu 1.600 Neuregistrierungen dazu. Die Performance des deutschen Fahrzeuggerätes zeigt sich stabil und befindet sich innerhalb der vereinbarten Qualitätskennzahlen.

Die ASFINAG agiert immer am Puls der Zeit. Deswegen stellt das Unternehmen seit Mitte August 2011 ihre Verkehrsinformationen zusätzlich zum bestehenden Portfolio als kostenlose Applikation für das Smartphone zur Verfügung. „ASFINAG Unterwegs“ informiert schnell und praktisch über das aktuelle Verkehrsgeschehen und begleitet den User verkehrsträgerunabhängig rasch zu seinem Ziel. Laufende Kundenrückmeldungen helfen der ASFINAG, die angebotenen Funktionalitäten der Smartphone-App zielgruppenpunktgenau auf dem neuesten Stand zu halten.

„ASFINAG Unterwegs“

- Verkehrsinfos: Informationen zu Verkehrsstörungen (wie Staus, Unfällen, Sperren, Baustellen, Schneekettenpflicht) in Echtzeit.
- Webcams: Livebilder der über 400 ASFINAG Webcams, die zum schnelleren Zugriff auch als Favoriten gespeichert werden können.
- ASFINAG Service Center: Aufbau einer telefonischen Verbindung mit dem ASC mit nur einem Klick.
- Eilmeldung: Kundenmeldung von Verkehrsbehinderungen oder gefährlichen Situationen via APP an das ASFINAG Service Center und den ÖAMTC.



VIDEOMAUT

Durch Erfassung des Kennzeichens mittels Kamera wird an der Mautstelle automatisch registriert, ob der Fahrer eine Videomautlizenz zur Durchfahrt hat. Diese kann wahlweise an einer Vertriebsstelle, via SMS oder im Internet erworben werden. Das Videomautsystem kam bereits 1990 in einer ersten Testreihe mit Besitzern von Pkw-Jahreskarten an der Hauptmautstelle Schönberg zum Einsatz. Mittlerweile zählt das System nach jahrelangen Tests und stetigen Verbesserungen zum Servicestandard an allen Sondermautstellen.

Erkennungsrate von 97 Prozent garantiert schnelle Fahrt

Mit einer Erkennungsrate von 97 Prozent bietet die Videomaut den Kunden eine schnelle, bargeldlose Abfertigung, und das ohne Mehrkosten für weitere Geräte. Der Einsatz der Videotechnik auf allen Abfertigungsspuren ermöglicht der ASFINAG, pro Spur mehr als 700 Fahrzeuge in der Stunde abzufertigen – im Vergleich zur manuellen Variante bedeutet das die dreifache Pkw-Anzahl. Insgesamt wurden 34,2 Mio. Durchfahrten registriert, davon rund 17 Mio. per Videomaut.

ABFERTIGUNG VIDEOMAUT			
Abfertigung Videomaut*	2011	2010	2009
	17,1	16,3	15,4

* in Mio. Euro



LÄRMSCHUTZ

ASFINAG schützt Umwelt und Anrainer

Ein wesentlicher Teil von Umwelt- und damit Anrainer-schutz ist der Bau von Lärmschutzmaßnahmen. Die ASFINAG handelt bei der Errichtung von Lärmschutz auf Basis der rechtlichen Verpflichtungen (Gesetze, Richtlinien, Normen) gemäß dem Stand der Technik und stellt so den größtmöglichen Schutz von Mensch und Umwelt sicher. Die Auswirkungen des Straßenlärms werden bereits in der Entwicklungsphase der Bauvorhaben der ASFINAG nach Möglichkeit vermieden, vermindert oder ausgeglichen.

Mehr Lebensqualität für Anrainer

Die ASFINAG übernimmt im Zuge einer Projektentwicklung im Spannungsfeld zwischen den Interessen der Verkehrsteilnehmer (Sicherheit, Verfügbarkeit) und der Anrainer eine vermittelnde Rolle. Zum einen stellt die ASFINAG den Verkehrsteilnehmern ein hochrangiges und verkehrssicheres Straßennetz zur Verfügung. Zum anderen ist es die Aufgabe der ASFINAG, die Anrainer vor (zusätzlichen) Lärm- und Umweltauswirkungen zu schüt-

zen. Lärmschutzwände sind dabei eine von mehreren möglichen Maßnahmen zur Reduzierung der Ausbreitung des Lärms durch den Straßenverkehr. Die ASFINAG setzt dabei auf innovative und moderne Projekte, die aber auch strengen Wirtschaftlichkeitskriterien entsprechen müssen.

LÄRMSCHUTZINVESTITIONEN 2011				
- Die Lärmschutzinvestitionen betrugen 2011 rund 38 Mio. Euro. - Dabei entfielen 10,7 Mio. Euro auf die Umweltentlastungsmaßnahmen auf der A 10 Tauern Autobahn. - Auf dem gesamten Streckennetz der ASFINAG gibt es derzeit 4 km² Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 1.250 km.				
Lärmschutzmaßnahmen*	2011	2010	2009	
	38	51	67	

* in Mio. Euro



Gestaltung

Die 2010 gestartete Gestaltungsinitiative der ASFINAG wurde 2011 mit Gestaltungswettbewerben weitergeführt. Die Auswahl der Siegerprojekte erfolgte durch eine Jury aus Mitarbeitern des Unternehmens und externen Architekten bzw. Landschaftsplanern.

Beurteilt wurden u. a. die landschaftsbezogene Gestaltung von Lärmschutzwänden unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten, sowie Qualität und Wirtschaftlichkeit.

„Die Einhausung der Inntal Autobahn im Stadtgebiet bringt für die Stadtteile Amras und auch Pradl eine massive Steigerung der Lebensqualität. Die zusätzlich gewonnenen Freiflächen sind für die Bevölkerung ein Ausgleich für die Belastungen der vergangenen Jahre.“

Christine Oppitz-Plörer
Bürgermeisterin der Stadt Innsbruck



Strategische Lärmkarten gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie

Die ersten Umgebungslärmkarten wurden der Öffentlichkeit 2009 präsentiert. Laut EU-Richtlinie ist eine Evaluierung der Lärmkarten im Jahre 2012 notwendig, dabei werden die zwischenzeitlich errichteten Maßnahmen der ASFINAG eingearbeitet, Neubaustrecken aufgenommen sowie die Emissionen (Verkehrsaufkommen, Fahrbahnbeläge, verordnete Geschwindigkeiten) neu berechnet. Die Lärmkarten 2012 stehen ab Frühjahr 2012 zur Einsicht bereit.

DIENTANWEISUNG
Grundlage für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen am Bestandsnetz stellt die Dienstanweisung des BMVIT dar. Im Jahre 2011 wurde eine Novellierung dieser Dienstanweisung vorgenommen, in welcher die Erfahrungen aus der Anwendung der Dienstanweisung aus 2006 eingearbeitet wurden. Künftig ist die bauliche Umsetzung von Lärmschutz zeitlich an die Umsetzung anderer Baumaßnahmen am Bestand gebunden. Die Verkehrssicherheit sowie betriebliche Erfordernisse werden bei den Planungen stärker berücksichtigt. Bei sehr hohen Lärmbelastungen besteht nun auch die Möglichkeit für die betroffenen Anrainer, geförderte Lärmschutzmaßnahmen auf ihrem Grundstück zu errichten. Hochbelastete Wohngebäude werden künftig bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit höher bewertet.

Lärmschutz in der Praxis

Zu den besonders erwähnenswerten Projekten 2011 gehören die Einhausung Amras an der A 12, der Lärmschutz Knoten Steinhäusl an der A 1 West Autobahn und A 21 Wiener Außenring Autobahn sowie die Einhausungen in Flachau und Eben auf der A 10.

1. Einhausung Amras:

Im Innsbrucker Ortsteil Amras weist die A 12 Inntal Autobahn die höchste Verkehrsfrequenz von Tirol auf.

Zum Schutz der Anrainer (rund 70.000 Fahrzeuge täglich) hat die ASFINAG den Bau einer knapp 910 Meter langen Einhausung und 11.000 Quadratmeter zusätzliche Lärmschutzwände realisiert.

Dadurch konnte für 3.028 Gebäudeöffnungen (Fenster und Türen der betroffenen Häuser) die Lärmbelastung unter den Grenzwert gesenkt werden.

Bei den restlichen 133 Gebäudeöffnungen, die noch über dem gesetzlichen Grenzwert liegen, ist durch den Lärmschutz Amras eine deutliche Reduktion der Lärmbelastung nachweisbar.

Die Einhausung trägt dadurch wesentlich zur Dezimierung der Lärmemission bei und verbessert die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung dadurch enorm. Seitens der Stadt Innsbruck wird überlegt, die Oberfläche des Tunnels Amras (ca. 22.000 m²) für Freizeitgestaltung wie Spielplätze und sportliche Aktivitäten nachhaltig zu nutzen.

Die Gesamtlänge der Einhausung Amras beträgt 910 Meter. Die Gesamtkosten liegen bei 53,84 Mio. Euro, der Beitrag des Landes Tirol und der Stadt Innsbruck ist jeweils 2,7 Mio. Euro.

Baubeginn war im Herbst 2009, Gesamtverkehrsfreigabe im Herbst 2011.

2. Anrainerschutz Knoten Steinhäusl:

Der Knoten Steinhäusl führt die A 1 West Autobahn bei km 29 und die A 21 Wiener Außenring Autobahn zusammen. Das Siedlungsgebiet in diesem Bereich zählte mit Grenzwertüberschreitungen von bis zu 14 Dezibel zu den höchstbelasteten Bereichen im Streckennetz der ASFINAG. Zum Schutz der Anrainer setzte die ASFINAG ein einzigartiges Projekt aus konventionellen Lärmschutzwänden, einer abgewinkelten Wand mit einer Höhe von 7,5 Metern sowie einer Mittellärmschutzwand mit einer Höhe von 6,5 Metern um. Die Gesamtfläche der Lärmschutzmaßnahmen beträgt 34.000 Quadratmeter.

Durch die Abstimmung mit allen Einsatz- und Hilfsorganisationen sowie die Einbettung in das Landschaftsschutzgebiet „Wienerwald“ zählt dieses Projekt zu einer wichtigen Umweltmaßnahme. Die Baukosten der Ende November 2011 abgeschlossenen Bauarbeiten betrugen rund 9 Mio. Euro.

3. Umweltentlastungsmaßnahmen an der A 10:

Die Einhausung Flachau wurde mit Gesamtherstellungskosten von 18,5 Mio. Euro im September 2011 fertiggestellt. Der Bau der Galerie Oberweißburg mit Gesamtherstellungskosten von 7,6 Mio. Euro finalisiert die ASFINAG im Sommer 2012. Die Errichtung der Einhausung Zederhaus ist mit einem Budget von 69 Mio. Euro für das Jahr 2013 vorgesehen.



Foto: Günter R. Wett; Architektur: DI Arch. Anton Widauer

ARBEITSSICHERHEIT

VERANTWORTUNG FÜR MITARBEITER UND AUFTRAGNEHMER

Im Jahr 2011 wurden von Vorstand und Geschäftsführung der ASFINAG besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der Sicherheitsstandards für Mitarbeiter und Auftragnehmer gelegt.

Ziel war, die Sicherheit am Arbeitsplatz zu erhöhen, um auch die Ausfallstage aufgrund von Arbeitsunfällen zu verringern. Deshalb wurden in allen Gesellschaften umfangreiche den Gefahren angepasste Änderungen vorgenommen.

Verantwortung für Mitarbeiter

Mit einem neu überarbeiteten Konzept des Arbeitnehmerschutzes stehen in Zukunft noch strengere Sicherheitsvorkehrungen an der Tagesordnung.

Die Neuerungen des ASFINAG internen Prozesses „Arbeitnehmerschutz gewährleisten“ wurden in Schulungen für Führungskräfte vermittelt und dienen dazu, präventive Maßnahmen einzuleiten und pro-aktiv mögliche Unfallgefahren abzuwenden.

Unternehmensweit einheitliche und gleich hohe Standards bei Sicherheitsvorkehrungen werden sowohl durch interne Abstimmungen als auch durch entsprechende Beauftragung von externen Fachleuten sichergestellt werden.

Die behördlichen Auflagen von Arbeitsstättenbewilligungen an 45 Standorten werden zeitnah umgesetzt.

Verantwortung für Auftragnehmer

Die ASFINAG Bau Management GmbH konzentriert sich in erster Linie auf Sicherheit auf den Baustellen, die sowohl für die eigenen Mitarbeiter, die Mitarbeiter von Auftragnehmern der ASFINAG, wie auch für Kunden eine erhöhte Sicherheit zum Ziel hat. Die Basis dafür wurde mit einem Leitfaden für Arbeitssicherheit auf Baustellen gelegt, die im Wesentlichen die Themen „Pflichten und Sphären der handelnden Personen“, „Aufgabenzuordnung in der Planungs- und Bauphase“ sowie die „Öffentlichkeitsarbeit bei Ereignissen“ zum Inhalt hat.

Seit 2011 wurde darüber hinaus die tägliche Prüfung der Baustellenverkehrsführung als Standard installiert. Um zukünftig sicherzustellen, dass Auftragnehmer im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie die Arbeitssicherheit der Baustellen erhöhen, wurden entsprechende Kriterien (Dokument „Verhalten auf Autobahnen“) in Ausschreibungsoperatoren eingebunden. Dies stellt sicher, dass Auftragnehmern zum richtigen Verhalten auf Autobahnen und Schnellstraßen verpflichtet werden.

Sichere Hilfsmittel für die tägliche Arbeit

Die ASFINAG Servicegesellschaften verwenden in der Straßenerhaltung seit Jahren hochprofessionelle Arbeitsmaterialien, die zum Teil eigens angefertigt wurden. Eigenbauten für die Tunnelwäsche, Pflugplatten für die Radlader oder Kanaldeckel-Hebegeräte kommen so täglich zum Einsatz. Damit weiterhin höchste Sicherheit gewährleistet ist, ließ die ASFINAG diese Geräte durch externe Prüfstellen (z. B. TÜV Austria) beurteilen und verbessern.

Keine Gefahr durch Gefahrgut

Auch der Umgang mit gefährlichen Arbeitsstoffen – vor allem hinsichtlich korrekter Lagerung – wurde 2011 kontrolliert, evaluiert und dokumentiert. In jeder Autobahnmeisterei liegen ab jetzt entsprechende Listen und Sicherheitsdatenblätter des Gefahrguts auf. Richtige Erstmaßnahmen beim Kontakt mit solchen Stoffen verhindern schwerwiegende Unfälle.

Lernen aus Fehlern

Die ASFINAG nützt das Fachwissen der Präventivkräfte für vorbeugende Maßnahmen und stellt sicher, dass aus Unfällen die notwendigen Schlussfolgerungen abgeleitet werden um mögliche zukünftige Unfälle zu vermeiden.



ES FUNKTIONIERT!

Die im Jahr 2011 ergriffenen und eingeleiteten Maßnahmen zeigen Wirkung: 2011 lagen die Fehlzeiten der Beschäftigten aufgrund von Arbeitsunfällen bei rund einem halben Tag pro Person. In der ASFINAG ereigneten sich im letzten Jahr keine arbeitsbedingten Todesfälle.

SICHER ARBEITEN AUF BAUSTELLEN

GUTE PLANUNG VON ASFINAG UND AUFTRAGNEHMERN

Ständig wechselnde Arbeitsbedingungen, oft unter extremen Witterungseinflüssen und unter Zeitdruck, stellen für die Bauarbeiter eine extreme Belastung dar.

Um die Arbeitssicherheit zu verbessern, wurden 2011 unter anderem folgende Ziele verfolgt:

- Leitfaden Arbeitssicherheit auf Baustellen
- Unfalldatenerfassung auf Baustellen
- Anpassung der Ausschreibungen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie

Durch eine verbesserte Zusammenarbeit von ASFINAG mit dem bauausführenden Unternehmen und unter Einbeziehung der Planenden können

- eine Steigerung der Qualität des Bauwerkes,
- eine Optimierung von Arbeitsabläufen,
- eine präzise Bauzeitfestlegung und
- eine exakte Planung von Kosten und Finanzierung erreicht werden.

In der Folge entwickelte die ASFINAG gemeinsam mit dem Arbeitsinspektorat einen neuen Leitfaden für Unfallmaßnahmen. Zusätzlich sorgen der Einsatz von Planungs- und Baustellenkoordinatoren, Mitarbeiterschulungen und ein Ausbau an Präventivmaßnahmen für mehr Sicherheit.

Neben der Erstellung dieses Leitfadens wurden auch sämtliche Baustellenunfälle im vergangenen Jahr erhoben. Im Jahr 2011 haben sich 75 Arbeitsunfälle auf Baustellen der ASFINAG ereignet, die alle durch Eigenverschulden der Auftragnehmer verursacht wurden.

ASFINAG denkt weiter

Für die Zukunft ist angedacht, im Bereich der Forschung mitzuwirken. Die ASFINAG will sich künftig in Forschungsprojekte seitens der Bauindustrie gemeinsam mit diversen Universitäten einbringen und damit einen wichtigen Beitrag für die Umwelt leisten.



ASFINAG DENKT AUCH AN ANDERE

ZWEI UNIMOGS FÜR HAITI GESPENDET

Das Erdbeben in Haiti 2010 war das stärkste Erdbeben der Geschichte von Nord- und Südamerika. Tausende Todesopfer, Millionen Menschen obdachlos und zahlreiche Bauwerke und Straßen wurden zerstört.

Die österreichische Hilfsorganisation Power of Hope setzt sich gemeinsam mit dem Hollywood-Schauspieler Sean Penn für den Wiederaufbau der Infrastruktur ein.

Haiti braucht Fahrzeuge, die extremen Anforderungen standhalten und die auch einfach und ohne großen elektronischen Aufwand zu reparieren sind, damit die Arbeiten im Katastrophengebiet so schnell wie möglich voranschreiten können. Dafür hat die ASFINAG zwei UNIMOgs gespendet, die dringend im Katastrophengebiet rund um das Gebiet bei Port au Prince benötigt werden.

2011 hat die ASFINAG für dieses Hilfsprojekt zwei Fahrzeuge im Wert von rund 30.000 Euro zur Verfügung gestellt.



MITARBEITER

UNTERNEHMENSKULTUR IST WICHTIG

Auf Basis der Ergebnisse der Mitarbeiterumfrage Ende 2010 konnte die ASFINAG ihre gesamten Verbesserungspotenziale identifizieren.

Unternehmenskultur hat einen hohen Stellenwert: Rund 40 Führungskräfte erarbeiteten Grundsätze für Führungskräfte und Mitarbeiter. Die der Mitarbeiter wurden durch Fokusgruppen aus verschiedenen Bereichen evaluiert. Im Jahr 2012 werden diese Grundsätze konzernweit implementiert. Darüber hinaus präsentiert sich die interne Kommunikation neu strukturiert, um den Wunsch der Mitarbeiter nach umfassenderer Information besser nachkommen zu können.

2.800 Tage Aus- und Weiterbildung

Wesentliche Maßnahmen setzte der Konzern auch im Bereich Aus- und Weiterbildung. Zu den Neuerungen der ASFINAG gehören die Neuorganisation der Ausbildung der Führungskräfte und Projektleiter und das Angebot von speziellen Trainings innerhalb des Unternehmens für den optimalen internen Wissenstransfer.

„Wir möchten mit unseren Mitarbeitergrundsätzen in erster Linie ausdrücken, dass die Mitarbeiter das wertvollste Gut des Unternehmens sind. Sie agieren eigenverantwortlich und sind leistungsbereit, teamfähig und motiviert. Der Auftrag an die Führungskräfte ist es nun, diese Voraussetzungen zu fördern und im Unternehmen umzusetzen, um gemeinsam mit den Mitarbeitern eine positive Unternehmenskultur zu gestalten.“

Karl Fadinger
Vorsitzender des Betriebsrates der ASFINAG Konzernvertretung

WEITERBILDUNG

Im Jahr 2011 haben sich die Mitarbeiter der ASFINAG an insgesamt rund 2.800 Tagen weitergebildet. Das entspricht einer durchschnittlichen Weiterbildung von rund einem Tag pro Mitarbeiter und Jahr. (Dieser Wert wurde für das Berichtsjahr 2011 erstmals erhoben.)

Rotation erwünscht und Fluktuation gesenkt

Durch die Entwicklung von Kennzahlen hinsichtlich interner Beförderungen bzw. der Rotation von Mitarbeitern zwischen den Gesellschaften wird auch der „Weiterentwicklung“ weiterhin besondere Beachtung geschenkt.

Das sowie der Umstand, dass die Umstrukturierungen in der ASFINAG abgeschlossen sind, haben dazu beigetragen, die Fluktuation im Unternehmen im Vergleich zu den Vorjahren zu senken.

ASFINAG setzt auf interne Information und Kommunikation

Die Konzerngesellschaften stellten die Ergebnisse den Mitarbeitern ausführlich dar und ergriffen jeweils zielorientierte Maßnahmen. Zu den konzernweiten Verbesserungen in der Dimension „Information & Kommunikation“ zählen u. a. die Neustrukturierung von Besprechungen, die Nutzung von verschiedenen Kommunikationskanälen und ein Verstärken von Hintergrundinformation zum besseren Verständnis – speziell in Veränderungssituationen. Darüber hinaus hat jede Gesellschaft eigene Schwerpunkte gesetzt, um den unterschiedlichen Situationen in den Abteilungen gerecht zu werden.

Im Jahr 2011 wurde eine Richtlinie zur Definition der Führungsebenen im Unternehmen erstellt. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen (erstmalige Auswertung für das Jahr 2011) bezieht sich auf die dort festgelegte Struktur und berücksichtigt alle Mitarbeiter bis zur Ebene der Teamleiter.

Insgesamt fallen 99,9 Prozent der Mitarbeiter der ASFINAG unter Kollektivvereinbarungen. In der Regel handelt es sich dabei um unbefristete Dienstverträge. Vom Kollektivvertrag ausgenommen sind Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer, Aushilfskräfte im Mautbereich bis zu einer Beschäftigungsdauer von drei Monaten, Arbeitnehmer mit Sonderverträgen in verantwortlichen leitenden und technischen Stellungen sowie Ferialpraktikanten und Volontäre.

Zwischen Vorstand und Arbeitnehmervertretung ist eine Sozialvereinbarung in Kraft. Sie regelt das Budget je Mitarbeiter für Essenszuschuss, Unfallversicherung, Gesundheit, Sport, Freizeit, Kultur und Weihnachtsgeschenk.

Die Beiträge des Unternehmens zu einer Mitarbeitervorsorgekasse sind ebenfalls im Kollektivvertrag geregelt und werden für alle Mitarbeiter mit ASFINAG Dienstvertrag entrichtet. Dem Unternehmen entstehen durch diese Beiträge keine langfristigen Verbindlichkeiten.

Die Arbeitnehmervertretung ist in allen Aufsichts- und Beiräten vertreten, es finden regelmäßige Jour fixes des Konzernbetriebsrates sowie mit Vorstand und Geschäftsführung statt. Informationen an die Mitarbeiter erfolgen immer unmittelbar (Vorstands- / Geschäftsführungsinformation im Intranet) bzw. entsprechend der gesetzlichen Anforderungen. Mit allen Mitarbeitern werden regelmäßig Mitarbeitergespräche geführt.

MITARBEITERZAHLEN IM ÜBERBLICK

Gesellschaft	2011	2010	2009
Mitarbeiter per 31.12.	2.727	2.719	2.676
ASFINAG Mitarbeiter	2.000	1.932	1.839
Mitarbeiter der Länder	727	787	837
Anteil Teilzeitmitarbeiter	9,4 %	8,6 %	7,0 %
Mitarbeiter gesamt nach Gesellschaften			
ASFINAG Holding	122	119	121
ASFINAG Service GmbH	1.519	1.527	1.510
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	264	261	255
ASFINAG Bau Management GmbH	255	263	244
ASFINAG Maut Service GmbH	564	545	541
ASFINAG International GmbH	3	4	5
Fluktuation gesamt *	3,5 %	2,7 %	6,5 %
Frauenanteil gesamt	19,2 %	17,7 %	17,9 %
Frauenanteil in Führungspositionen	11,0 %	–	–
Ø-Abwesenheitstage pro Mitarbeiter (Krankenstand)	4,0 %	3,7 %	3,9 %
Ø-Abwesenheitstage pro Mitarbeiter (aufgrund Arbeitsunfall)	0,2 %	0,2 %	0,2 %

* Zur Fluktuation ab dem Jahr 2010: Darstellung der Austritte, außer: Konzernübertritte, Austritte bedingt durch befristete Verträge (temporäre Mitarbeiter), Beendigung des Überlassungsvertrages für Ländermitarbeiter und Austritte bedingt durch Pensionsantritt; Fluktuation vor 2010 berücksichtigt alle Austritte

VON MITARBEITERN ERDACHT, FÜR KUNDEN GEMACHT

DER ASFINAG INNOVATIONSWETTBEWERB 2011

Der ASFINAG Innovationswettbewerb 2011 stand mit dem Motto „Von Mitarbeitern erdacht, für Kunden gemacht“ ganz im Zeichen der ASFINAG Strategie.

Die Mitarbeiter konnten von März bis Juni 2011 ihre Ideen einreichen. Aus 79 eingebrachten Beiträgen wurden 12 Innovationen gewählt:

- Kategorie 1: Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Schneefräspunkte
 - Reflektoren auf temporären Leitwänden im Zuge der Baustellenverkehrsführung
 - LED-Warnleiste auf Autobahnauffahrten
 - Fangzaun für auf Autobahn geratene Tiere
- Kategorie 2: Steigerung der Streckenverfügbarkeit
 - Schwenkhebel und Konsole für die Befestigung des Seitenpflugsegmentes am Unterfahrschutz
 - Günstige Reparatur der Entwässerungsschürze eines Fahrbahnüberganges
 - Aufwandsreduktion beim Mähen von Mittel- und Randstreifen durch Einsatz von Habichtskraut
- Kategorie 3: Erhöhung der Kundeninformation
 - Orientierungskennzeichnung entlang des ASFINAG Straßennetzes
 - Versprechen an unsere Kunden
 - Mehrsprachige Anzeigen auf VBA
 - GODBI – GO Direkt Balance Information
 - Online GO-Box Order

Wie geht's weiter?

Um diese 12 Ideen der Mitarbeiterbeiträge 2011 auch nach Abschluss des Wettbewerbs nicht aus den Augen zu verlieren und die Umsetzungen dieser gezielt zu forcieren, hat sich jeweils ein Umsetzungsverantwortlicher aus dem zuständigen Fachbereich – ähnlich einer Patenschaft – einer Idee angenommen. Damit ist ein möglicher Informationsaustausch zwischen dem Ideeneinreicher und dem Fachbereich als auch eine laufende Berichterstattung über die jeweiligen Fortschritte im Rahmen des ASFINAG Management-Reviews gegeben.



ASFINAG IST AUSGEZEICHNET

AWARDS 2011

„Sehr gut“ für asfinag.at

In einer Studie von „Fonda“ (Full-Service-Agentur für digitale Medien und Kommunikation) wurden Österreichs Top-100-Unternehmen zum Trend der Internetnutzung untersucht. Die Top-100-Unternehmen wurden anhand der Top-500-Liste aus dem „Trend Spezial“ ausgewählt. www.asfinag.at und mobile.asfinag.at haben nach dem Schulnotensystem sehr gut abgeschnitten und die Note 1,35 erhalten! Damit gehört die ASFINAG zu einem der zehn Unternehmen von den 100, die mit „Sehr gut“ benotet wurden. (Quelle: www.fonda.at)

Besonders positiv hervorgehoben wurden:

- Sinnvoll gekürzte mobile Website
- Auswahlmöglichkeit auf der Startseite zwischen mobiler und Vollversion
- Die mobile Version bietet praktische Informationen für unterwegs.

Das GIS der ASFINAG international ausgezeichnet

Seit 2003 hat sich das GIS (Geografisches Informationssystem) zu einem wesentlichen Werkzeug in der ASFINAG entwickelt. Geodaten, Bestandsdaten und Fachdaten aus verschiedenen Fachdatenbanken werden über Web-Technologien allen Mitarbeitern zur Verfügung gestellt.

Der ASFINAG wurde der Special Achievement Award im Rahmen der Esri International User Conference (Esri UC) in San Diego, Kalifornien, im Juli 2011 überreicht. Dieser Preis steht für eine Anerkennung der Visionen, Innovationen und Umsetzungen von GIS-Technologien im Unternehmen.

Internationaler Preis für Verkehrssicherheit und Unfallverhütung – OttoCar 2011 für Visualisierung Hanssonkurve

Das zehnte Festival AutoVision und damit die Preisverleihung des OttoCar 2011 fand am 15. September 2011 im Rahmen der 64. Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt statt.

Vor mehr als 160 internationalen Vertretern von Werbe-, PR- und Multimediaagenturen der Automotivindustrie und – medien sowie Produzenten und weltweiten Fernsehstationen wurden Preise in insgesamt 41 Kategorien vergeben.

Die ASFINAG und ihr Auftragnehmer SBVS Schreinlechner + Bliem Visual Solutions OG gewannen für die Visualisierung der Verkehrsführungsphasen der Generalsanierung der Hanssonkurve auf der A 23 Südosttangente Wien den silbernen OttoCar in der ganz jungen Kategorie „Verkehrssicherheit und Unfallverhütung“.

Verkehrssaward 2011 – And the award goes to Autobahnmeisterei Seewalchen!

Sechs Kategorien wurden im Zuge des zehnten „Ö3-Verkehrssawards“ für den täglichen Beitrag zur Verkehrssicherheit prämiert. In der Kategorie Straßenmeisterei ging der Award an die Autobahnmeisterei Seewalchen. Die Autobahnmeisterei hatte in diesem Fall mit der Entfernung von Melasse, einer besonders zähen Flüssigkeit, zu kämpfen. Ein Lkw war im Zuge eines Unfalles umgestürzt und die Melasse war auf die Fahrbahn geronnen. Die Reinigung der Fahrbahn gestaltete sich technisch sehr schwierig, die Situation wurde von den Mitarbeitern bravourös gemeistert.

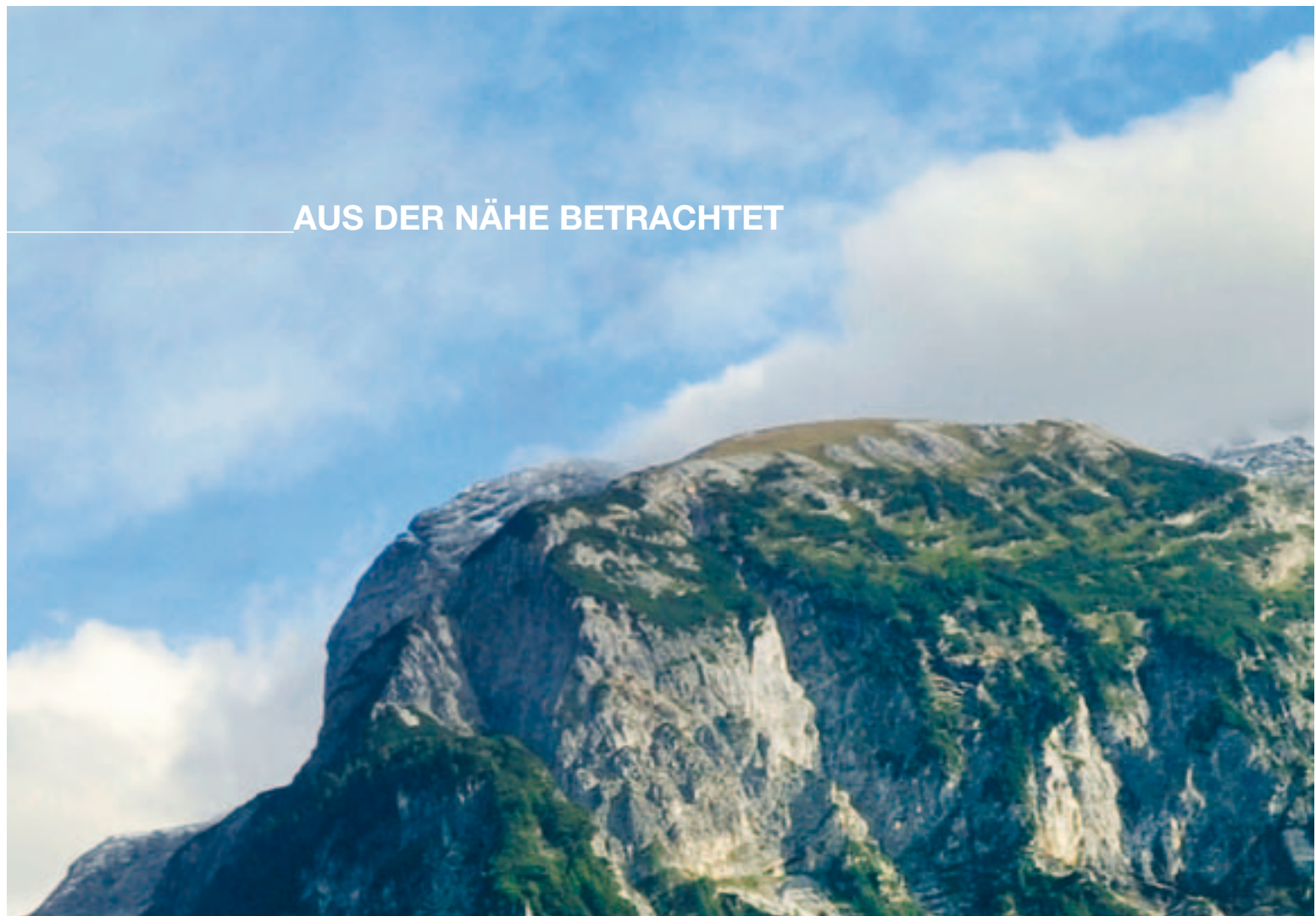
**AUS DER PERSPEKTIVE DER
NACHHALTIGKEIT GESEHEN**



IM GANZEN GESEHEN



AUS DER NÄHE BETRACHTET





PERSPEKTIVE NATUR

NUTZEN STEIGERN – AUSWIRKUNGEN MINIMIEREN

„Der Bau von Autobahnen und Schnellstraßen ist nur unter beträchtlichem Ressourceneinsatz und sichtbaren Eingriffen in die Umwelt und die Landschaft zu realisieren. Die ASFINAG ist sich der damit verbundenen Verantwortung bewusst, daher werden beim Neubau von Straßen Projekte im Sinn eines vorsorgenden Umweltschutzes umgesetzt. Dabei werden Fragen der Auswirkungen auf Boden, Luft und Wasser ebenso berücksichtigt wie der Schutz der Artenvielfalt und Einflüsse von Lärm und Licht entlang der Autobahnen. Das bestehende Straßennetz wird kontinuierlich an den aktuellen Stand der Technik angepasst (z. B. Nachrüstung von Gewässerschutzanlagen) und bei Erneuerungen von Bauwerken wird ein hoher Wert auf den Einsatz von Recyclingbaustoffen gelegt. Im Betrieb der Straßen optimiert die ASFINAG laufend den Mitteleinsatz (Fuhrpark, Streugut, Energieeinsatz etc.) bei gleichzeitiger Sicherstellung eines flüssigen und sicheren Verkehrsablaufes. So wurden zum Beispiel konkrete Ziele zur Einsparung von Energie in die Unternehmensstrategie aufgenommen. Auch innerbetriebliche Umweltschutzmaßnahmen werden sowohl in den Prozessen zum Arbeitsablauf als auch in der Beschaffung (z. B. von IT-Systemen) gesetzt.“

DI Alois Schedl

Herausforderungen

Alle nicht direkt durch die ASFINAG beeinflussbaren Faktoren im Bereich der Umwelt stellen eine Herausforderung – auch für die Wahrnehmung des Unternehmens in der Öffentlichkeit – dar. Die Emissionen des Verkehrs werden in Zusammenhang mit Klimaerwärmung, Feinstaub und Lärm stark diskutiert. Eine Beeinflussung der verkehrsbedingten Auswirkungen durch den Errichter und Betreiber der Infrastruktur ist nur beschränkt möglich. In Abstimmung mit dem Gesetzgeber, anderen Infrastrukturbetreibern, Gebietskörperschaften und weiteren Stakeholdern ist die ASFINAG bestrebt, in den Diskussionen die infrastrukturseitigen Möglichkeiten aufzuzeigen und ihren Beitrag zur Lösung der Fragestellungen zu leisten.

WENIGER ABGASE = WENIGER MAUT ZAHLEN

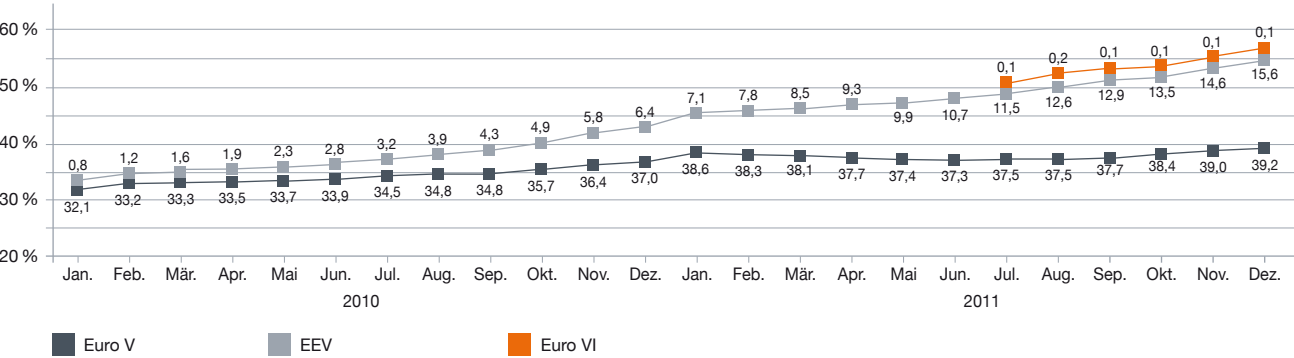
DIE ÖKOLOGISIERUNG DER LKW-MAUT

Seit Anfang 2010 sind in Österreich die Tarife des GO Mautsystems für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t hzG nach Emissionsklassen gestaffelt. Während neuere Fahrzeuge mit geringeren Emissionen weniger Maut zahlen, fallen für ältere, umweltbelastende Verkehrsmittel Mautzuschläge an. Diese Mautreduktion wird durch Mautzuschläge für ältere Fahrzeuge mit höheren Emissionen finanziert. In Summe ist die Ökologisierung so konzipiert, dass sie aufkommensneutral ist.

Der Trend geht zu Fahrzeugen mit geringeren Emissionen: Zu Jahresbeginn 2010 stellten noch 60 Prozent der Lkw-Fahrleistung eine große Umweltbelastung dar, Ende letzten Jahres lag der Anteil der Fahrleistung von Lkws mit Emissionsklasse EURO 0–III nur noch bei 35 Prozent. Hier sind vor allem die modernen Verkehrsmittel der Emissionsklasse EEV zu erwähnen, die nur rund ein Fünftel der Partikelemissionen und weniger als die Hälfte der Stickoxide von gängigen EURO-III-Fahrzeugen ausstoßen.

Im Unterschied zum Jänner 2010 stieg der Anteil der EEV-Fahrzeuge gemessen an der Fahrleistung von 0,85 Prozent im Dezember 2011 auf beachtliche 15,6 Prozent. Die Prognosen stehen gut: Monatlich werden zwischen 8.000 und 10.000 neue Fahrzeuge mit besseren Emissionsklassen als EURO III im GO Mautsystem angemeldet. Damit leistet das GO Mautsystem einen großen Beitrag zur Reduktion der Emissionen auf den heimischen Autobahnen.

VERTEILUNG DER FAHRLEISTUNG KFZ >3,5 T
NACH EURO-KLASSE V, VI UND EEV



NACHHALTIGES BAUEN

ASFINAG SETZT AUF ÖKOLOGISCHE BAUSTOFFE UND RECYCLING

Hightech-Messung für noch bessere Bauweise

Die ASFINAG prüft zur Sicherung der hohen Qualitätsstandards in regelmäßigen Abständen den Zustand der Fahrbahnen. Dabei kommt der „Road Star“ – ein multifunktionaler Messwagen – zum Einsatz, der Risse, Spurrinnentiefen und Griffigkeiten misst und aufzeichnet. Seine Daten liefern die Grundlagen für künftige Projekte und tragen dazu bei, neue Straßen noch hochwertiger zu gestalten.

ASFINAG erneuert 250 Kilometer Autobahn im Jahr

Die zeitgerechte Instandsetzung des Oberflächenbelages verlängert die Lebensdauer der Autobahn. Der gesamte Fahrbahnaufbau aus Beton oder Asphalt ist nach 30 bis 40 Jahren am Ende der Lebensdauer angelangt und muss dann einer Generalsanierung unterzogen werden. Jährlich erneuert die ASFINAG rund 250 Kilometer Autobahn – insgesamt sind dabei etwa 300.000 m³ Ausbaus asphalt bzw. Betonabbruchmaterial und weitere 200.000 m³ ungebundene Schichten in Verwendung.

Recyclen von Baustoffen: ökonomischer und ökologischer Nutzen

Die ASFINAG legt bereits in den Planungsphasen und Bauverträgen hohes Augenmerk auf die laufende Steigerung der Wiederverwertungsquote von Baumaterial. Als nachhaltiges Unternehmen verwendet sie qualitativ hochwertige Baustoffe, die mittels spezieller Asphaltmischung aus bestimmten Bitumen altes Material wieder

einsatzfähig machen. So werden z. B. auch abgebrochene Betonfahrbahnen nach einer besonderen Aufbereitung für die Herstellung neuer Betondecken verwendet. Neben der Wiederverwertung finden sowohl Beton- als auch Asphaltrecyclingmaterial bei einer Ertüchtigung der darunterliegenden ungebundenen Schichten durch eine Durchmischung mit Zement erneut Gebrauch.

Mit diesen Entwicklungen erzielt die ASFINAG sowohl ökonomische als auch ökologische Vorteile: Neben der Ersparnis von wertvollen Ressourcen (Gestein, Bitumen etc.) fallen geringere Transportwege an. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass sich sowohl die Verkehrssituation als auch die Luftqualität im Umfeld von Baustellen verbessert. Die ASFINAG leistet damit einen wichtigen Beitrag zum nachhaltigen Bauen.

Die Umsetzung der Verwertung von Baurestmassen erfolgt operativ in den einzelnen Bauprojekten der ASFINAG. Dafür werden von den Fachbereichen der ASFINAG Bau Management GmbH gemeinsam mit erfahrenen Projektleitern einheitliche technische Standards erarbeitet. Organisatorisch werden Recyclingfragen durch den Abfallbeauftragten der ASFINAG wahrgenommen. Der Abfallbeauftragte hat auch die Aufgabe, die Interessen der ASFINAG in Fragen der Abfallwirtschaft wahrzunehmen.

Aufbauend auf das Asphaltrecycling-Pilotprojekt Graz West (vgl. Nachhaltigkeitsbericht 2010) wurden 2011 im Raum Graz bei zwei weiteren Pilotprojekten Fahrbahndecken mit Recyclingasphalt hergestellt. Aufgrund der positiven Erfahrungen sind derzeit fünf weitere Pilotprojekte österreichweit geplant.



BAUSTOFFRECYCLING SCHREIBT GESCHICHTE

ERFOLGREICHE GENERALSANIERUNG VORCHDORF-STEYRERMÜHL

Zu einem Meilenstein der Wiederverwertung von Baumaterialien zählt die Generalerneuerung der A 1 West Autobahn im Abschnitt Vorchdorf-Steyrermühl. Das Projekt umfasst Abtragsarbeiten, Erd- und Straßenbauarbeiten, Brückenbauarbeiten, Entwässerungsarbeiten und Lärmschutzmaßnahmen. Die gesamte alte Betondecke und der darunterliegende bituminöse Belag werden dabei zur Gänze wiederverwendet.

Aus Alt wird Neu

Das Abbruchmaterial der alten Betondecke wird vor Ort zu Betonzuschlagstoffen aufbereitet und wieder in der neuen Fahrbahndecke als Unter- und Oberbeton eingebaut. Damit sichert die ASFINAG eine hundertprozentige Verwertung des alten Baustoffs.

Genaue Überprüfung verspricht hohe Qualität

Akkreditierte Prüfanstalten begutachten und kontrollieren die technische und umweltfreundliche Qualität und Güte der wiederverwendeten Materialien vor und während der Abbruchtätigkeit. Dies gewährleistet eine bautechnisch hochwertige und umweltfachlich sinnvolle Verwertung von Recyclingmaterialien, welche sonst durch neues Material ersetzt werden müssten.

Die ASFINAG garantiert mit dieser neuartigen Baumethode des „Tiefenbaus“

- die größtmögliche Wiederverwendbarkeit der vorhandenen Betondecke und des darunterliegenden Baumischbelages sowie des alten Frostschutzmaterials,
- die Schonung natürlicher Ressourcen (Schotter etc.),
- eine gute Wirtschaftlichkeit bei der derzeitigen Technologie für Betonwiederaufbereitung und Betonstraßenbau.



GEWÄSSERSCHUTZ IST WICHTIG

VERBESSERUNG DER WASSERQUALITÄT

Ein wichtiger Aspekt beim Bau von Straßen ist die geregelte Ableitung anfallender Wassermassen bei Regenfällen. Die Vermeidung von Wasseransammlungen auf den Fahrbahnen sowie eine Vorreinigung und maßvolle Abgabe der Straßenabwässer in die naheliegenden Vorfluter stellen neben dem Umweltschutz auch eine Notwendigkeit für die Verkehrssicherheit dar.

Umweltfreundliche Zentralentwässerung

Die Gewässerschutzanlagen der ASFINAG halten sedimentierbare und aufschwimmende Inhaltsstoffe der Straßenwässer (Kies, Abrieb, Treib- und Schmierstoffe etc.) zurück und verdünnen gelöste Stoffe (in erster Linie Streusalz) auf umweltverträgliche und genehmigte Dosierungen. Je nach Rahmenbedingungen und Ausgestaltung

der Anlage kann mit Bodenkörperfiltern auch eine gewisse Reinigungsleistung – ähnlich einer Versickerung im natürlichen Boden – für abbaubare gelöste Stoffe (in erster Linie organischen Ursprungs) erreicht werden. Insbesondere in alpinen Gegenden, wo Bäche mit geringen Wasserführungen vorhanden sind, ist diese Situation zu berücksichtigen.

Projekt zur Verbesserung der Wasserqualität

Auf der A 12 Inntal Autobahn und der A 14 Rheintal / Walgau Autobahn sind aufgrund der komplizierten Verkehrslage hinsichtlich der Fließgewässer noch kaum Reinigungsanlagen vorhanden. Die ASFINAG erarbeitet daher im Sinne eines nachhaltigen Umweltschutzes ein ganzheitliches Projekt zur Verbesserung der Wasserqualität.

- Hierbei berücksichtigt das Unternehmen
- nationale und europaweite Richtlinien,
 - Dienstabweisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT),
 - Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS-Richtlinien),
 - Planungshandbücher und Normen und
 - aktuelle technische Entwicklungen.

- Vor dem eigentlichen Bau bedingt die Umsetzung dieser ganzheitlichen Umweltmaßnahme viele Arbeitsschritte:
- Erhebung aller Wasserrechtsbescheide und Zuordnung dieser zu den jeweiligen Streckenabschnitten
 - Erhebung der bestehenden Entwässerungsanlagen
 - Erstellung einer Bestandsdokumentation
 - Planung von Entwässerungsabschnitten für ober- und unterirdische Entwässerungsanlagen
 - Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien
 - Einschätzung der Gewässerbeeinflussung

In Abstimmung mit den zuständigen Behörden und unter Berücksichtigung des ASFINAG Bauprogramms werden diese Projekte Schritt für Schritt umgesetzt, um einen umweltschonenden Betrieb der hochrangigen Straßen gewährleisten zu können.

Gewässerschutzanlage



PROJEKTDATEN
Umsetzungszeitraum: Baubeginn: April 2011 – Bauende: Juli 2012 Projektlänge: 9,88 km Abtrag Betondecke: 33.500 m³ → Verwertung im Bauvorhaben 100 % Auffräsen bituminöser Tragschicht: 19.000 m³ → Verwertung im Bauvorhaben 100 % Asphaltfräsgut: 11.500 m³ → Verwertung im Bauvorhaben 100 % Bodenaushubmaterial: 20.000 m³ → Verwertung zu einem sehr hohen Anteil

ALLE SPAREN ENERGIE

DIE ENERGIEBILANZ DER ASFINAG

Um die Umweltauswirkungen der Aktivitäten der ASFINAG zu bewerten, wurden für das Jahr 2008 die Treibhausgasemissionen und der Energieeinsatz ermittelt. In der Strategie der ASFINAG ist verankert, im Zweijahresrhythmus eine Energiebilanz zu erstellen. Nun wurden diese Bilanzen für das Jahr 2010 ermittelt und mit dem Jahr 2008 vergleichend dargestellt. Auf Basis einer Lebenszyklusanalyse wurden die Treibhausgasemissionen sowie der Energieeinsatz für das Jahr 2010 mit dem gleichen methodischen Vorgehen wie im Jahr 2008 ermittelt. Betrachtet werden dabei der Beitrag zum Treibhauseffekt der Treibhausgasemissionen Kohlendioxid CO₂, Methan CH₄ und Lachgas N₂O (umgerechnet in ein CO₂-Äquivalent) und der kumulierte Primärenergiebedarf gegliedert in fossile, erneuerbare und sonstige Primärenergieträger.

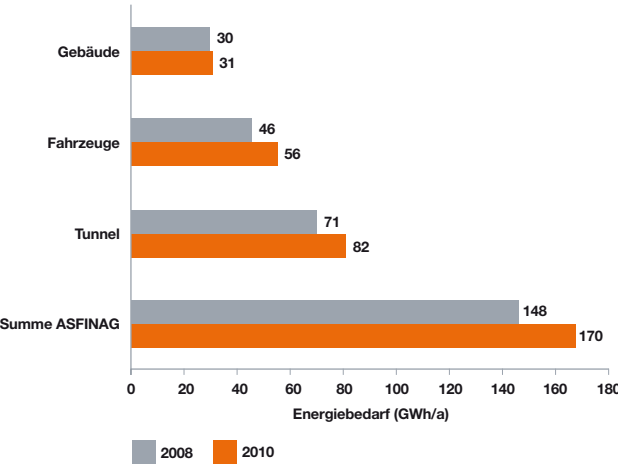
Die Analysen wurden für das Jahr 2010 für die folgenden Bereiche durchgeführt:

- Gebäude an 50 Standorten
- Fahrzeuge (Benzin- und Dieselfahrzeuge)
- Tunnelbetrieb für 120 Tunnel

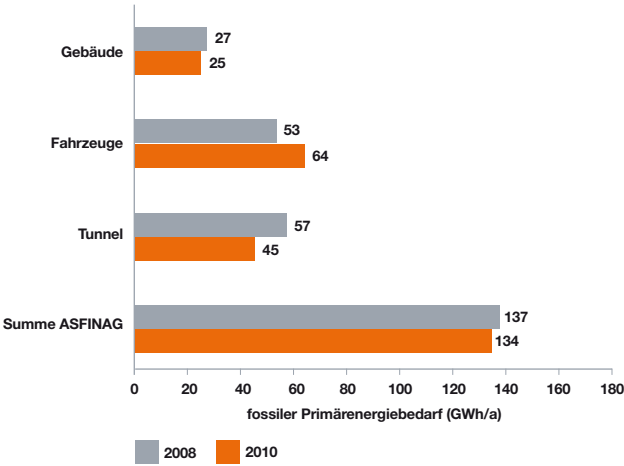
Der Vergleich der Umweltauswirkungen im Jahr 2008 und 2010 zeigt folgende Ergebnisse: Für den Endenergiebedarf ist ein Anstieg von 148 GWh/a (2008) auf 170 GWh/a (2010) zu vermerken, der teilweise aus dem Mehrverbrauch im Fuhrpark aufgrund eines extremen Winterdienstes 2010 im Vergleich zu einem milden Winter 2008 (im Jahr 2011 war der Verbrauch bereits wesentlich unter 2008) und zusätzlichen Tunnelanlagen begründet werden kann.

Der kumulierte Primärenergiebedarf ist von 255 GWh/a (2008) geringfügig auf 259 GWh/a (2010) angestiegen, wobei jedoch der fossile kumulierte Primärenergiebedarf fast gleich geblieben ist. Die Treibhausgasemissionen sind mit 41,7 kt CO₂-Äqu./a (2008) und 41,6 kt CO₂-Äqu./a (2010) annähernd gleich geblieben. Bei den Fahrzeugen sind die Treibhausgasemissionen aufgrund des höheren Treibstoffbedarfes (höhere km-Leistung) gestiegen, bei den Gebäuden und Tunnel sind sie aufgrund des gestiegenen Anteils an erneuerbarer Energie gesunken. Die zwischen 2008 und 2010 gesetzten Maßnahmen wie z. B. neue Heizungsanlagen, thermische Gebäudesanierungen, modernerer Fuhrpark haben bereits erste Früchte getragen, was sich unter Berücksichtigung zusätzlicher Gebäude und Tunnel in der relativen Reduzierung der Treibhausgasemissionen ausdrückt.

VERGLEICH ENDENERGIEBEDARF NACH BEREICH BEI DER ASFINAG 2008 / 2010



VERGLEICH DES FOSSILEN KUMULIERTEN PRIMÄRENERGIEBEDARFS NACH BEREICH BEI DER ASFINAG 2008 / 2010



THERMISCHE SANIERUNG

KLUG INVESTIEREN – WENIGER HEIZEN

Der Heizenergiebedarf der ASFINAG Standorte betrug jährlich rund 24 Gigawattstunden.

Durch thermische Sanierungen erwartet sich die ASFINAG eine Reduktion der Heizkosten von rund 15 bis 25 Prozent.

Eine kluge Investition, denn die neuen Vollwärmeschutzfassaden mit Dachbodendämmung, Fenster, Außentüren und fallweise Heizanlagen amortisieren sich bereits nach rund acht bis zwölf Jahren. Von den 43 Autobahnmeistereien hat die ASFINAG bereits 22 saniert. 2011 wurden drei Sanierungen fertiggestellt; 2012 kommen acht weitere hinzu. Bis 2015 sieht das Unternehmen jährlich zwei bis drei Autobahnmeistereien vor.



ENERGIESPAREN IN DER PRAXIS

NEUBAU STADTBÜRO INNSBRUCK

Die steigende Zahl der Aufgaben und in Folge der Mitarbeiter am Standort Innsbruck machte eine bauliche Erweiterung unumgänglich. Daher lud das Unternehmen gemeinsam mit der Stadt Innsbruck insgesamt zehn ausgewählte Architekten ein, ihre Ideen zu präsentieren. Das Ergebnis dieses Wettbewerbs zeigte klar: Alle zehn Bewerber präferierten im Sinne eines effizienten Umwelt- und Klimaschutzes einen kompletten Neubau. Die ASFINAG entschied sich für den energiesparendsten und damit umweltfreundlichsten Entwurf. Ende November 2011 wurde der neue Standort eröffnet.

Grundwasser als Heizträger

Im gesamten Gebäude erfolgt die Heiz- und Kühlenergieversorgung über eine Brunnenanlage mit einem zwischengeschalteten Wärme- und Kältetauscher und einer Wärmepumpe. Die Nutzung der Temperatur des Grundwassers stellt einen wesentlich geringeren Energieverbrauch dar, als mit herkömmlichen Brennstoffen wie Gas und Öl zu erzielen ist.

Energiesparen im Sommer und Winter

Im Sommer wird die entnommene Kühlenergie eines Grundwasserbrunnens der Betonkernaktivierung und den Konvektoren zugeführt, die die Büroräume gemeinsam kühlen.

Das System erwärmt gleichzeitig das Brunnenwasser und transportiert es dann wieder zum Grundwasser.

Im Winter wird die im Brunnenwasser gespeicherte Wärmeenergie einer Wärmepumpe zugeleitet, die mittels Betonkernaktivierung die Büros heizt. In der kalten Jahreszeit kühlt das System das Brunnenwasser ab und schickt es danach wieder zum Grundwasser.

Bei gleichzeitigem Kühl- und Heizbedarf wird das vom Kühler aufgewärmte Brunnenwasser durch den Wärmetauscher für die Wärmepumpe befördert. Die Beschaffenheit des Brunnenwassers wird nicht verändert, es hebt oder senkt sich lediglich das Temperaturniveau.

Durch diese moderne Anlage im Stadtbüro Innsbruck der ASFINAG leistet das Unternehmen einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz.



Foto: Günter Wett

BAUKULTUR

GESTALTUNG MIT HOHEM QUALITÄTSANSPRUCH

Die *perfekte* Autobahn muss mehrere Aspekte erfüllen: Sie muss sicher und praktisch angelegt sein. Und sie muss sich gleichzeitig mit ihrem Erscheinungsbild bestmöglich in der Landschaft einfügen. Autobahntrassen, Lärmschutzwände, Brücken, Tunnel, Rastplätze, Mautstationen und andere Hochbauten hinterlassen aufgrund ihrer Größe und Funktion markante Spuren; sie sind daher nicht nur eine technische, sondern auch eine architektonische Herausforderung.

Gutes Aussehen, viel dahinter

Im Rahmen der 2010 gestarteten Gestaltungsinitiative bildete die ASFINAG einen Gestaltungsbeirat aus internen und externen Experten aus den Bereichen Architektur, Landschaftsarchitektur und Raumplanung sowie Vertretern der Architektenkammer. Als strategischen Ansatz setzte das Unternehmen auf organisatorische und strukturelle Vorgaben bei der Projektabwicklung und ließ den Kreativen gleichzeitig viel Raum für innovative (Gestaltungs-)Ideen. Diese flossen bei der Planung baulicher Anlagen im ASFINAG Netz stärker und früher ein und stellen seither eine perfekte Ergänzung zu den technischen Erfordernissen dar.

Erneuerung von Brücken und Lärmschutzwänden

Das 2.175 Kilometer lange Straßennetz der ASFINAG verfügt über 1.250 Kilometer Lärmschutzwände und circa 5.000 Brücken, deren Erneuerungszyklen eine Bandbreite von 15 bis 20 Jahren bzw. bis zu 50 Jahren erreichen. Die Gestaltungsinitiative der ASFINAG ist der Garant dafür, dass Bauobjekte nicht nur sicher sind, sondern auch ästhetisch in das Landschaftsbild passen.

Was schön ist, muss nicht teuer sein

Unter dem Motto „was schön ist, muss nicht teuer sein“ bieten sich auch bei der architektonischen Gestaltung Einsparungspotentiale, indem z. B. der Gestaltungsaspekt frühzeitig in die Planung einfließt und gute Lösungen standardisiert werden und Beschaffungsvorgänge so effizienter und kostengünstiger verlaufen können. Sollten bei der gestalterischen Umsetzung von Projekten und Maßnahmen besondere Gestaltungsinteressen Dritter eingebracht werden, werden dafür geschaffene Mitfinanzierungsmodelle angewendet.

Positives Feedback von den Kunden

Im Streckenneubau schenkte die ASFINAG dem Gestaltungsaspekt bereits durch Architekturwettbewerbe und deren Umsetzung Aufmerksamkeit. Positive Kundenreaktionen bestätigten den eingeschlagenen Weg.

Mit der Gestaltungsinitiative und mit Wettbewerben für Maßnahmen im Bestand (Sanierungen, Erneuerungen, Ausbauten) erstrahlen die Autobahnen in Zukunft in vollem Glanz.

ZIELSETZUNGEN DER GESTALTUNGSINITIATIVE

- Kontinuität und langfristige Wirksamkeit
- Standardisierung statt Wildwuchs
- Innovation als Element der Gestaltung
- Grundprinzip Wirtschaftlichkeit
- Definierte und umsetzbare Qualitätskriterien
- Mitarbeiterschulungen zum Thema „Architektur“
- Erneuerung von Brücken und Lärmschutzwänden



BIOLOGISCHE VIELFALT ERHÖHEN

ZUSAMMENARBEIT VON RAUMPLANUNG, LANDWIRTSCHAFT UND VERKEHR

Hochrangige Straßenbauvorhaben haben in Bau und Betrieb unvermeidbare Berührungspunkte mit dem Natur- und Umweltschutz. Die Herausforderung für die ASFINAG besteht darin, die erforderlichen Leistungen im Infrastrukturbereich so umweltfreundlich und ressourcenschonend wie möglich zu gestalten.

Lebensräume vernetzen

Die ASFINAG behandelt Lebensraumvernetzung durch gezielte Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen und optimiert diese künftig noch intensiver. Wildquerungshilfen („Grünbrücken“) und Autobahnrandstreifen als Biotopvernetzung („Trittsteinbiotop“) leisten u. a. dabei einen wichtigen Beitrag.

Kooperation „vielfaltleben“



Seit dem Jahr 2010 besteht eine Partnerschaft zwischen dem Österreichischen Naturschutzbund und der ASFINAG im Rahmen der Kampagne „vielfaltleben“.

Schwerpunkte der Zusammenarbeit sind unter anderem Maßnahmen zur Sicherung der Durchgängigkeit des Alpen-Karpaten-Korridors sowie die Einleitung eines gemeinsamen Entwicklungsprozesses zur ökologischen Pflege von Böschungen und anderen straßennahen Grünflächen.

2011 arbeitete die ASFINAG konkrete Pläne für eine zusätzliche Wildquerungshilfe an der A4 Ost Autobahn im Bereich Göttlesbrunn sowie eine Standortstudie für eine Querungshilfe an der A3 Südost Autobahn im Bereich Müllendorf aus. Diese wichtigen Lückenschlüsse im Alpen-Karpaten-Korridor werden nach derzeitigem Stand in den Jahren 2013 (Göttlesbrunn) und 2014 (Müllendorf) errichtet. Die Kampagne „vielfaltleben“ bietet den optimalen Rahmen zur Lebensraumvernetzung und basiert auf dem Zusammenspiel der Sektoren Raumplanung, Landwirtschaft und Verkehr.

Biologische Vielfalt

Im Rahmen eines Workshops arbeitete die ASFINAG im Sommer 2011 gemeinsam mit Fachexperten, Vertretern von Naturschutzabteilungen, dem Naturschutzbund und der ASFINAG umweltfreundliche Maßnahmen im Umfeld von Autobahnen und Schnellstraßen aus. Die optimierte Situierung von Wildschutzzäunen entlang von Autobahnen war nur ein Punkt dieses Programms. Die verstärkte Berücksichtigung von regionalem Saatgut gewährleistete überdies die Erhaltung und Förderung einer biologischen Vielfalt (Biodiversität). Ziel war auch, Formenreichtum und genetische Anpassungen an bestimmte Areale und Standortbedingungen zu erhalten. Ein Pilotprojekt dazu wurde im Bereich des Rastplatzes Enns an der A1 West Autobahn initiiert.



Neuaufgabe der Broschüre „Natura 2000“

Das Wissen um fachliche und rechtliche Rahmenbedingungen ist von großer Bedeutung in den Projekten zum Natur- und Umweltschutz der ASFINAG. Zum Thema Biodiversität setzten die europäischen Naturschutzrichtlinien (Vogelschutz-Richtlinie, Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) bzw. deren Umsetzung im österreichischen Naturschutzrecht einen wichtigen Rahmen. Die ASFINAG brachte erstmals 2008 gemeinsam mit externen Partnern die Broschüre „Natura 2000 und Artenschutz“ heraus und zeigte damit Verantwortung in diesem Bereich. Aufgrund großer Nachfrage und positiver Rückmeldungen aktualisierte die ASFINAG das Magazin und leistete damit einen wichtigen Beitrag zum besseren Verständnis der umweltrechtlichen Rahmenbedingungen.

„Verkehrswege bilden für viele Tiere und Pflanzen oftmals unüberwindbare Barrieren in unserer Landschaft. Deshalb haben ASFINAG und Naturschutzbund in einem gemeinsamen Workshop zahlreiche Überlegungen angestellt, wie Lebensräume miteinander verbunden und der Zustand von Naturflächen entlang der Autobahnen und Schnellstraßen verbessert werden könnten. Diese Konzepte und Maßnahmenvorschläge gilt es nun umzusetzen und „mit Leben“ zu erfüllen.“

Mag. Birgit Mair-Markart
GF Naturschutzbund Österreich

GRÜNSCHNITT – ABER RICHTIG!

MATERIALVERWERTUNG IM BETRIEB

Für die ASFINAG haben auch das Erscheinungsbild des Autobahnnetzes und die ordnungsgemäße Entsorgung von Abfällen und Grünschnitt einen hohen Stellenwert. Auch die fachgerechte Entsorgung von Gras- und Grünschnitt ist innerhalb der ASFINAG festgelegt.

Der Grasschnitt wird je nach Streckenabschnitt entweder liegen gelassen oder abgesaugt und entsorgt. Für einzelne Standorte wird der Grasschnitt auch durch Kompostieranlagen oder Biogasanlagen verwertet.

Die neu geschaffene Arbeitsgruppe „Materialverwertung Straßenbetrieb“ in der Forschungsgemeinschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) arbeitet an diesem Thema.

Keine „wilde“ Ablagerung von Grünschnitt:

Der Grünschnitt (Äste, Bäume usw.) wird zum Teil gehäckselt und zur Wärmegewinnung in unseren Autobahnmeistereien verwendet. Ein weiterer Teil des Grünschnitts wird Lieferanten für Biomasseheizwerke übergeben. Durch die Errichtung weiterer Hackschnitzelanlagen in Kombination mit thermischer Sanierung der Betriebsgebäude könnte die CO₂-Bilanz weiter verbessert werden, da dann verbrauchsintensive alte Öl- und Gasheizungen stillgelegt werden können. Weitere Mengen des anfallenden Grünschnitts werden in der Spanplatten- und Recyclingpalettenproduktion eingesetzt.

Für eine nachhaltige und ertragbringende Waldbewirtschaftung wird das Fachwissen innerhalb der ASFINAG noch weiter verbessert.

Durch die weitere Vereinheitlichung dieser Abläufe und unter Beachtung der regionalen Erfordernisse sowie der übergreifenden Regelung der Entsorgungsabläufe sollen auch diese Themenbereiche künftig weiter verbessert und damit ein weiterer Beitrag zur Erreichung eines ökologisch sinnvollen, nachhaltigen Ablaufes geleistet werden.



AUS DER PERSPEKTIVE DER
NACHHALTIGKEIT GESEHEN



IM GANZEN GESEHEN



AUS DER NÄHE BETRACHTET



PERSPEKTIVE WIRTSCHAFT

LANGFRISTIG WIRTSCHAFTLICH GESUND UND ERFOLGREICH

„Wir gewährleisten einen verantwortungsvollen Umgang mit unseren finanziellen Ressourcen. Die Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich sollen unseren Kunden verlässlich 365 Tage im Jahr zur Verfügung stehen, dafür optimieren wir unsere Baustellen und haben eine österreichweite Erhaltungsstrategie definiert. Langfristige Gesamtkostenbetrachtungen („Life Cycle Costs“) stellen eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für den bedarfsgerechten Netzausbau und die Netzerhaltung dar. Durch unsere Strategie gewährleisten wir, dass die ASFINAG langfristig wirtschaftlich gesund bleibt und damit ihre Aufgaben weiterhin erfolgreich erfüllen kann.“

Dr. Klaus Schierhackl

Eine bedarfsgerechte Netzentwicklung unter Berücksichtigung der regionalen und lokalen Wirtschaft sowie eine faire, leistungsbezogene Preisgestaltung garantieren eine stabile Unternehmensentwicklung. Die Projekte der ASFINAG sind von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung und stärken sowohl das Gemeinwesen als auch den Wirtschaftsstandort Österreich. Transparente Geschäftsabläufe und definierte Ethikleitlinien sind wesentliche Grundprinzipien, die in der ASFINAG durch die Optimierung des Compliance- und Antikorruptionssystems weiter gestärkt wurden. Die Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen, anderen Infrastrukturbetreibern und Auftragnehmern hat für die ASFINAG einen hohen Stellenwert.

Herausforderungen

Die Bereitstellung einer hochrangigen Infrastruktur bedeutet auch, dass die ASFINAG das gesamtwirtschaftliche Geschehen in Österreich wesentlich mitbestimmt. Andererseits haben ökonomische Entwicklungen, die über den Verkehrssektor hinausgehen, Auswirkungen auf die ASFINAG selbst. Sich langfristig änderndes Konsum- und Mobilitätsverhalten beeinflussen den Ausbaubedarf des Streckennetzes und die Erlössituation des Unternehmens. Die ASFINAG stellt sich dieser Herausforderung und hat sich zum Ziel gesetzt, das bestehende Netz hinsichtlich Kapazität zu optimieren, die Verfügbarkeit und das Service für ihre Kunden dauerhaft auf einem hohen und zeitgemäßen Niveau zu gewährleisten und in allen ihren Überlegungen stets die langfristige wirtschaftliche Stabilität des Unternehmens sicherzustellen.

CORPORATE GOVERNANCE

FÜR DAS VERTRAUEN DER KUNDEN UND MITARBEITER

Corporate Governance hat in der ASFINAG Tradition. Zahlreiche Regeln, wie sie durch den Corporate Governance Kodex vorgegeben oder vorgeschlagen werden, sind im Unternehmen bereits etabliert. Für die ASFINAG besteht an sich keine gesetzliche Verpflichtung, die Regeln des Kodex zu beachten, weil die Aktien des Unternehmens ausschließlich dem Bund vorbehalten sind.

Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen – Anleihen des Unternehmens werden an geregelten Märkten gehandelt – und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses haben Vorstand und Aufsichtsrat der ASFINAG entschieden, die Unternehmensführung nach den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex zu gestalten. Die ASFINAG bekennt sich daher auch zur Einhaltung des Österreichischen Corporate Governance Kodex. Der Kodex wird vom Österreichischen Arbeitskreis für Corporate Governance herausgegeben und ist unter www.corporate-governance.at öffentlich zugänglich.

Extern geprüft und bestätigt

Die ASFINAG befolgt auch die Empfehlungen („Comply or Explain“, C-Regeln) und Anregungen („Recommendations“ R-Regeln) des Österreichischen Corporate Governance Kodex so weit wie möglich und sinnvoll. Abweichungen vom Kodex ergeben sich in erster Linie aus der gesetzlich festgelegten Eigentümerstruktur, wonach alle Aktien der Gesellschaft dem Bund vorbehalten sind. Die Umsetzung und die Richtigkeit unserer öffentlichen Erklärungen zur Beachtung des Corporate Governance Kodex wurden durch eine renommierte Rechtsanwaltskanzlei überprüft und darüber wurde Bericht erstattet (siehe Corporate-Governance-Bericht Seite 98).

Transparenz für Vertrauen

Die ASFINAG will das Vertrauen der Kunden und Mitarbeiter wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Beiliegend zu diesem Geschäftsbericht 2011 haben wir daher unseren Corporate-Governance-Bericht veröffentlicht. Neben der Abbildung der gesetzlichen Erfordernisse enthält dieser eine Übersicht über Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat, Maßnahmen zur Förderung von Frauen, Konzernrevision, Risikomanagement sowie Rechnungslegung und Abschlussprüfer.

VERANTWORTUNGSVOLLE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Der Österreichische Arbeitskreis für Corporate Governance hat mit dem Österreichischen Corporate Governance Kodex ein internationales Standards entsprechendes Regelwerk für die verantwortungsvolle Führung und Leitung von Unternehmen in Österreich geschaffen.

INVESTITIONEN FÜR SICHERE STRASSEN

DAS BAUPROGRAMM DER ASFINAG

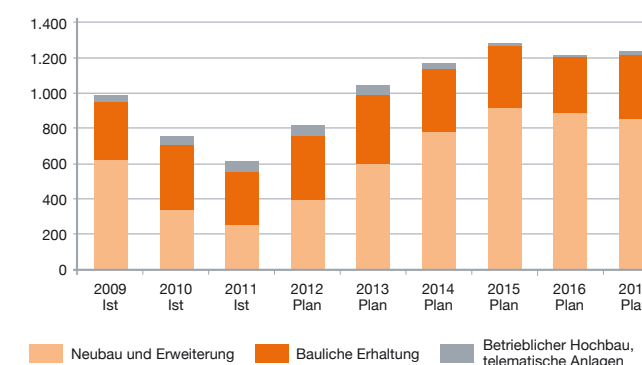
Die ASFINAG ist ein kundenfinanzierter Infrastrukturdienstleister und stellt die Umsetzung des kommenden Bauprogramms ohne Subventionen oder Zuschüsse vom Staat sicher.

Die ASFINAG sieht in ihrem sechsjährigen Rahmenplan für den Zeitraum 2012 bis 2017 Investitionen in Höhe von rund 6,8 Mrd. Euro in das hochrangige Straßennetz in Österreich vor. Auf Grundlage der 2010 vorgenommenen Evaluierung und bedarfsorientierten Redimensionierung des Bauprogramms wurde 2011 mit der Umsetzung der getroffenen Festlegungen begonnen. Das Bauprogramm der ASFINAG ermöglicht, dass die fiktive Schuldentilgungsdauer des Unternehmens unter 30 Jahren liegt. Zur Sicherstellung eines bedarfsorientierten Netzausbaus sind die Errichtung von 82 zusätzlichen Fahrstreifenkilometern und vier Wildquerungshilfen vorgesehen.

Die ASFINAG hat 2011 einen wesentlichen Teil der Investitionen zur Steigerung der Verkehrssicherheit eingesetzt, womit sie auch eine Verbesserung des Straßenzustandes auf hohem Niveau garantiert: In den Jahren 2012 bis 2017 werden 794 Kilometer generalsaniert. Mit dem geplanten Investitionsprogramm gewährleistet die ASFINAG gleichzeitig die Umsetzung der EU-Tunnelsicherheitsrichtlinie (STSG) bis zum Jahr 2019. Bis zum Jahr 2017 werden 80 Rastplätze und 6.400 Lkw-Stellflächen am Autobahnen und Schnellstraßennetz errichtet.

Für 2012 budgetiert die ASFINAG in ihrem jährlichen Bauprogramm rund 825 Mio. Euro. Dabei entfallen rund 390 Mio. Euro auf Neubau und Erweiterungen (fruchtgenuss-erhöhende Maßnahmen). Rund 372 Mio. Euro werden für Sanierungen am Bestandsnetz aufgewendet; weitere 63 Mio. Euro sind für den Ausbau telematischer Anlagen sowie für den betrieblichen Hochbau geplant.

INVESTITIONEN DER ASFINAG 2009 – 2017



DIE BAUPROJEKTE DER ASFINAG

KONJUNKTURIMPULSE UND MEHR SICHERHEIT

Die ASFINAG setzt mit ihrer Bautätigkeit konkrete Impulse für die österreichische Konjunktur und Beschäftigung. Mit dem im Jahr 2011 festgelegten Bauprogramm investiert die ASFINAG bis 2017 rund 6,8 Mrd. Euro im heimischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz.

Mehr Sicherheit, eine bessere internationale Vernetzung Österreichs mit den Nachbarstaaten und die notwendige Verlagerung des Verkehrs auf das hochrangige Straßennetz – sind für die ASFINAG die Ziele bei der Umsetzung bei allen baulichen und planerischen Unternehmungen.

Nach der Überprüfung sämtlicher ASFINAG Projekte im Planungsstadium 2010 wurden 2011 weitere Einsparungen und Anpassungen am Bauprogramm vorgenommen. Folgende Strecken fallen durch die Novellierung vom 29. Juli 2011 aus dem Anhang des Bundesstraßengesetzes und werden somit nicht mehr durch die ASFINAG umgesetzt:

- **A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Hirschstetten,** Anschlussstelle (AST) Hejdjöchl (innerer Abschnitt der vormals geplanten A 23 Spange Flugfeld Aspern)
- **S 31 Burgenland Schnellstraße, Oberpullendorf,** Staatsgrenze bei Rattersdorf
- **A 24 Autobahn Verbindungsspange Rothneusiedl,** Knoten Hanssonkurve – Knoten Rothneusiedl
- **A 26 Nord, Linzer Autobahn, Donau Nord – Knoten** Linz/Urfahr

„Als Straßenbaudirektor des Landes Oberösterreich unterstütze ich den bedarfsgerechten Ausbau der Autobahnen und Schnellstraßen durch die ASFINAG. Daher hat sich das Land auch wegen der regionalen Bedeutung verpflichtet, einen Beitrag zur Errichtung der A 26 Linzer Autobahn zu leisten.“

DI Konrad Tinkler
Baudirektor des Landes Oberösterreich

- Anstelle der vormaligen hochrangigen Straßenprojekte **S 31 und A 23** (innerer Abschnitt) wird eine Landes- bzw. Stadtstraße errichtet, die den verkehrlichen Anforderungen genügt.

Durch diese Regelung kann ein bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie ein sparsamer Einsatz der Mittel gewährleistet werden.

Projekte in Planung

Folgende Neubauvorhaben befanden sich 2011 in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und somit in einer konkreten Phase der Projektentwicklung:

- Die **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße** von Schwechat bis Süßenbrunn mit dem Tunnel Donau-Lobau ist das letzte fehlende Teilstück des Autobahnringes rund um die Bundeshauptstadt. Die künftige Schnellstraße ermöglicht, dass der Verkehr auf das hochrangige Netz

verlagert und um die Bundeshauptstadt herumgeführt wird. Durch die Bündelung des Verkehrs werden insbesondere im 22. Wiener Gemeindebezirk die lokalen Ortszentren vom Verkehr entlastet. Das Projekt verbessert die Anbindung der gesamten Ostregion und führt zu einer weiteren Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Die S 1 wird gemäß der Evaluierung des Bauprogramms im Jahr 2010 abschnittsweise errichtet – nach der Strecke von Groß Enzersdorf bis Süßenbrunn folgt die Donauquerung weiter bis Schwechat. Dies fand auch im laufenden UVP-Verfahren und in der öffentlichen Auflage des Projekts im Herbst 2011 Berücksichtigung.

- Die **S 8 Marchfeld Schnellstraße** im Abschnitt West befindet sich ebenfalls in der Prüfungsphase. Bereits mit Errichtung des ersten Teilstücks der S 1 werden die S 8 sowie die Spange nach Aspern an das Autobahnen- und Schnellstraßennetz angebunden. Damit entsteht rasch ein wirkungsvolles Verkehrssystem für die gesamte Ostregion.

- Auch für den nördlichen Abschnitt der **A 5 Nord Autobahn** gab es Projektänderungen im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren. Die A 5 wird von Schrick bis Poysbrunn als Autobahn voll ausgebaut. Aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze kommt zunächst eine zweistreifige Umfahrungsstraße zum Einsatz, die die Gemeinde Drasenhofen vom Verkehr entlastet. Mit dem Modell der Funktionalen Ausschreibung für die A 5 beschreitet die ASFINAG neue Wege bei der Abwicklung von Bauvorhaben. So sind Bauunternehmen und innovative Produkthersteller bereits in der Planungsphase eingebunden. In weiterer Folge werden Aspekte der baulichen Erhaltung den errichtenden Unternehmen übertragen. Durch diese frühzeitige Bündelung von Know-how und der verstärkten Verantwortung des Auftragnehmers erwartet sich die ASFINAG Vorteile bei den Lebenszykluskosten und eine optimierte Bestandsdauer. Die Finanzierung verbleibt weitgehend bei der ASFINAG.

S 1 Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Flugfeld Aspern)
Visualisierung



S 1 Abschnitt Schwechat – Süßenbrunn
Visualisierung



Projektgebiet S 8 Marchfeld Schnellstraße
Visualisierung



- Für die **S 7 Fürstenfelder Schnellstraße** im Abschnitt West von Riegersdorf bis Dobersdorf wurde das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren abgeschlossen. Für den weiteren Streckenverlauf bis zur Staatsgrenze bei Heiligenkreuz ist das Verfahren im Laufen. Wesentliches Ziel bei der Errichtung der S 7 ist neben einem weiteren Impuls für die wichtigen Wirtschaftsstandorte Südoststeiermark bzw. Südburgenland die Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Für die **A 26 Linzer Autobahn**, die eine Entlastung der oberösterreichischen Landeshauptstadt vom Verkehr bringt, brachte die ASFINAG eine Änderung im laufenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren ein. Die Errichtung der A 26 wird in drei Etappen und mit finanzieller Beteiligung durch das Land Oberösterreich und die Stadt Linz erfolgen.

Neubau und Sanierungen 2011

- Mit der S 10 Mühlviertler Schnellstraße konnte in Oberösterreich das mit 718 Mio. Euro bundesweit größte

Projekt der ASFINAG weiterentwickelt werden. So starteten die Arbeiten am Tunnel Götschka an der neuen Strecke zwischen Unterweiterstorf und Freistadt Nord. Mit 129 Mio. Euro ist der Tunnel Götschka der größte Einzelbauauftrag in der Geschichte der ASFINAG. Die Strecke bringt mehr Verkehrssicherheit und einen zusätzlichen Schub für die regionale Wirtschaft.

- Als ein Meilenstein für mehr Verkehrssicherheit stellte die ASFINAG den zweiröhrig ausgebauten Tauerntunnel an der A 10 Tauern Autobahn mit einem Baubudget von 213 Mio. Euro fertig. Der seit Mitte der 1970er-Jahre im Gegenverkehr betriebene Tunnel weist nun jeweils zwei Spuren nach Norden und Süden auf, was zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit für Verkehrsteilnehmer und Einsatzkräfte führt. Gleichzeitig wurde zum Schutz von Mensch und Umwelt an der A 10 die Einhausung Flachau realisiert.
- Auch der Bau der zweiten Röhre für den Bosrucktunnel an der A 9 Pyhrn Autobahn steht für die ASFINAG ganz im Zeichen der konsequenten Weiterführung ihrer Tunnelsicherheitsoffensive. Auf Hochtouren liefen auch

die Arbeiten für die zweite Röhre des Pfändertunnels an der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn in Vorarlberg.

- Am hochfrequentierten Knoten Innsbruck Amras an der A 12 Inntal Autobahn sorgte die ASFINAG mit der Ende 2011 abgeschlossenen Einhausung der Strecke und mit den begleitenden Lärmschutzmaßnahmen für mehr Sicherheit und Umweltschutz.
- Der Umbau des Kreuzungsplateaus zwischen Landstraßer Gürtel, Anschlussstelle A 23 sowie Landstraßer Hauptstraße wurde zügig fortgesetzt. Gemeinsam mit der Stadt Wien passt die ASFINAG diesen Verkehrsknoten dem gewachsenen Verkehrsaufkommen an.
- In Wien begann die ASFINAG an der A 23 Südosttangente mit der Erneuerung der Hanssonkurve. Täglich mussten rund 145.000 Fahrzeuge möglichst ungehindert durch die enge Baustelle – eine große logistische Herausforderung, die die ASFINAG mit ihrem eigens erstellten Verkehrskonzept erfolgreich meisterte.

- In Niederösterreich nahm die ASFINAG an der A 2 Süd Autobahn die Generalerneuerung und Verbreiterung der Fahrbahn zwischen Baden und Kottlingbrunn sowie den dreistreifigen Ausbau im Abschnitt Ybbs bis Amstetten an der A 1 West Autobahn in Angriff. An der A 21 wurden am Knoten Steinhäusl umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen realisiert. An der A 2 steht den Verkehrsteilnehmern die neue Anschlussstelle Bad Vöslau zur Verfügung.

- In Oberösterreich setzte die ASFINAG den Startschuss für die Generalerneuerung der A 1 zwischen Vorchdorf und Steyrmühl und führte den Neubau der Traunbrücke weiter.

- In der Steiermark startete am Wechselabschnitt an der A 2 Süd Autobahn die Erneuerung des Abschnitts Zöbern bis Peggau. Die A 9 wurde im Bereich Wildon bis Lebring und die S 6 Semmering Schnellstraße von Leoben bis St. Michael saniert.

Wesentliche Generalerneuerungen betrafen an der A 2 in Kärnten den Abschnitt St. Andrä bis Völkermarkt sowie in Tirol die A 12 von Kirchbichl bis Angath.

Bauprojekt S 10



2. Röhre Tauerntunnel



A 12 Innsbruck Amras



Vorankündigung Baustelle A 23 Hanssonkurve



GUT EINGEKAUFT

ASFINAG SETZT AUF NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

Als öffentlicher Auftraggeber unterliegt die ASFINAG den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes. Ein einheitlicher, konzernweiter Beschaffungsprozess mit mehreren Überprüfungen im Jahr garantiert einen lückenlosen Ablauf im Unternehmen.

Die ASFINAG setzt in ihren Prozessketten auf

- die Einhaltung der gemeinschaftsrechtlichen Grundfreiheiten (freier Waren- und Dienstleistungsverkehr),
- die Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter,
- die diskriminierungsfreie, transparente und rechtsstaatliche Vergabe von Aufträgen und
- eine nachhaltige Beschaffung.

Nachhaltige Beschaffung im Vordergrund

Die ASFINAG wirkte an der Entwicklung des Nationalen Aktionsplanes zur nachhaltigen Beschaffung aktiv mit und wendet diese Ergebnisse bei ihren Unternehmungen an. Derzeit arbeitet sie mit anderen großen öffentlichen Auftraggebern an einem entsprechenden Berichtswesen, um noch effektiveres Benchmarking zu betreiben.

In der Praxis achtet das Unternehmen u. a. auf:

- Schadstoffausstoß / Kraftstoffverbrauch bei Fuhrparkbeschaffungen
- Energieverbrauch bei Beschaffung von elektrischen Anlagen
- regionale Bauprodukte (Kies, Beton, Asphalt etc.) mit kurzem Transportweg

Die Bundesbeschaffungs GmbH (BBG)

Bei Projekten, die mehrere Auftraggeber und Synergien benötigen, greift die ASFINAG aufgrund der Kosteneinsparung auf die Bundesbeschaffungs GmbH zurück. Im Jahr 2010 beschaffte erstmals die BBG die Winterdienst-Lkws der ASFINAG. Durch diese Bündelung erreichte der Konzern trotz einer globalen Steigerung der Vormaterialkosten (z. B. Stahl) eine Preisreduktion von rund sieben Prozent. Die ASFINAG hat 2011 um ca. 30 Prozent mehr über die BBG eingekauft.

Innovation erwünscht

Die ASFINAG setzt weiterhin auf das Innovationspotenzial der Bieter durch die Zulassung von Alternativen. Die aktive Mitarbeit am Nationalen Aktionsplan zur innovations-

fördernden Beschaffung (IÖB), der im 1. Quartal 2012 von der Bundesregierung beschlossen wird, trägt zu einem kreativen Bauwesen in Österreich bei.

Geregelte Auftragsvergabe

Die ASFINAG möchte bei der Beschaffung möglichst viele potenzielle Auftragnehmer ansprechen. Sowohl internationale Großbaulose als auch nationale, kleine Anbieter gehören zu den Zielgruppen. Um standardisierte und rechtskonforme Beschaffungen sicherzustellen, wenden alle ASFINAG Gesellschaften ein einheitliches Tool für das Prozessmanagement an. Darin sind die Vergabeabläufe detailliert geregelt sowie wesentliche Dokumente (Ausschreibungsunterlagen, Musterprotokolle oder Musterschreiben) hinterlegt. Mit der Zulassung von Alternativangeboten nutzt die ASFINAG das Innovationspotenzial aller Bieter. Die Festlegung ökologischer Kriterien forciert außerdem ressourcenschonende Lösungen.

Elektronische Vergabeplattform AVA-Online

Im Jahr 2011 arbeitete die ASFINAG gemeinsam mit der ÖBB Infrastruktur AG an der Nutzung und am Ausbau der elektronischen Vergabeplattform AVA-Online. Künftig werden alle formalen Vergaben sowie sämtliche Liefer- und Dienstleistungen der ASFINAG über diese Plattform abgewickelt.

Dieses Tool ermöglicht:

- Lückenlose Dokumentation
- Schnelle, elektronische Kommunikation
- Elektronische Angebote per Mausklick
- Erstellung von Statistiken und Kennzahlen zur Überprüfung strategischer Beschaffungsziele

Durch die Betreuung und Einschulung der Lieferanten macht sich diese neue Anschaffung bereits bezahlt: Im Jahr 2011 wickelte die ASFINAG bereits 1.031 Verfahren im Wert von 1,06 Mrd. Euro und 785 Aufträge mit einer Gesamtsumme von 0,71 Mrd. Euro über AVA-Online ab. Gemeinsam mit der ÖBB Infrastruktur AG entwickelt eine Arbeitsgruppe die Plattform laufend weiter und präsentiert sich auf www.ava-online.at stets userorientiert.



WENIGER EMISSIONEN DURCH NEUE LKW

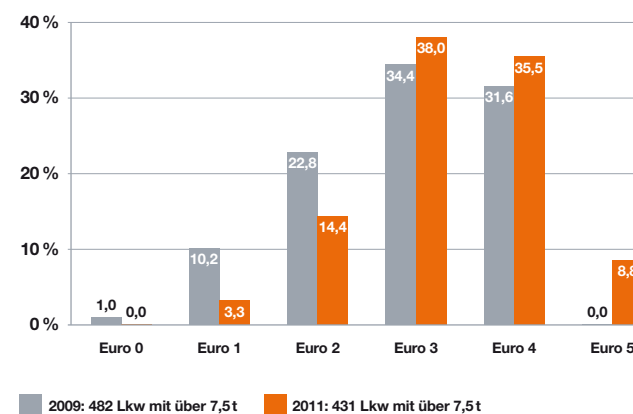
KLEINERE FUHRPARKS, MEHR UMWELTSCHUTZ

Die ASFINAG ist bestrebt, die Emissionen der für den Betrieb der Autobahnen und Schnellstraßen notwendigen Fahrzeuge deutlich zu reduzieren. Durch eine optimale Nutzung des Fuhrparks und eine generelle Verkleinerung des Bestands sowie durch vorausschauende Anpassungen und Erneuerungen wird diese Zielsetzung realisierbar.

So wurde in den operativen Servicegesellschaften (ASFINAG Alpenstraßen GmbH und ASFINAG Service GmbH) von 2009 bis 2011 der Fuhrpark von 482 auf 431 Fahrzeuge reduziert, beim Austausch älterer Fahrzeuge wird auf moderne und emissionsarme Maschinen geachtet. Somit konnte eine deutliche Verringerung der Emissionen erreicht werden.

Die Verbesserung in Hinblick auf die EURO-Klassen von 2009 bis 2011 ist deutlich zu erkennen:

EINSPARUNG IM FUHRPARK



Die ASFINAG ist bestrebt, vor allem bei Ersatzbeschaffungen den Einsatz der Fahrzeuge für alle Jahreszeiten und Erfordernisse zu gewährleisten. Dies ist besonders auf den exponierten Strecken eine Herausforderung, da hier der Fokus eindeutig auf den Winterdienst gerichtet ist. Neben dem Ersatz der ältesten Lkw mit den schlechtesten Abgaswerten wird bei den Standard-Winterdienst-Lkws auf Wechselaufbauten gesetzt (zum Beispiel Hochdruckwaschaufbauten), die vermehrt über eine sogenannte Load-Sensing-Anlage betrieben werden. Dies ermöglicht einen Verzicht auf zusätzliche Motoren (Pumpenaggregate, Kehraggregate), die keiner EURO-Schadstoffklasse unterworfen sind (ohne Partikelfilter oder Abgasnachbehandlung!). Als positiver Nebeneffekt wird ein deutlicher Rückgang des Wartungsaufwandes ersichtlich.

Sondergeräte

Sondergeräte wie Tunnelwasch-Lkws oder Kehrmaschinen werden aus Gründen der Verfügbarkeit und der Auslastung nicht mit Wechselaufbauten realisiert. Durch effiziente Einsatzplanung und Autobahnmeisterei-übergreifenden Einsatz ist eine sehr gute Jahresauslastung möglich. Am Beispiel der Tunnelwaschmaschine neu (EURO 5) wurde der Schwerpunkt der Planung auf die Reinigung der unterschiedlichsten Tunnelquerschnitte gelegt, um alle bestehenden und zukünftigen Tunnelwände und Decken rasch und flexibel reinigen zu können.

KREATIVES BAUEN AM BESTAND DER ASFINAG

BAUZEITVERKÜRZUNG BRINGT MEHR STRECKENVERFÜGBARKEIT

Im Frühjahr 2011 wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der ASFINAG, des ÖAMTC, der TU Wien, der Planer und der Industrie, mit dem Ziel eingesetzt, das kreative Marktpotenzial der Bieter bei Baustellen im Bestand zur weiteren Optimierung der Wirtschaftlichkeit und des Bauablaufes zu nutzen.

Das Ergebnis der Arbeitsgruppe basiert auf dem offenen Vergabeverfahren gem. Bundesvergabegesetz (BVerG) und sieht folgendes Viersäulenmodell vor:

1. Schaffung eines Anreizsystems für Bewerber hinsichtlich Wirtschaftlichkeit:
Der Bieter wird bei qualitativ hochwertigen Angeboten auch bei einer Absage zu einem Anteil vergütet.
2. Zusätzliche Zuschlagskriterien auf den Gebieten:
 - Bauzeitverkürzung und Streckenverfügbarkeit
 - Sicherheit für den Verkehrsteilnehmer
 - Beeinträchtigung der Umgebung
3. Schaffung einer zusätzlichen Projektoptimierungsphase zwischen Auftragserteilung und tatsächlichem Baubeginn:
Das konkret beauftragte Bauunternehmen kann so noch Optimierungspotenziale ergänzend lukrieren und weitergeben (z. B. Wertanalyse durchführen).

4. Einführung einer Bonusregelung für Planungsoptimierungen

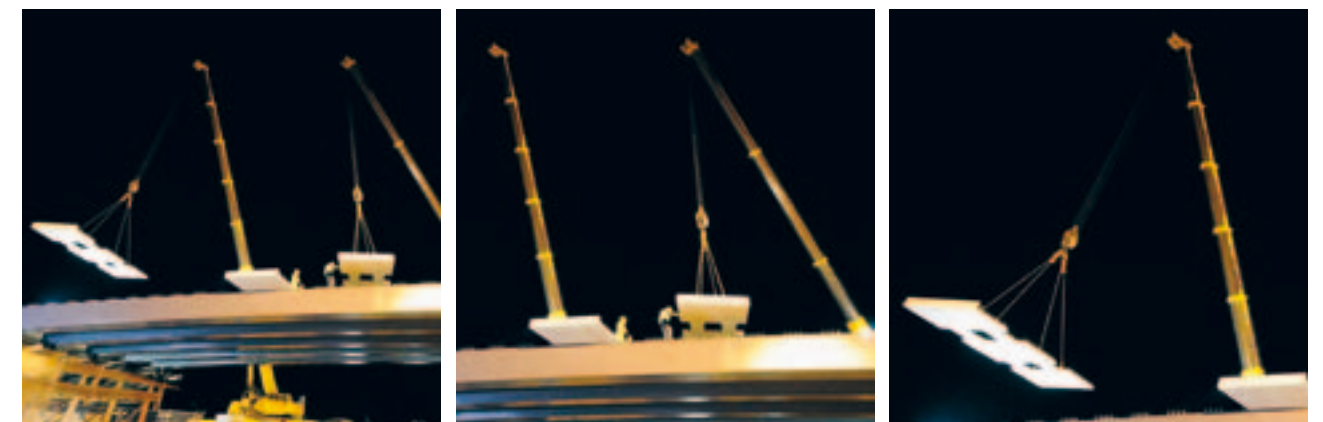
Damit wird dem Bauunternehmen sichergestellt, dass dieses auch an Einsparungen partizipiert, die es dank eigener Ideen bei der Planungsoptimierung erzielt hat.

Nach nun erfolgreich abgeschlossener Evaluierungsphase der potenziell für die Anwendung des Viersäulenmodells in Frage kommenden Baulose wird dieses Modell 2012 erstmals voraussichtlich im Zuge der Ausschreibung der Generalerneuerung der A23 Hochstraße Inzersdorf zur Anwendung gelangen.

„Die Bauausschreibungen der ASFINAG sind in verstärktem Maße von der Zielsetzung geprägt, die Kreativität und das Ausführungs-Know-how der Bieter nutzbar zu machen. Innovative Ausschreibungsmodelle bieten den Unternehmen die Chance, nicht nur mit billigen Preisen, sondern auch mit Qualität und nachhaltigen Lösungen punkten zu können.“

Mag. Michael Steibl
Geschäftsführer der VIBÖ
(Vereinigung industrieller Bauunternehmen in Österreich)

Brückeneinhebung mit Fertigteilen – dient auch der Bauzeitverkürzung



PRÄVENTION IM FOKUS

ETHIK, INTEGRITÄT, ANTIKORRUPTION UND COMPLIANCE

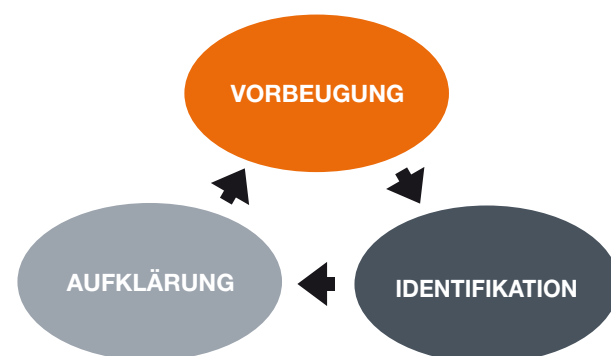
Ethisch korrektes Handeln ist für die ASFINAG selbstverständlich. Vor diesem Hintergrund wurde den Themen Ethik und Integrität schon in der Vergangenheit ein ganz besonders hoher Stellenwert eingeräumt.

Zur weiteren Optimierung der zahlreichen Maßnahmen zur Sicherstellung ethischen und integren Verhaltens wurde das Antikorruptionssystem im Jahr 2011 intensiv weiterentwickelt, neu strukturiert und in das bestehende Compliance-Management der ASFINAG Gruppe implementiert. Das Compliance-Management der ASFINAG Gruppe umfasst daher nunmehr die beiden Schwerpunkte „Regulatory“ und „Antikorruption“.

„Kreislauf der Integrität“: klare Zuständigkeiten

Aufbauend auf dem nachstehenden „Kreislauf der Integrität“ wurden vom Management klare Zuständigkeiten in den Bereichen Vorbeugung, Identifikation und Aufklärung von allfälligen wirtschaftskriminellen Verdachtsfällen festgelegt.

KREISLAUF DER INTEGRITÄT



ZIELE DES WEITERENTWICKELTEN ANTIKORRUPTIONSSYSTEMS

- Vorbeugung und größtmögliche Vermeidung von wirtschaftskriminellen Handlungen
- Identifikation von derartigen Versuchen und Schaffung von geeigneten Meldesystemen
- Konsequente Aufklärung von Verdachtsfällen mittels standardisierter Prozesse

Folgende Maßnahmen wurden in diesem Zusammenhang im Jahr 2011 u. a. umgesetzt:

Für den Bereich der Vorbeugung wurden zwei Antikorruptionsbeauftragte ernannt. Diese stellen als zentrale Koordinatoren innerhalb der ASFINAG Gruppe insbesondere sicher, dass

- Maßnahmen zur Vermeidung von wirtschaftskriminellen Handlungen entwickelt und umgesetzt werden,
- diesbezügliche Inhalte zusammengeführt und gesellschaftsübergreifend koordiniert werden und
- das Management sowie der Compliance-Beauftragte regelmäßig über den aktuellen Stand sowie nötige Maßnahmen informiert werden.

Vor diesem Hintergrund wurden im Jahr 2011 im Rahmen von Informationsveranstaltungen an verschiedenen ASFINAG Standorten in Österreich rund 260 Mitarbeiter über das weiterentwickelte Antikorruptionssystem informiert. Darüber hinaus haben 87 Mitarbeiter an

„Als eines der bedeutendsten öffentlichen Infrastrukturunternehmen Österreichs hat die ASFINAG eine wesentliche Vorbildwirkung im Hinblick auf integre Unternehmensführung. Daher sind die verstärkten Aktivitäten zur Korruptionsprävention besonders zu begrüßen. Das Gesamtkonzept ist umfassend, die Organisation klar strukturiert und der entsprechende Nachdruck der Geschäftsleitung („tone from the top“) ist vorhanden.“

Dr. Franz Hofbauer

Mitglied des Beirates von Transparency International / Austrian Chapter

Integritätsworkshops (Ethikschulungen) teilgenommen. Diese Veranstaltung wird (neben weiteren) ab dem kommenden Jahr zur compliancerelevanten Schulung und somit für einen definierten Mitarbeiterkreis verpflichtend in regelmäßigen Abständen zu besuchen sein.

Zur möglichst raschen Identifikation wirtschaftskrimineller Handlungen wurden innerhalb der ASFINAG Gruppe insbesondere die Aufgaben der „Vertrauenspersonen“ neu definiert und erweitert:

Diese stehen gesellschaftsspezifisch allen Mitarbeitern des Unternehmens sowie Personen außerhalb der ASFINAG Gruppe als Ansprechpartner zur Verfügung. Sie nehmen etwaige Hinweise bezogen auf wirtschaftskriminelle Verdachtsfälle entgegen und leiten diese anonymisiert zur Festlegung der weiteren Vorgangsweise an das Management weiter.

VERTRAUENSPERSON FÜR EXTERNE HINWEISE

Vertrauensperson für externe Hinweise ist der Abteilungsleiter der Abteilung Technische Koordination der ASFINAG. Die Kontaktdaten der Ansprechpersonen wurden im Intranet, auf www.asfinag.at (externe Vertrauensperson) sowie in der Mitarbeiterzeitung veröffentlicht.

Um auch eine konsequente und transparente Aufklärung von Verdachtsfällen sicherzustellen, wurden Gremien (Untersuchungsgruppe, Entscheidungsausschuss „Daten“) definiert, welche im Verdachtsfall zusammentreten und unter Wahrung aller Rechte der Beteiligten den Sachverhalt umfassend aufklären.

Neben zahlreichen Informationsveranstaltungen, Schulungen und anderen Präventionsmaßnahmen wird im Jahr 2012 eine – auch in der Strategie der ASFINAG Gruppe abgebildete – umfassende „Fraud-Risk Analyse“ durchgeführt, um weitere Potenziale zur Verbesserung des Antikorruptionssystems der ASFINAG ableiten und umsetzen zu können.

Im Jahr 2011 sind keine wesentlichen Vorfälle in Bezug auf Verstöße gegen Rechtsvorschriften aus den Bereichen Kundendaten, wettbewerbswidriges Verhalten, Korruption, Diskriminierung und Werbung aufgetreten. Ebenso wenig musste die ASFINAG keine in Relation zu ihren Umsätzen wesentlichen Bußgelder aufgrund der Nichteinhaltung von Rechtsvorschriften im Umweltbereich oder aufgrund von Verstößen gegen sonstige Rechtsvorschriften leisten.



EFFIZIENTER UND NACHHALTIGER WINTERDIENST

BESSERE ABLÄUFE FÜR GERÄUMTE STRASSEN

Im Winter 2010 / 11 wurde die Schneeräumung auf dem Streckennetz der ASFINAG nachhaltig optimiert. Die Standardisierung und die Vereinheitlichung der eingesetzten Räumressourcen erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Räumleistung. Zusätzlich wurde der Lkw-Bestand verringert.

1. Ziel:
 - Überarbeitung aller Winterdienst-Räumschleifen
 - Reduktion der Lkw-Umlaufzeiten
 - Effizienzsteigerung und steigende Qualität
 - optimierter Personaleinsatz im „handwerklichen Dienst“
2. Zeitraum:
 - III. Quartal 2010 bis II. Quartal 2011 und lfd.
3. Umsetzung:
 - Die verantwortlichen Regionalleiter und Autobahnmeister überprüften das gesamte Streckennetz. Als Parameter galten die Umlaufzeiten, die Sektorenlänge und die Fahrstreifenbreite sowie alle örtlichen Gegebenheiten des Streckenabschnitts.

Das Ergebnis der neuen, konzernweiten Organisation konnte durch essenzielle Optimierungen überzeugen:

- Die Anzahl der Räumrouten verringerte sich von 115 (Winter 2009 / 2010) auf 104 Räumrouten (Winter 2010 / 2011).
- Die Umlaufzeiten verkürzten sich auf 90 bis 120 Minuten bei 85 Prozent des gesamten Streckennetzes und garantierten damit ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Kundenzufriedenheit.
- Durch eine gezielte Aufstockung der Salzentnahmestellen (Salzsilos) entlang der Räumrouten sowie durch ein gezieltes Zusammenspiel zwischen Eigenleistung und zugekauften Winterdienstleistungen leistete die ASFINAG einen lebenswichtigen Beitrag zur Sicherheit auf Österreichs Straßen.
- Der Fuhrpark erstrahlte durch 21 neue Winterdienst-Lkws mit Front- und Seitenpflug sowie einer sieben Quadratmeter großen Salzstreueinheit (Sole) in modernem Glanz.

- Durch die Überarbeitung der Räumschleifen und der daraus resultierenden Mitarbeiterdimensionierung sowie eine Gegenüberstellung mit Benchmarks aus bereits bestehenden Autobahnmeistereien definierte die ASFINAG den Soll-Mitarbeiterstand im Bereich der Handwerker neu.
- Die Standardisierung und Vereinheitlichung der eingesetzten Räumressourcen verringerte den Lkw-Bestand und sorgte so für nachhaltiges Verantwortungsbewusstsein im Unternehmen.
- Im Bereich der Winterdienstfrächter erarbeiteten die Mitarbeiter der ASFINAG eine einheitliche Vertragsbasis für das gesamte Unternehmen. Eine neue Kostenstruktur als Basis für die Verhandlungen mit Externen gilt bereits seit Winter 2011 / 2012.

STREUGUTVERBRAUCH				
	2010 / 11	2009 / 10	2008 / 09	2007 / 08
Salz (Natriumchlorid)*	92.380	115.170	128.644	79.235
Calciumchlorid*	2.230	2.637	2.287	2.013

* in Tonnen

„Als Bezirkshauptmann von Baden begrüße ich die Verbesserungsmaßnahmen beim Winterdienst auf der A21. Insbesondere die präventiven Maßnahmen, wie z. B. die Einführung zusätzlicher Räumschleifen oder das vorbildliche Bergekonzept, zeigen den professionellen Umgang der ASFINAG zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf dieser wichtigen und anspruchsvollen Verkehrsverbindung.“

Dr. Heinz Zimmer
Sicherheitssprecher der Bezirkshauptleute

ERHALTUNG DES STRECKENNETZES

NACHHALTIG UND WIRTSCHAFTLICH



Die ASFINAG verfolgt als kundenorientiertes Unternehmen das Ziel, die Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit des ihr überantworteten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes sicherzustellen.

Als wirtschaftlich agierendes Unternehmen sind Instandhaltungen zum optimalen Zeitpunkt nachhaltig umzusetzen, um eine wirtschaftlich bestmögliche Ausnutzung der Lebensdauer der Infrastrukturanlagen zu erreichen und dabei die Verfügbarkeit des Netzes in einem möglichst geringen Ausmaß einzuschränken.



Die Erhaltung des Streckennetzes soll langfristig gesehen mit einem möglichst geringen, konstanten Mitteleinsatz erfolgen.

Das Erhaltungsmanagement beruht auf Bewertungen der baulichen und elektromaschinellen Anlagen. Die daraus resultierenden Instandsetzungsmaßnahmen legt das Unternehmen im Zuge der Aktualisierung seines Bauprogramms jährlich fest. Die Einteilung erfolgt generell nach dem Schulnotenprinzip (Klasse 1: sehr guter Zustand bis Klasse 5: schlechter Zustand).



Brückeninspektion

GRUNDLAGEN UND ZIELE

Verfügbarkeit

- Die Netzverfügbarkeit wird bei der Planung und Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

Verkehrssicherheit

- Sicherheitsstandards gemäß Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) in Tunneln sind bis 2019 umgesetzt.

Wirtschaftlichkeit

- Die notwendigen Maßnahmen werden unter optimaler Ausnutzung der Lebensdauer der Bauwerke gesetzt.

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE UND REGIONALE VERANTWORTUNG

REGIONEN PROFITIEREN VON NEUEN ANSCHLUSSSTELLEN

Die ASFINAG verpflichtet sich selbstverständlich zu größtmöglicher Effizienz im Einsatz ihrer finanziellen Mittel. Voraussetzung dafür ist die genaue Kenntnis der mit der Realisierung der Vorhaben verbundenen Kosten und Nutzen.

Pilotstudie 2011: Erfolgsfaktoren und regionalwirtschaftlicher Nutzen von Anschlussstellen

Zur Feststellung der Nutzen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen gibt es bereits anerkannte Methoden (z. B. die Nutzen-Kosten-Analyse); für die kleinräumige, akteursbezogene Betrachtung erweisen sich diese jedoch als weniger geeignet. Daher thematisierte die ASFINAG 2011 gemeinsam mit dem Fachbereich für Verkehrssystemplanung der TU Wien im Rahmen der Pilotstudie „Nutzeffekte von Verkehrsinfrastrukturen am Beispiel von Autobahnanschlussstellen“ die Abhängigkeiten zwischen räumlichen Entwicklungsprozessen und Erreichbarkeitsveränderungen.

Als Beispiel wurde die S31 Burgenland Schnellstraße genommen, deren 1999 eröffnete Anschlussstelle Neutal klare positive Effekte mit sich brachte:

- mehr Beschäftigte durch Unternehmensansiedelungen,
- Steigerung der Wirtschaftsleistung der Gemeinde,
- Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes in der Region,

- Bevölkerungswachstum,
- Erhöhung des Kommunalsteuereinkommens und
- eine Reduktion der Anzahl der Wochenpendler.

Zusätzlich identifizierte die Studie auch wesentliche Erfolgsfaktoren für das „Gelingen“ von neuen Anschlussstellenprojekten. Um positive Nutzen zu generieren, müssen Rahmenbedingungen in den Bereichen

- Flächenwidmungs-, Grundstücks- und Förderungs-politik,
- Initiativen und Kooperationen zwischen der Gemeinde und Privaten und
- gemeindeübergreifende Kooperationen geschaffen werden. Diese Erfolgsfaktoren wird die ASFINAG in Zukunft verstärkt bei der standardisierten Beurteilung von Anschlussstellenwünschen im Rahmen der ESA (Erweiterte strategische Analyse) berücksichtigen. 2011 wurden sechs ESA abgeschlossen. In den Untersuchungen wurden als volkswirtschaftlicher Nutzen eine Reduktion der Unfallfolgekosten sowie Wegzeiter-sparnisse ausgewiesen.

In der Beurteilung, ob eine neue Anschlussstelle am hochrangigen Netz tatsächlich errichtet werden kann, werden noch weitere Faktoren wie zum Beispiel die Flüssigkeit des Verkehrs am bestehenden Netz und die Verkehrssicherheit herangezogen.

Luftbild Gewerbegebiet S31 Burgenland Schnellstraße



INTERNATIONALES ENGAGEMENT

GUT POSITIONIERT UND VERNETZT

Als einer der führenden Autobahnbetreiber Europas muss die ASFINAG entsprechend international positioniert und vernetzt sein.

Schwerpunkte im Jahr 2011 bildeten die Eröffnung des ASFINAG Verbindungsbüros in Brüssel, die Wahl von Vorstand Dr. Klaus Schierhackl zum Präsidenten der ASECAP (European Association of tolled motorways, bridges and tunnels) und der Beitritt der ASFINAG zu ERTICO – ITS Europe. Weitere Eckpunkte waren die aktive Mitarbeit bei der IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) sowie der gezielte Einsatz von ASFINAG Mitarbeitern bei (Beratungs-)Projekten im Ausland.

Neben der Verfolgung der Zukunftsthemen Elektromobilität, green public procurement, Interaktion Straße – Fahrzeug der Zukunft wird es beim 40. Jahrestreffen der ASECAP-Mitglieder im Mai 2012 einen Themenschwerpunkt zu praktischen Aspekten der Nachhaltigkeit geben, an welchem die ASFINAG aktiv teilnehmen wird. Weiters wird der Themenschwerpunkt „Intelligente Verkehrssysteme“ von der ASFINAG moderiert.

Das internationale Engagement beruht auf drei Säulen:

Die Netzverfügbarkeit wird bei der Planung und Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen berücksichtigt.

1. SÄULE:

Vertretung der ASFINAG in Brüssel

Wesentliche Rahmenbedingungen für Errichtung und Erhalt sowie Finanzierung und Betrieb von Autobahnen werden auf europäischer Ebene entschieden. Mit dem im April 2011 eröffneten Verbindungsbüro verstärkte die ASFINAG ihre 2009 begonnene Präsenz in Brüssel. Schwerpunkte im Jahr 2011 waren

- die Veröffentlichung des neuen Weißbuchs Verkehr,
- der Vorschlag einer Verordnung über Leitlinien der Union

- für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes,
- die Veröffentlichung der neuen Richtlinie zur Mauttarifberechnung (Stichwort: „Berücksichtigung externer Kosten“) und
- die Umsetzung der Richtlinie zur harmonisierten Einführung intelligenter Verkehrssysteme.

2. SÄULE:

Internationale Kooperationen

- ASECAP



Die ASECAP (European Association of tolled Motorways, Bridges and Tunnels) vertritt 154 Autobahnkonzessionäre und Mautsystembetreiber aus 20 Staaten. Im Mai 2011 wurde Vorstand Dr. Klaus Schierhackl für zwei Jahre zum Präsidenten der Vereinigung gewählt. Sein Ziel lautete, die ASECAP stärker denn je als anerkannten Partner der europäischen Institutionen zu verankern und als bevorzugten Ansprechpartner im Verkehrsbereich zu positionieren.

- IBTTA



Die IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) ist eine in Amerika ansässige, weltweit aktive Vereinigung von Mautsystembetreibern und Systemlieferanten. Organisationszweck ist, den kundenfinanzierten Infrastrukturausbau zu forcieren und ihren Mitgliedern eine Plattform zum Know-how-Austausch zu bieten. Durch die Zusammenarbeit mit der IBTTA lukriert die ASFINAG Informationen zu internationalen Entwicklungen und technologischen Neuerungen.

- ERTICO



ERTICO – ITS EUROPE (Intelligent Transport Systems and Services) ist die europäische Plattform zum Informationsaustausch und zur Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme (z. B. Navigationsgeräte, die je nach

Verkehrssituation spezielle Routenempfehlungen vorgeben). Ihre Mitglieder umfassen Fahrzeughersteller, politische Entscheidungsträger sowie Infrastrukturbetreiber. Die ASFINAG erwartet sich vor allem neue Kooperationsmöglichkeiten mit der Fahrzeugindustrie, um Entwicklungen im Bereich innovativer Verkehrsinformationsdienste abzustimmen und Standards für den Datenaustausch zwischen Fahrzeug und Infrastruktur zu entwickeln.

- PIARC

Die PIARC (World Road Association) ist eine internationale „Non-Profit“-Organisation. Sie beschäftigt sich mit allen Themen von Straßenbau, -erhaltung und -finanzierung. In den technischen Komitees der PIARC werden die Erfahrungen und Standards der Mitgliedsländer und -organisationen diskutiert und entsprechende Publikationen vorbereitet.

Die ASFINAG ist in den relevanten Komitees mit Experten vertreten und verstärkt neben der fachlichen Mitarbeit an den Berichten auch die internationale Vernetzung. Bei dem 2011 abgehaltenen Weltstraßenkongress in Mexico City steuerte das Unternehmen insgesamt acht Beiträge bei.

- CEDR

Die CEDR (Conference of European Directors of Roads) ist eine Organisation, unter der die europäischen Baudirektionen zusammenarbeiten. Sie besteht aus 18 Mitgliedsländern und stellt sich die Aufgabe, Entwicklungen im Verkehrswesen unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit zu diskutieren und eine Plattform für Wissensmanagement zu bieten. Experten der ASFINAG vertreten das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) in einigen technischen Komitees, welche sich mit wirtschaftlichen Fragen über Fragen zu Kundenzufriedenheit bis zur Reaktion auf die Herausforderungen des Klimawandels beziehen.

3. SÄULE:

Einsatz von ASFINAG Mitarbeitern bei (Beratungs-) Projekten im Ausland

- ASFINAG International Consultant
Der Einsatz von ASFINAG Mitarbeitern bietet den Nutzen, die eigene Expertise im Ausland zu „testen“ und im Gegenzug auch neue Erfahrungen und Sichtweisen zu gewinnen. ASFINAG International versteht sich daher auch als Drehscheibe zwischen Konzern und dem internationalen Markt auf der einen Seite sowie als Vermittler zwischen ASFINAG Experten und internationalen Anbietern auf der anderen Seite.
Dieses Modell birgt viele Vorteile:
 - Die ASFINAG fördert damit ihr Image als kompetenter und gefragter Player auf dem internationalen Parkett der führenden Autobahnbetreiber
 - Anreiz zum Aufbau von besonderem Fachwissen
 - Motivation der konzerninternen Know-how-Träger, als International Consultant ausgezeichnet zu werden
 - Vertiefung der internen Wissensbasis durch aktive Mitwirkung an internationalen Projekten

2012 werden die ASFINAG International Consultants in einem speziellen Booklet vorgestellt und als Experten für entsprechende internationale Projekte positioniert. Diese „Beratertätigkeit in internationalen Projekten“ stellt eine hochgeschätzte Zusatzqualifikation dar.

- Twinning-Projekte
Das konzernintern umfangreiche Know-how in Fragen der Verkehrssicherheit bringt die ASFINAG bei Twinning-Projekten (d. h. bei Projekten außerhalb der EU) ein. Konkret: Beratung der Marokkanischen Regierung bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsfragen. Die ASFINAG hat diesen Zuschlag im Rahmen einer Ausschreibung der EU in einem französischen, schwedischen und österreichischen Konsortium erhalten.

ASFINAG LIAISON OFFICE BRUSSELS

DI (FH) René Moser
Rond-Point Schuman 11, B-1040 Brussels

ERFOLGREICHE INTERNATIONALE PROJEKTE

ASFINAG KNOW-HOW IM AUSLAND

2011 war für die ASFINAG International ein sehr erfolgreiches Jahr. Gemeinsam mit Partnern akquirierte das Unternehmen mehrere große internationale Beratungsprojekte, erschloss neue Märkte und setzte sich dabei auch gegen renommierte und erfahrene Beratungsunternehmen durch. Insgesamt waren 15 Konzernmitarbeiter im Ausland beratend tätig.

- Das größte Projekt war für ein russisch-österreichisches Konsortium die Erstellung eines Betriebs- und Erhaltungskonzepts für ein 400 Kilometer langes Autobahnteilstück der M4 in Russland. Insbesondere in diesem Projekt konnte der Nachhaltigkeitsgedanke direkt „ins Ausland transportiert“ werden, da die an den Lebenszykluskosten orientierten Konzepte der ASFINAG in diesem Bereich eine starke Ausrichtung auf eine nachhaltige Bewirtschaftung der Strecke haben.
- Gemeinsam mit internationalen Partnern beriet die ASFINAG die Provinz Flandern bei der Ausschreibung eines landesweiten Mautsystems für Pkw und Lkw in Belgien. Das Projekt stellt eine große Herausforderung dar, denn bisher wurde noch kein derartiges System für den Gesamtverkehr in Europa realisiert.
- In Mazedonien wurde gemeinsam mit einem österreichischen Ingenieurbüro die Neuausschreibung eines Mautsystems vorbereitet. Hier war vor allem das Know-how der ASFINAG im Bereich manueller Mautstellen ausschlaggebend für den Erfolg im Ausschreibungsverfahren.
- Auch bei einem EU-Projekt konnte sich die ASFINAG erfolgreich durchsetzen: Die ASFINAG beriet die EU-Kommission bei der Weiterentwicklung kooperativer Systeme (direkte Kommunikation und Datenaustausch zwischen Fahrzeugen).

ASFINAG International Consultants



ASFINAG FORCIERT FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

ASFINAG BRINGT INNOVATIONEN AUF DIE STRASSE

Der Schwerpunkt im Bereich Forschung und Entwicklung lag 2011 im Forschungsprogramm „Verkehrsinfrastrukturforschung für die Zukunft“, das die ASFINAG gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), der ÖBB Infrastruktur AG und der FFG (Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH) initiierte.

Die erste Ausschreibung wurde am 17. Oktober 2011 geöffnet; die Deadline für Einreichungen war der 26. Jänner 2012. In Summe betrug die Dotierung für 17 Forschungsfragen und zwei Pre-Commercial-Procurement-Themen rund vier Mio. Euro.

Für die ASFINAG ist dieses neue Instrument eine wichtige Säule in ihrem F&E-Portfolio. Der Konzern stellt durch die Kooperation mit der FFG ein transparentes Vergabeprozeder sowie für alle Forschungspartner einheitliche Rahmenbedingungen, von der Einreichung bis zur Vertragsgestaltung, sicher. Bei entsprechender Qualität der Einreichungen wird die ASFINAG diese Vorgangsweise auch in Zukunft forcieren.

Im Zuge der ersten Ausschreibung legte der Konzern neben der Beantwortung konkreter Forschungsfragen das Hauptaugenmerk auf die sogenannte innovationsfördernde öffentliche Beschaffung (Pre-Commercial Procurement – PCP). Das Ziel ist die Lösung eines gesellschaftsrelevanten Problems, für das es gegenständlich auf dem Markt keine (optimale) Lösung gibt. Seitens der ASFINAG wurde als PCP-Thema die Konzeption und prototypische Entwicklung eines mobilen Verkehrsmanagementsystems für Baustellen und Großereignisse ausgeschrieben. Die konkreten Forschungsfragen fokussierten auf die Bereiche Decken- und Oberbau, Verkehrssicherheit und Lärmschutz.

F&E in der Unternehmensstrategie

Ein weiterer Schwerpunkt für 2011 war die Konsolidierung der laufenden F&E-Projekte sowie die Verankerung eines konkreten F&E-Ziels in der Unternehmensstrategie: „Die ASFINAG bekennt sich zu Forschung & Entwicklung, mit dem Ziel, abgeschlossene Projekte in die operative Tätigkeit bzw. in Regelwerke überzuführen.“

Durch den vereinbarten Zielwert von mindestens 60 Prozent übergeführter Projektergebnisse stellt der Konzern sicher, dass innovative Lösungen auf Basis von Forschung und Entwicklung einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Vision der ASFINAG leisten und die eingesetzten Forschungsmittel auch direkte Verbesserungen in der Projektumsetzung generieren.

ITS World Congress 2012

Von 22. bis 26. Oktober 2012 findet in Wien der Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme statt: www.itsworldcongress.at. Die ASFINAG wird dabei neueste F&E-Ergebnisse wie z. B. das Projekt Verkehrsankunft Österreich präsentieren.

LED-PILOTPROJEKTE

WENIGER ENERGIEVERBRAUCH MIT TECHNOLOGIEN DER ZUKUNFT

Beleuchtungssysteme mit LED-Technologien (Light-Emitting Diode) zeichnen sich vor allem durch ihre Nachhaltigkeit aus. Ihre höhere Energieeffizienz in Verbindung mit einem reduzierten CO₂-Ausstoß und ihre längere Haltbarkeit samt verlängertem Tauschzyklus sind Vorteile, die der Umwelt zugutekommen. Zusätzlich können sich auch positive Effekte im Bereich der Verkehrssicherheit und Streckenverfügbarkeit ergeben. Neueste Studien zeigen außerdem, dass LED-Lampen aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften im Bereich Insektenverträglichkeit im Freiland deutlich positiver als herkömmliche Entladungslampen abschneiden. Mit ihrer verstärkten Verwendung leistete die ASFINAG bisher einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Fauna.

Dem stehen allerdings Nachteile wie hohe Investitionskosten, fehlende Produktkompatibilität der Leuchtmittel und die noch begrenzte Lichtausbeute gegenüber.

Um zu entscheiden, ob die LED-Technologie in Zukunft noch häufiger zum Einsatz kommen wird, initiierte die ASFINAG eine Reihe von Pilotprojekten (A 12 – Sicherheitsausbau und Umweltschutzmaßnahmen Innsbruck Amras, A 23 Hanssonkurve Baustellenbeleuchtung u. a.), um Vor- und Nachteile genauestens zu testen. Wesentlich ist hier, die vom Herstellermarkt versprochenen Pluspunkte im Echtbetrieb zu validieren und eine strategische Neuausrichtung in diesem Sektor vorzunehmen.



ISO-ZERTIFIZIERUNG

ASFINAG ERFOLGREICH ALS FÜHRENDER DIENSTLEISTER

Als kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen garantiert die ASFINAG ihren Kunden stets bestmögliches Service. Der Lohn für ihre Mühe: 2011 erhielt das Unternehmen die erfolgreiche Zertifizierung nach der Qualitätsmanagementnorm ISO 9001.

Die ISO 9001 ist ein internationaler Standard, der Vorgaben liefert, wie interne Abläufe optimal eingerichtet und gesteuert, Dienstleistungen geplant und abgewickelt, Mitarbeiter aus- und weitergebildet, prozessorientierte Ansätze erstellt und interne Prozesse verbessert werden. Alle diese Regelungen und Empfehlungen zielen darauf ab, Kundenanforderungen bestmöglich zu erfüllen.

ASFINAG ist TÜV AUSTRIA-geprüft

Bereits seit einigen Jahren sind zwei ASFINAG Tochtergesellschaften (die ASFINAG Bau Management GmbH und die ASFINAG Maut Service GmbH) nach ISO 9001 zertifiziert. 2011 folgte mit dem positiven Ergebnis der Zertifizierungsaudits durch die TÜV AUSTRIA Cert GmbH die Bestätigung von einer unabhängigen Stelle, dass der gesamte Konzern permanent daran arbeitet, das Service für seine Kunden immer weiter zu verbessern – „Verlässlichkeit auf allen Wegen“ ist somit TÜV AUSTRIA-geprüft.

Zusätzlich wurden außerdem Teilbereiche der ASFINAG Maut Service GmbH nach der Norm ISO/IEC 20000 zertifiziert. Dabei wurde durch die TÜV Cert Austria GmbH bestätigt, dass das GO Mautsystem den Anforderungen an ein professionelles IT-Service-Management entspricht. Die ISO/IEC 20000 ist eine internationale Norm, mit deren Hilfe IT-Abläufe optimiert werden können. Dank der erfolgreichen Zertifizierung nach dieser Norm kann sich die ASFINAG zu einem der führenden IT-Dienstleister Österreichs zählen.

ASFINAG Rastplatz (Lkw-Stellplätze)



PERSPEKTIVE 2012

STATEMENTS DER GESCHÄFTSFÜHRER

„Die ASFINAG hat 2011 rund 300 Mio. Euro in die Erneuerung des bestehenden Netzes investiert, dabei galt es, an die 100 Baustellen auf Autobahnen und Schnellstraßen erfolgreich abzuwickeln. Auch bei den Baumaßnahmen 2012 hat höchste Sicherheit für unsere Kunden, ausführende Firmen sowie Mitarbeiter absolute Priorität. Für unsere Kunden gilt es dabei, baustellenbedingte Behinderungen so gering wie möglich zu halten, dazu gehört auch die Verkürzung der Bauzeiten. Wichtig sind in diesem Zusammenhang gut geschulte und hoch qualifizierte Mitarbeiter, optimale Schnittstellen innerhalb der ASFINAG, aber auch entsprechende Anreize für die Bauindustrie. Darüber hinaus ist natürlich auch eine qualitativ hochwertige und wirtschaftliche Ausführung der Bauvorhaben von besonderer Bedeutung. Im Sinne unserer Kunden wird auch 2012 die Information über die laufenden Baustellen und Projekte großgeschrieben.“

DI Gernot Brandtner

Geschäftsführer ASFINAG Bau Management GmbH

Geboren 1965.

Studium des Wirtschaftsingenieurwesens im Bauwesen an der TU Graz.

Ab 1995 Vorstandsassistent und später Leiter der Baulichen Erhaltung bei der ÖSAG.

Ab 2005 bei der ASFINAG – seit 2008 GF der ASFINAG Bau Management GmbH.



„Die Evaluierung aller Neubauprojekte war in den Jahren 2010 und 2011 ein zentrales Thema für die ASFINAG. Ziel war es, einen bedarfsgerechten und im Einklang mit der finanziellen Situation stehenden Baurahmenplan zu erstellen. Daher wurden Projekte redimensioniert, verschoben oder fielen teilweise gänzlich aus dem Bauprogramm der ASFINAG. Als Ergebnis steht im Zeitraum 2012 bis 2017 ein nun deutlich reduziertes, aber jedenfalls verkehrspolitisch sinnvolles Bauvolumen zur Umsetzung an. Im Jahr 2012 gilt es nun, die erforderlichen Verfahren für die prioritären Großprojekte weiter fortzuführen, abzuschließen und mit den bauvorbereitenden Maßnahmen zu beginnen. Verlässlichkeit bei Termin- und Kostentreue ist für uns dabei besonders wesentlich.“

DI Alexander Walcher

Geschäftsführer ASFINAG Bau Management GmbH

Geboren 1969.

Studium der Landschaftsökologie und Landschaftsplanung in Wien.

Spezialisiert auf Umweltrecht und Umweltpolitik.

Von 1997 bis 2005 u. a. als Leiter des Geschäftsfeldes Planung bei der ÖSAG,

dann in gleicher Funktion bei der ASFINAG.

Seit 2008 GF der ASFINAG Bau Management GmbH.

„In Anlehnung an unsere ASFINAG Vision wollen wir führend in Europa sein bei der einfachen und zuverlässigen Einhebung von Maut, bei der Überprüfung der Mauttreue und bei der kompetenten und freundlichen Abwicklung aller Kundenkontakte. Daher werden auch heuer zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um jeden Kundenkontakt mit einem ASFINAG Mitarbeiter zu einem positiven zu machen: Dazu zählen die Vereinfachung unserer Kundenscheine genauso wie die laufende professionelle Aktualisierung unserer neuen Wissensdatenbank oder etwa spezielle Schulungen für Mitarbeiter mit direktem Kundenkontakt.“

Mag. Beate Appinger-Ziegler

Geschäftsführerin ASFINAG Maut Service GmbH

Geboren 1966.

Studium der Betriebswirtschaftslehre in Wien.

Ab 2003 Geschäftsleitung und Prokuristin bei 3M Österreich.

Als Expertin in Fachgremien der FSV, in Fachnormungsausschüssen des ON und

in der IG Straßensicherheit tätig.

Seit 2011 Kaufmännische Geschäftsführerin der ASFINAG Maut Service GmbH.





„Bei der Maut der Zukunft sehen wir uns primär durch die EU-Richtlinien, aber auch durch die begrenzte Laufzeit der Betriebsverträge für das GO Mautsystem mit Veränderungen konfrontiert. Durch geschicktes Technologiemanagement wollen wir hier die erforderlichen Anpassungen mit minimalem Risiko für unsere Systeme und gleichermaßen zu günstigen Kosten durchführen. So werden wir 2012 die Anforderungen des europäischen elektronischen Mautsystems für Fahrzeuge über 3,5 t umsetzen und zusätzlich zur Kooperation mit dem deutschen Mautsystem (Toll2GO) auch wesentliche Schritte bei neuen Kooperationen unternehmen. Der Vision 2015 der ASFINAG Rechnung tragend, auch im Bereich der Kundeninformation international zu den besten Betreibern zu gehören, werden wir auch zukünftig Umfang und Qualität unserer Informationsdienstleistungen sowie den Zugang dazu auch mit der ASFINAG App weiter ausbauen.“

Ing. Mag. Bernd Datler
Geschäftsführer ASFINAG Maut Service GmbH

Geboren 1973.
Studium der Betriebswirtschaft in Wien.
Vier Jahre bei Cap Gemini Ernst & Young als Unternehmensberater, dort u. a. am Aufbau des Lkw-Mautsystems beteiligt.
Ab 2006 Leitung der Abteilung Systementwicklung bei der ASFINAG.
Seit Ende 2009 Technischer GF der ASFINAG Maut Service GmbH.



„Gemäß unserer Vision ist die Verfügbarkeit der Autobahnen für die Autofahrer tagtäglich unser zentrales Anliegen. Die Mitarbeiter unserer Autobahnmeistereien sind zu jeder Jahreszeit im Einsatz, um den Verkehrsfluss für unsere Kunden zu gewährleisten. Wenn einmal etwas passiert, beseitigen wir die Behinderung im Ereignismanagement professionell im Zusammenspiel mit den Blaulichtorganisationen. Mit unserem Verkehrsmanagement sind wir in der Lage, alle Verkehrsteilnehmer mit den relevanten Verkehrsinformationen zeitnah zu versorgen.“

Dr. Josef Fiala
Geschäftsführer ASFINAG Service GmbH

Geboren 1962.
Studium der Staats- und Rechtswissenschaften in Wien.
Ab 1990 in leitenden Funktionen bei der Generali Landesdirektion Wien.
Ab 2005 Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung der Generali Holding Vienna AG.
Bis 2008 GF der ASFINAG Maut Service GmbH, seit Juli 2010 kaufmännischer GF der ASFINAG Service GmbH.

„ASFINAG International ist ein eigenständiges, auf dem Markt erfolgreich tätiges Unternehmen. Wir bieten unseren österreichischen und internationalen Kunden Beratungs- und andere Dienstleistungen rund um die Autobahn. Das Geschäftsjahr 2011 war für uns ein wirtschaftlich sehr erfolgreiches Jahr. Dabei haben wir auch die österreichische Industrie bei Auslandsprojekten unterstützt. Gemeinsam mit rund 20 „International Consultants“ aus den Gesellschaften der ASFINAG Gruppe wollen wir auch 2012 unsere Kunden bei komplexen Projekten in den Bereichen Maut, Telematik und Straßenbetrieb erfolgreich beraten.“

Dr. Hubert Resch
Geschäftsführer ASFINAG International GmbH

Geboren 1969.
Studium der Rechtswissenschaften in Wien.
Mitarbeiter am Verfassungsgerichtshof.
Später Berater bei der ASFINAG und Rechtsanwalt.
Lehrbeauftragter am Institut für Europäisches und Öffentliches Wirtschaftsrecht.
Seit 2008 Abteilungsleiter ASFINAG Recht, seit Ende 2009 außerdem GF der ASFINAG International GmbH.



„Unsere Kunden am Netz wollen nicht nur rasch, sondern vor allem auch sicher an ihr Ziel kommen. Nicht umsonst ist die Verkehrssicherheit auch in der Mission der ASFINAG verankert. Sicherheit im Verkehr hat drei wesentliche Einflussfaktoren: den Menschen, das Auto und die Straße. Einen Faktor davon, die bauliche Gestaltung der Straße, können wir beeinflussen und die vielen Maßnahmen, die in der Planung, der Bauausführung und auch im laufenden Betrieb des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes seit Jahren umgesetzt wurden, haben im vergangenen Jahr trotz des zunehmenden Verkehrsaufkommens zu einem historischen Bestwert in der Verkehrssicherheit gesorgt. Im kommenden Jahr wird es darum gehen, die Sicherheit des Streckennetzes systematisch durch Inspektionen und Audits auf Verbesserungspotenziale zu durchforsten. Gemeinsam kommen damit unsere Kunden sicher an ihr Ziel und unsere Mitarbeiter sicher durch ihren Dienst.“

Mag. Rainer Kienreich
Geschäftsführer ASFINAG Service GmbH

Geboren 1968.
Studium der Technischen Geologie an der TU Graz.
Von 1993 an in der Straßenbauabteilung des Landes Steiermark, ab 2002 Leiter des Referates Autobahnen.
Mit Betriebsübergang Eintritt in die ASFINAG, dort ab 2008 Abteilungsleiter.
Seit Ende 2009 Technischer GF der ASFINAG Service GmbH.



„Unsere Kunden und Partner profitieren von unserem Spezialwissen im „Nischenmarkt“ des Betriebs von Autobahnen und von Mautsystemen, das es in dieser Konzentration und Zusammenstellung nur sehr selten in Europa gibt. Wir erzielen durch den Verkauf dieses Wissens Erlöse für den ASFINAG Konzern und bieten den Konzernmitarbeitern die Möglichkeit einer Tätigkeit im Ausland. Für diese Mitarbeiter eröffnet sich dadurch die Chance, fachlich neue Eindrücke und Erfahrungen aus erster Hand zu sammeln. Durch die intensive Auseinandersetzung mit oft gänzlich anderen Rahmenbedingungen und das Erarbeiten von maßgeschneiderten Lösungen für die Fragestellungen unserer Kunden werden auch für die tägliche Arbeit zu Hause neue und innovative Ansätze und Sichtweisen erschlossen, die eigene Persönlichkeit gestärkt und das Know-how dieser Mitarbeiter erweitert.“

Dr. Anton Sieber
Geschäftsführer ASFINAG International GmbH

Geboren 1965.
Studium der Technischen Physik in München und Wien.
Betriebswirtschaftliches Aufbaustudium in Wien und Krems.
Ab 1998 bei der ASFINAG, u. a. als Leiter der Abteilung Konzernstrategie.
Seit Ende 2009 GF der ASFINAG International GmbH.

„Die ASFINAG ist ein wirtschaftlich agierendes Unternehmen, das sich vorwiegend durch seine Mauteinnahmen finanziert. Es soll ein verkehrssicheres Autobahn- und Schnellstraßennetz mit hoher Verfügbarkeit den Kunden zur Verfügung gestellt werden. Grundlage der Verfügbarkeit und Verkehrssicherheit aus Sicht der baulichen Infrastruktur bildet die ordnungsgemäße, standardisierte Wartung und Instandhaltung der baulichen und elektromaschinellen Anlagen. Dazu sind laufend Instandsetzungen bzw. Erneuerungen notwendig. Im Fokus liegt dabei der langfristige Erhalt des Anlagewertes. Weiters wird die Nachhaltigkeit der Sanierungsmaßnahmen durch Ausnutzung der Lebensdauern von Anlagen sichergestellt. In Abhängigkeit vom Zustand und unter Berücksichtigung der Lebensdauer der Anlagen werden die notwendigen Maßnahmen zum bestmöglichen Zeitpunkt gesetzt, dadurch ist der richtige Einsatz der wirtschaftlichen Mittel sichergestellt.“

DI Klaus Fink
Geschäftsführer ASFINAG Alpenstraßen GmbH

Geboren 1950.
Studium des Bauingenieurwesens und des Konstruktiven Ingenieurbaus.
Von 1983 bis 1999 Abteilungsleiter und Einzelprokurist bei der Brenner Autobahn AG.
Ab 2000 Einzelvorstand bei der Alpen Straßen AG.
Seit 2005 GF der ASFINAG Alpenstraßen GmbH.



CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE-GOVERNANCE-BERICHT

ASFINAG will das Vertrauen der Kunden und Mitarbeiter wie auch jenes der breiten Öffentlichkeit durch eine transparente, zeitnahe und detaillierte Informationspolitik stärken. Als kapitalmarktorientiertes Unternehmen und aufgrund des hohen öffentlichen Interesses orientiert sich die ASFINAG in der Ausgestaltung und Kommunikation ihrer Unternehmensführung an internationalen Standards und Best-Practice-Methoden, vor allem aber am Österreichischen Corporate Governance Kodex.

Der Österreichische Corporate Governance Kodex wird vom Österreichischen Arbeitskreis für Corporate Governance herausgegeben. Dieser Kodex ist unter www.corporate-governance.at öffentlich zugänglich.

Die ASFINAG verfolgt eine Unternehmensstrategie, wie es das Wohl des Unternehmens unter Berücksichtigung der Interessen des Eigentümers, der Republik Österreich und der Arbeitnehmer erfordert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Geschäftsentwicklung und legt ihm – der Satzung und dem Gesetz entsprechend – bestimmte Geschäftsfälle zur Genehmigung vor. Die strategische Ausrichtung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat.

CORPORATE GOVERNANCE UND BEKENNTNIS ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Der Österreichische Corporate Governance Kodex richtet sich in erster Linie an börsennotierte Aktiengesellschaften. Wenngleich die Aktien des Unternehmens nicht an einer Börse gehandelt werden, wird der Empfehlung des Österreichischen Arbeitskreises für Corporate Governance entsprochen, wonach sich auch nicht börsennotierte Aktiengesellschaften am Kodex orientieren sollten, soweit die Regeln für sie anwendbar sind.

Die Corporate Governance der ASFINAG orientiert sich seit Längerem an den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex. Im Geschäftsjahr 2011 haben Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen, auch formal einen Vergleich der ASFINAG Standards zu den Regelungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex durchzuführen und einen Corporate-Governance-Bericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Die ASFINAG befolgt die Regelungen des Österreichischen Corporate Governance Kodex annähernd lückenlos, Abweichungen sind im Folgenden dargestellt:

ABWEICHUNGEN

Eigentümerstruktur

Die Aktien der ASFINAG sind gemäß § 1 ASFINAG Gesetz (BGBl 1982 / 591 idF BGBl 2007 / 82) ausschließlich dem Bund vorbehalten. Demzufolge sind folgende explizit an börsennotierte Unternehmen adressierte Regelungen für die ASFINAG nicht anwendbar: L-Regel 1, 3, 8, 19, 20, 29, 63 erster Satz, 65. (teilweise); C-Regel 2, 21, 28, 64, 66, 73.

Die Anwendung dieser Regelungen wäre mangels anderer Aktionäre als dem Bund weder sinnvoll noch wirtschaftlich vertretbar. Da der Bund Alleinaktionär der Gesellschaft ist, werden Einladungen zur Hauptversammlung, Ankündigungen der Tagesordnung sowie der Anträge und die Unterlagen für die Aktionäre und der Abstimmungsergebnisse der Hauptversammlung nicht auf der Website der Gesellschaft veröffentlicht. Veröffentlichungen auf der Website nach den L-Regeln 4, 5 und 6 erfolgen daher nicht.

Regeln für Interessenkonflikte

Auch die Regelungen über Interessenkonflikte (L-Regel 19, 20, C-Regel 21) sind aufgrund der Eigentümerstruktur nicht anwendbar. Das gilt auch für die Emittenten-Compliance-Verordnung der Finanzmarktaufsicht, da sich diese nur auf den Handel mit Aktien bezieht. Aufgrund von Rechtsvorschriften für ausländische Börsen, an denen Anleihen des Unternehmens gehandelt werden, beachtete die Gesellschaft jedoch z. B. die Regelungen über Insidergeschäfte aus diesen Jurisdiktionen, allerdings bezogen auf den Handel mit Anleihen des Unternehmens, welche vom Bund garantiert werden. Durch die Integration der Überwachung der Einhaltung dieser Regeln in das Gesamt-Compliance-System der ASFINAG hat die Gesellschaft jedoch der Emittenten-Compliance-Verordnung vergleichbare Instrumente etabliert, soweit dies notwendig ist, um allfällige Interessenkonflikte im Hinblick auf Geschäfte mit Anleihen des Unternehmens transparent zu machen. Tagesordnung sowie die Anträge und die Unterlagen für die Aktionäre und der Abstimmungsergebnisse der Hauptversammlung werden nicht auf der Website der Gesellschaft veröffentlicht. Veröffentlichungen auf der Website nach den L-Regeln 4, 5 und 6 erfolgen daher nicht.

VORSTAND UND MANAGEMENT

Im Geschäftsjahr 2011 bestand der Vorstand aus zwei Mitgliedern, Herrn DI Alois Schedl und Herrn Dr. Klaus Schierhackl.

NAME	Geburts-jahr	Datum Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode
DI Alois SCHEDL	1952	25. 10. 2007	30. 09. 2012
Dr. Klaus SCHIERHACKL	1968	25. 10. 2007	30. 09. 2012

KONZERNEXTERNE AUFSICHTSRATSMANDATE ODER VERGLEICHBARE FUNKTIONEN
Dr. Klaus SCHIERHACKL: Vorsitzender des Beirates der ÖVG-GmbH

Arbeitsweise und Geschäftsverteilung

In der Geschäftsordnung sind die Geschäftsverteilung und die Zusammenarbeit des Vorstandes geregelt. Weiters enthält sie die Informations- und Berichtspflichten des Vorstandes sowie einen Katalog der Maßnahmen, die der Zustimmung durch den Aufsichtsrat bzw. durch seinen Arbeitsausschuss bedürfen. Dazu zählen auch wesentliche Geschäftsfälle der wichtigsten Tochtergesellschaften.

Die Aufgabenbereiche der Vorstandsmitglieder wurden vom Aufsichtsrat unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstandes wie folgt festgelegt:

DI ALOIS SCHEDL	DR. KLAUS SCHIERHACKL
ASFINAG Bau Management GmbH	ASFINAG Maut Service GmbH
ASFINAG Servicegesellschaften	ASFINAG International GmbH
Technische Koordination	Konzernstrategie
Unternehmenskommunikation	Raststationen und Liegenschaften
	Corporate Services: Finanzierung, Informations-technologie, Konzernrevision, Personal / Organisationsentwicklung, Qualitätsmanagement, Rechnungswesen und Controlling, Recht

Ein Vorstandsvorsitzender ist aufgrund des Zweivorstandes nicht eingerichtet. Die C-Regel 16 wird daher nur teilweise erfüllt.

Vergütung des Managements

Die Gesamtvergütung des Vorstandes der ASFINAG besteht aus fixen und variablen Entgeltkomponenten, wobei die variable Komponente aus einem maximalen Fixbetrag jährlich besteht. Für jedes Geschäftsjahr werden mit dem Präsidium des Aufsichtsrates zu Beginn des Jahres Ziele vereinbart, welche sowohl das Erreichen finanzieller Kennzahlen (Jahresergebnis, Kosteneffizienzziele etc.) als auch aus Leistungskriterien nicht finanzieller Art (z. B. Netzplanung, Kundenzufriedenheit etc.) bestehen. Am Ende jedes Geschäftsjahres werden vereinbarte Werte mit den tatsächlich erreichten Werten verglichen und eine Auszahlung erfolgt entsprechend des Zielerreichungsgrades.

Die Zusammensetzung der Vergütung des Managements im Konzern (Geschäftsführer und leitende Angestellte) folgt diesen Grundsätzen.

NAME	Fixe Bezüge 2011 brutto	Variable Bezüge für das Leistungsjahr 2011 brutto	Sachbezüge jährlich
DI Alois SCHEDL	EUR 240.000,–	EUR 55.200,–	EUR 7.000,–
Dr. Klaus SCHIERHACKL	EUR 240.000,–	EUR 55.200,–	EUR 7.000,–

Die Zusammensetzung der Vergütung des Managements im Konzern (Geschäftsführer und leitende Angestellte) folgt den oben beschriebenen Grundsätzen. C-Regel 16 wird daher nur teilweise erfüllt.

Beendigungsansprüche

Die Vorstandsmitglieder haben bei Beendigung des Anstellungsverhältnisses Anspruch auf die sinnngemäße Anwendung des § 23 AngG, wobei die Vordienstzeiten im Konzern eingerechnet werden. Für die Berechnungsgrundlage nach Angestelltengesetz wurden die variablen Vergütungskomponenten vertraglich ausgenommen.

Altersvorsorge

Vorstandsdirektor DI Alois Schedl hat Anspruch auf eine leistungsorientierte Pension, welcher bei der Bestellung zum Vorstand aus Vorgängerfirmen der ASFINAG übernommen wurde. Die finanzmathematisch ermittelten Beträge werden in einer entsprechenden Rückstellung berücksichtigt. Vorstandsdirektor Dr. Klaus Schierhackl hat Anspruch auf eine beitragsorientierte Pension. Diese Beiträge werden vom Unternehmen in eine Pensionskasse gezahlt.

D&O-Versicherung

Für die ASFINAG Gruppe besteht eine Vermögensschadenhaftpflichtversicherung zugunsten der leitenden Organe. Einbezogen sind die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates, Prokuristen sowie Geschäftsführer, Mitglieder des Aufsichtsrates oder Beirates sowie die Prokuristen der im Mehrheitsbesitz befindlichen Tochterunternehmen. Die Kosten werden vom Unternehmen getragen.

AUFSICHTSRAT

Die Grundlage für die Tätigkeit des Aufsichtsrates bilden in erster Linie das Aktiengesetz, die Satzung der Gesellschaft, die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sowie der Corporate Governance Kodex der ASFINAG.

Unabhängigkeit

Als Kriterien zur Feststellung der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder gelten jene, die im Österreichischen Corporate Governance Kodex (Anhang 1) definiert sind.

Mitglieder des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der ASFINAG zählt per 31. Dezember 2011 acht Mitglieder – fünf Mitglieder wurden als Kapitalvertreter von der Hauptversammlung gewählt und drei Mitglieder vom Betriebsrat als Belegschaftsvertreter entsendet.

NAME UND FUNKTION	Geburts-jahr	Datum Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode
Dr. Claudia KAHR Vorsitzende Unabhängig Mitglied des Verfassungsgerichtshofes	1955	23. 06. 2010	o. HV 2012
DI Horst PÖCHHACKER Stellvertreter der Vorsitzenden Unabhängig Vorsitzender Aufsichtsrat Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft Vorsitzender Aufsichtsrat UBM Realitäten-entwicklung Aktiengesellschaft Stellvertreter des Vorsitzenden Aufsichtsrat BIG Entwicklungs- und Verwertungs-GmbH Stellvertreter des Vorsitzenden Aufsichtsrat Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden Aufsichtsrat ÖBB-Personenverkehr AG Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden Aufsichtsrat Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	1938	24. 05. 2007	o. HV 2012

NAME UND FUNKTION	Geburts-jahr	Datum Erstbestellung	Ende Laufende Funktionsperiode
DI Herbert KASSER Unabhängig Generalsekretär im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Vorsitzender Aufsichtsrat der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Stellvertreter des Vorsitzenden Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft Zweiter Stellvertreter des Vorsitzenden Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft Mitglied Aufsichtsrat Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft mbH Mitglied Aufsichtsrat Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. Mitglied Aufsichtsrat BIG Entwicklungs- und Verwertungs GmbH	1964	24. 05. 2007	o. HV 2012
Mag. Maria KUBITSCHKE Unabhängig Kabinettschefin im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mitglied Aufsichtsrat AIT Austrian Institute of Technology GmbH Mitglied Aufsichtsrat ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft	1962	24. 05. 2007	o. HV 2012
Mag. Ursula ZECHNER Unabhängig Sektionschefin im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Stellvertreterin des Vorsitzenden Aufsichtsrat Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Mitglied Aufsichtsrat Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung Mitglied Aufsichtsrat via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H.	1968	23. 05. 2011	o. HV 2012

NAME UND FUNKTION	Geburts-jahr	Datum Erstbestellung	Ende laufende Funktionsperiode
Karl FADINGER Vorsitzender der Konzernvertretung Mitglied Aufsichtsrat ASFINAG Service GmbH	1953		Entsendung auf unbestimmte Zeit
DI Karl Christian PETZ Vorsitzender des Betriebsrates der ASFINAG	1969		Entsendung auf unbestimmte Zeit
Franz ZIMMERMANN Erster Stellvertreter des Vorsitzenden der Konzernvertretung Mitglied Aufsichtsrat ASFINAG Maut Service GmbH	1952		Entsendung auf unbestimmte Zeit

Zusammensetzung und die Arbeitsweise des Aufsichtsrates sowie seiner Ausschüsse

Der Aufsichtsrat kommt seiner Tätigkeit grundsätzlich im Plenum nach. Als Ausschuss ist ein Prüfungsausschuss eingerichtet, der mindestens zwei Mal pro Jahr tagt. Aufgabe des Prüfungsausschusses sind schwerpunktmäßig alle Fragen des Jahresabschlusses, die Auswahl und der Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, Revision und Risikomanagement.

Für die Regelung der Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstandes ist das Präsidium des Aufsichtsrates verantwortlich, das sich aus der Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates zusammensetzt. Da sich das Präsidium des Aufsichtsrates auch mit der Frage der Vergütung des Vorstandes zu befassen hat, wird eine Änderung der bestehenden Zuständigkeitsordnung im Aufsichtsrat als nicht notwendig erachtet. Die C-Regel 43 wird daher nicht angewendet.

Im Zusammenhang mit den für die ASFINAG geltenden gesetzlichen Bestimmungen (öffentliche Ausschreibung gemäß Stellenbesetzungsgesetz) ist es für die Gesellschaft zweckmäßiger, die bestehende Zuständigkeitsordnung, wonach das Präsidium des Aufsichtsrates (Vorsitzender und seine Stellvertreter) sich mit sämtlichen Beziehungen der Gesellschaft zu den Vorstandsmitgliedern zu befassen hat, beizubehalten. Die C-Regel 41 kommt daher nicht zur Anwendung.

Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder

Die Hauptversammlung (HV) beschließt jährlich die Vergütungen der von ihr gewählten Aufsichtsratsmitglieder für das abgelaufene Wirtschaftsjahr. Die HV 2011 hat für das Geschäftsjahr 2011 folgendes Vergütungsschema beschlossen: Den Aufsichtsratsmitgliedern werden die ihnen im Zusammenhang mit der Ausübung ihrer Funktion entstehenden tatsächlichen Aufwendungen gegen Rechnungslegung ersetzt und den Kapitalvertretern des Aufsichtsrates wird eine Vergütung zuerkannt.

Belegschaftsvertreter erhalten keine Vergütung.

FUNKTION IM AUFSICHTSRAT	Vergütung/p.a.	Sitzungsgeld
Vorsitzende	EUR 8.000,–	EUR 1.000,–
Stellvertreter	EUR 6.000,–	EUR 750,–
Mitglied	EUR 4.000,–	EUR 500,–

Die Bezüge der Kapitalvertreter des Aufsichtsrates für ihre Tätigkeit betrugen 2011 rund 25 TEUR.

Bericht über den Abschluss von Verträgen gemäß Regel 49 des Corporate Governance Kodex

Im Geschäftsjahr 2011 wurden keine Verträge über die Erbringung von Lieferungen und Leistungen mit Aufsichtsratsmitgliedern bzw. mit Unternehmen, die diesen nahestehen, abgeschlossen.

Tätigkeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2011

Im Geschäftsjahr 2011 hat der Aufsichtsrat fünf ordentliche Aufsichtsratssitzungen sowie sieben Präsidiumssitzungen abgehalten. Der Prüfungsausschuss tagte zwei Mal. Der Aufsichtsrat ließ sich über die Aufsichtsratssitzungen hinaus regelmäßig vom Vorstand über die Geschäftsentwicklung und über alle wesentlichen Angelegenheiten der Gesellschaft und des Konzerns informieren. Dem Aufsichtsrat wurden schließlich vom Vorstand der mit dem Bestätigungsvermerk testierte Jahresabschluss 2010 (Einzelabschluss) und der Lagebericht sowie der mit dem Bestätigungsvermerk testierte Konzernabschluss 2010 und der Konzernlagebericht der ASFINAG vorgelegt.

MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG VON FRAUEN IM MANAGEMENT UND AUFSICHTSRAT

Die ASFINAG gewährleistet Chancengleichheit und Gleichbehandlung, ungeachtet von ethnischer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Religion, Staatsangehörigkeit, sexueller Ausrichtung, sozialer Herkunft oder politischer Einstellung. Der Aufsichtsrat der ASFINAG selbst ist aufseiten der von der Hauptversammlung gewählten Vertreter mehrheitlich mit Frauen besetzt (3 von 5 Kapitalvertretern sind Frauen).

Per 1. Jänner 2011 wurde mit Frau Mag. Beate Appinger-Ziegler eine Frau als kaufmännische Geschäftsführerin der ASFINAG Maut Service GmbH bestellt. Per 31. Dezember 2011 sind 21 Frauen in Führungspositionen (inklusive Vorstand, Geschäftsführungen, Abteilungsleitungen und Teamleitungen). Somit werden 11 % aller Führungspositionen der ASFINAG von Frauen ausgefüllt.

Insgesamt erreicht die ASFINAG einen Frauenanteil von 21 % im Gesamtunternehmen, wobei bedingt durch die Geschäftstätigkeit der jeweiligen Gesellschaft die Aufteilung der weiblichen Beschäftigten weit streut:

GESELLSCHAFT	FRAUENANTEIL PER 31. DEZEMBER 2011
ASFINAG Holding	69 %
ASFINAG Service GmbH	10 %
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	7 %
ASFINAG Maut Service GmbH	43 %
ASFINAG Bau Management GmbH	31 %
ASFINAG International GmbH	33 %
ASFINAG Gesamt	21 %

KONZERNREVISION

„Die Interne Revision erbringt unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsdienstleistungen, welche darauf ausgerichtet sind, Mehrwerte zu schaffen und die Geschäftsprozesse zu verbessern. Sie unterstützt die Organisation bei der Erreichung ihrer Ziele, indem sie mit einem systematischen und zielgerichteten Ansatz die Effektivität des Risikomanagements, der Kontrollen und der Führungs- und Überwachungsprozesse bewertet und diese verbessern hilft.“
(„Internationale Standards für die berufliche Praxis der Internen Revision 2006“; The Institute of Internal Auditors)

Das Tätigkeitsfeld der Revision umfasst den gesamten Konzern. In erster Linie unterstützt die Revision den Aufsichtsrat, den Vorstand der ASFINAG sowie die Geschäftsführer der Tochtergesellschaften in der Wahrnehmung ihrer Kontrollpflichten. Weiters sieht es die Revision aber auch als Teil ihres Aufgabengebietes an, Prüfungs- und Beratungsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen, welche eine nachhaltige Verbesserung der Geschäftsprozesse, insbesondere des Risikomanagements und des internen Kontrollsystems, zur Folge haben.

Die Abteilung Revision ist dem Gesamtvorstand unterstellt. Die Revision berichtet zumindest zweimal im Jahr dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates. Der Vorstand bzw. die Gesellschafter der Tochtergesellschaften werden vom Leiter der Konzernrevision regelmäßig über den Status der Prüfungen informiert. Zusätzlich wird über alle beauftragten Prüfungen ein schriftlicher Bericht verfasst, der vereinbarte Maßnahmen beinhaltet und mit Unterschrift von allen Beteiligten verbindlich beschlossen wird. Der Prüfpflicht durch die Konzernrevision unterliegen alle Konzerngesellschaften sowie deren Organisationseinheiten, Geschäftsbereiche und Projekte.

Die Abteilung Revision bestand im Geschäftsjahr 2011 aus sechs Mitarbeitern. Die Abteilung erstellt einen Prüfungsplan, der einem risikoorientierten Ansatz und strategischen Aspekten folgt und Themenvorschläge wesentlicher Konzerngesellschaften berücksichtigt. Eine Revisionsordnung liefert detaillierte Vorgaben zur Ausübung, Funktion und Vorgehensweise der Konzernrevision.

RISIKOMANAGEMENT

Mit der Implementierung des ASFINAG-weiten Risikomanagementsystems (ARIMAS) kam es ab 2009 zu einer systematischen Vernetzung der verschiedenen risikorelevanten Aktivitäten aller Bereiche und Tochtergesellschaften im Unternehmen und somit zur Schaffung einer gemeinsamen strategischen und operativen Klammer. Das ARIMAS wird als integrativer Bestandteil zu anderen Managementsystemen und Steuerungsinstrumenten verstanden. Beispielsweise sind dies Schnittstellen zum Krisenmanagement, Arbeitnehmerschutz und Ähnliches. Das ARIMAS systematisiert Risiken auf einer relativ hohen Aggregationsstufe (Verdichtungsebene) und soll damit die Wahrscheinlichkeit verringern, wesentliche Problemfelder zu spät oder gar nicht zu erkennen.

Die ASFINAG definiert „RISIKO“ als die Gefahr einer negativen „CHANCE“, das Potenzial einer positiven Abweichung von Unternehmenszielen und deren Planungsannahmen.

Die ASFINAG versteht Risikomanagement als ein transparentes und alle Unternehmensaktivitäten umfassendes System, das ein systematisches und permanentes Management unternehmerischer Risiken umfasst. Eine regelmäßige Evaluierung (d. h. regelmäßiges Durchlaufen des gesamten Risikomanagementprozesses von Risikoidentifikation, Risikobewertung und -aggregation, Risikosteuerung sowie -berichterstattung) sichert die Aktualität der Risikoinformationen. Als grundsätzlich risikoaverses Unternehmen wird ein aktiver Umgang mit identifizierten Risiken gepflegt. Die Dokumentation der Risiken und die ergriffenen Maßnahmen sind Grundlage für ein weiterführendes Wissensmanagement, das sich z. B. in der Abänderung von Prozessen, Erstellung von Handbüchern oder in konkreten Projekten zur systematischen Risikoreduzierung niederschlägt.

Um eine umfassende Information zur aktuellen Risikosituation sicherzustellen, findet eine regelmäßige Berichterstattung in allen Aufsichts- und Fachbeiräten der Tochtergesellschaften sowie im Prüfungsausschuss der Holding statt. Weiterführende Angaben zum Risikomanagement finden sich im Lagebericht.

Entsprechend den Regeln des Österreichischen Corporate Governance Kodex ist im Zuge der jährlichen Abschlussprüfung die Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems durch externe Wirtschaftsprüfer vorgesehen. Für die ASFINAG erfolgt dies für das Geschäftsjahr 2011. Die durch die Wirtschaftsprüfer ausgearbeiteten Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems werden im Laufe des Jahres 2012 umgesetzt.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFER

Der Jahresabschluss samt Anhang, der Lagebericht sowie der Konzernabschluss samt Notes zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht wurden von der Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft m.b.H. überprüft. Die Prüfungen aufgrund der Bücher und Schriften der Gesellschaft sowie der vom Vorstand erteilten Erklärungen und Nachweise ergaben, dass die Buchführung und der Jahresabschluss bzw. Konzernabschluss den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und kein Anlass zu Beanstandungen gegeben ist. Der Lagebericht bzw. Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss bzw. Konzernabschluss. Der Aufsichtsrat hat – nach einer ausführlichen Prüfung im Prüfungsausschuss – gemäß § 96 Aktiengesetz den Jahresabschluss geprüft, gebilligt und damit festgestellt sowie den Lagebericht, den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht des Geschäftsjahres 2011 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Zusammenarbeit zwischen dem Abschlussprüfer und den Aufsichtsräten erfolgt laufend. Die Jahresabschlussprüfungen wurden gemäß C-Regel 77 nach international anerkannten Prüfungsgrundsätzen (International Standards of Auditing / ISA) durchgeführt. Die Aufwendungen für die Prüfung der Jahresabschlüsse belaufen sich für das Jahr 2011 auf EUR 75.596.

VERÖFFENTLICHUNGEN

Auf der Website der Gesellschaft kann die Satzung der ASFINAG eingesehen werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DES VORSTANDES ZUM ÖSTERREICHISCHEN CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Zur durchgeführten Evaluierung erklärt der Vorstand:

„Der Österreichische Corporate Governance Kodex wird beginnend mit dem Jahr 2012 in der ASFINAG angewandt und nach Maßgabe der oben angeführten Erläuterungen eingehalten, wobei auch in den Jahren davor den allermeisten Anforderungen bereits entsprochen wurde. Die Abweichungen zu den Kodex-Regeln ergeben sich aus der Eigentümerstruktur der Gesellschaft und aus gesetzlichen Gegebenheiten für öffentliche Unternehmen und sind entsprechend erklärt und begründet worden. Auch im Geschäftsjahr 2012 wird die ASFINAG die Einhaltung des Kodex fortsetzen, wobei weiterhin die möglichst lückenlose Umsetzung sämtlicher Regeln angestrebt wird. Die Anwendung des Corporate Governance Kodex hat für die ASFINAG einen sehr hohen Stellenwert und bildet einen wesentlichen Baustein im Hinblick auf die Stärkung des Vertrauens des Eigentümers, der Geschäftspartner, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Öffentlichkeit in das Unternehmen.“

Der Vorstand



DI Alois Schedl



Dr. Klaus Schierhackl

KONZERN ABSCHLUSS 2011

DER VOLLSTÄNDIGE KONZERNABSCHLUSS INKLUSIVE LAGE-
BERICHT UND KONZERNANHANG IST NACH DER VERÖFFENT-
LICHUNG UNTER WWW.ASFINAG.AT/KONZERNABSCHLUSS
ABRUFBAR.

KONZERN
BILANZ

NACH IFRS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
ZUM 31. DEZEMBER 2011 (IN EUR)

VERMÖGENSWERTE	31. 12. 2011	31. 12. 2010
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE	13.937.309.524,02	13.767.316.780,34
Immaterielle Vermögenswerte	13.166.889.539,98	12.912.080.606,88
Sachanlagen	489.683.135,56	493.548.257,01
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	23.889.604,87	23.742.370,48
Anteile an assoziierten Unternehmen	116.646,13	90.299,53
Übrige langfristige Vermögenswerte	228.266.998,48	293.366.900,44
Künftige Steueransprüche	28.463.599,00	44.488.346,00
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE	399.766.313,05	465.952.237,48
Vorräte	11.467.393,75	7.641.434,29
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177.906.005,66	181.818.093,38
Übrige kurzfristige Vermögenswerte	198.979.749,31	72.996.850,40
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.413.164,33	203.495.859,41
SUMME VERMÖGENSWERTE	14.337.075.837,07	14.233.269.017,82
EIGENKAPITAL + SCHULDEN		
EIGENKAPITAL	2.550.777.904,79	2.211.131.170,16
Grundkapital	392.433.304,51	392.433.304,51
Kapitalrücklagen	69.915.790,07	69.915.790,07
Gewinnrücklage	6.318.012,97	6.318.012,97
Bewertungsrücklage gemäß IAS 39	-482.112,73	-480.960,51
Kumulierte Konzernergebnisse	2.077.892.909,97	1.738.245.023,12
Auf die Anteilseigner des Mutterunternehmens entfallendes Eigenkapital	2.546.077.904,79	2.206.431.170,16
Anteil anderer Gesellschafter	4.700.000,00	4.700.000,00
LANGFRISTIGE SCHULDEN	9.557.303.942,19	10.933.008.391,46
Finanzielle Schulden	9.489.792.480,82	10.890.163.219,94
Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	35.831.505,00	34.826.493,48
Langfristige Rückstellungen	22.271.674,00	0,00
Langfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	453.500,45	1.063.141,46
Übrige langfristige Schulden	8.954.781,92	6.955.536,58
KURZFRISTIGE SCHULDEN	2.228.993.990,09	1.089.129.456,20
Finanzielle Schulden	1.712.466.367,07	475.940.371,33
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	194.951.431,77	192.977.812,83
Übrige kurzfristige Schulden	158.274.556,75	167.341.408,24
Ertragssteuerschulden	19.435.351,31	93.359.391,84
Kurzfristige Rückstellungen	143.866.283,19	159.510.471,96
SUMME EIGENKAPITAL + SCHULDEN	14.337.075.837,07	14.233.269.017,82

KONZERN
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

NACH IFRS FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01. JÄNNER
BIS ZUM 31. DEZEMBER 2011 (IN EUR)

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	2011	2010
Umsatzerlöse	1.871.476.913,63	2.471.814.612,02
Sonstige Erträge	100.350.351,09	115.287.382,04
Aktivierte Eigenleistungen	183.012,71	80.813,46
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	-547.694.753,93	-1.318.349.406,90
Personalaufwand	-161.752.157,11	-160.859.304,20
Sonstige Aufwendungen	-161.196.341,43	-161.231.338,10
ERGEBNIS VOR ZINSEN, ABSCHREIBUNGEN, ERTRAGSSTEUERN UND SONSTIGEM FINANZERGEBNIS (EBITDA)	1.101.367.024,96	946.742.758,32
Abschreibungen und Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	-73.053.748,82	-85.835.978,96
ERGEBNIS VOR ZINSEN, ERTRAGSSTEUERN, WERTPAPIERERTRÄGEN UND ERGEBNIS VON ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN (EBIT)	1.028.313.276,14	860.906.779,36
Zinsaufwand	-508.713.908,49	-513.914.128,49
Sonstige Finanzaufwendungen	-68.495.039,03	-304.477.929,88
Zinsertrag	48.328.439,21	107.044.062,90
Sonstige Finanzerträge	84.502.774,36	300.230.376,69
Ergebnis assoziierte Unternehmen	84.655,72	66.645,78
FINANZERGEBNIS UND ERGEBNIS ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN	-444.293.078,23	-411.050.973,00
ERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)	584.020.197,91	449.855.806,36
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-144.372.311,06	-110.539.718,02
PERIODENERGEBNIS	439.647.886,85	339.316.088,34
Davon entfallen auf:		
Anteilseigner des Mutterunternehmens	439.647.886,85	339.316.088,34
Anteile anderer Gesellschafter	0,00	0,00

KONZERN
GESAMTERGEBNISRECHNUNG

NACH IFRS FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01. JÄNNER
BIS ZUM 31. DEZEMBER 2011 (IN EUR)

GESAMTERGEBNISRECHNUNG	2011	2010
PERIODENERGEBNIS	439.647.886,85	339.316.088,34
Veränderungen IAS 39 Rücklage (zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente)		
- Erfolgsneutral erfasste Bewertungsgewinne-/verluste	-1.152,22	124.292,12
SONSTIGES ERGEBNIS	-1.152,22	124.292,12
GESAMTERGEBNIS	439.646.734,63	339.440.380,46
Davon entfallen auf:		
Anteilseigner des Mutterunternehmens	439.646.734,63	339.440.380,46
Anteile anderer Gesellschafter	0,00	0,00

KONZERN
EIGENKAPITAL-VERÄNDERUNGSRECHNUNG

NACH IFRS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 01. JÄNNER
BIS 31. DEZEMBER 2011 (IN EUR)

	Grundkapital	Kapital Rücklagen	Gewinn Rücklagen	Bewertungsrücklage IAS 39
STAND 01. 01. 2010	392.433.304,51	69.915.790,07	6.318.012,97	-605.252,63
Periodenergebnis				
Sonstiges Ergebnis				124.292,12
GESAMTERGEBNIS	0,00	0,00	0,00	124.292,12
STAND 01. 01. 2011	392.433.304,51	69.915.790,07	6.318.012,97	-480.960,51
Periodenergebnis				
Sonstiges Ergebnis				-1.152,22
GESAMTERGEBNIS	0,00	0,00	0,00	-1.152,22
Dividendenausschüttungen				
STAND 31. 12. 2011	392.433.304,51	69.915.790,07	6.318.012,97	-482.112,73

	Kumuliertes Konzernergebnis	Anteil Anteilseigner des Mutterunternehmens	Anteil anderer Gesellschafter	Summe Eigenkapital
STAND 01. 01. 2010	1.398.928.934,78	1.866.990.789,70	4.700.000,00	1.871.690.789,70
Periodenergebnis	339.316.088,34	339.316.088,34		339.316.088,34
Sonstiges Ergebnis		124.292,12		124.292,12
GESAMTERGEBNIS	339.316.088,34	339.440.380,46	0,00	339.440.380,46
STAND 01.01. 2011	1.738.245.023,12	2.206.431.170,16	4.700.000,00	2.211.131.170,16
Periodenergebnis	439.647.886,85	439.647.886,85		439.647.886,85
Sonstiges Ergebnis		-1.152,22		-1.152,22
GESAMTERGEBNIS	439.647.886,85	439.646.734,63	0,00	439.646.734,63
Dividendenausschüttungen	-100.000.000,00	-100.000.000,00		-100.000.000,00
STAND 31.12. 2011	2.077.892.909,97	2.546.077.904,79	4.700.000,00	2.550.777.904,79

KONZERN
GELDFLUSSRECHNUNG

NACH IFRS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM
31. DEZEMBER 2011 (IN EUR)

VERMÖGENSWERTE	2011	2010
ERGEBNIS VOR STEUERN (EBT)	584.020.197,91	449.855.806,36
Gewinn/Verlust aus Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- anlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	2.582.018,81	13.773.019,54
Ab-/Zuschreibungen von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	68.485.303,35	82.611.336,29
Ab-/Zuschreibungen von Finanzinvestitionen	0,00	-9.100,00
Ergebnis assoziierte Unternehmen	-84.655,72	-66.645,78
Zinsaufwand	508.713.908,49	513.914.128,49
Zinsertrag	-48.328.439,21	-107.044.062,90
Gezahlte Zinsen	-477.566.918,69	-475.816.133,97
Erhaltene Zinsen	47.936.758,17	107.038.550,91
Unbare sonstige Finanzaufwendungen/-erträge	-15.987.606,31	3.136.903,87
Veränderung der Vorräte	-3.825.959,46	644.911,87
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.856.248,53	-1.075.075,37
Veränderung der kurz- und langfristigen übrigen Vermögenswerte ohne Berücksichtigung von Derivaten	-20.893.655,73	-27.854.125,68
Veränderung der Verpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern	1.005.011,52	2.897.185,48
Veränderung der kurzfristigen Rückstellungen	-28.323.970,82	2.151.218,73
Veränderung der kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.746.126,64	-48.482.835,06
Veränderung der kurz- und langfristigen übrigen Schulden ohne Berück- sichtigung von Derivaten	7.935.817,32	532.941,64
CASHFLOW AUS DER LAUFENDEN TÄTIGKEIT	659.270.184,80	516.208.024,42
Gezahlte Ertragssteuern	-202.110.900,59	-99.771.268,68
CASHFLOW AUS DER OPERATIVEN TÄTIGKEIT	457.159.284,21	416.436.755,74
Einzahlungen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- anlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien	8.905.378,79	10.721.623,31
Auszahlungen für den Erwerb vom Fruchtgenussrecht	-293.672.873,27	-356.654.436,24
Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögenswerten (ausgenommen Fruchtgenussrecht) und Sachanlagen	-66.670.310,92	-71.001.613,80
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzinvestitionen	-71.042,36	-2.095.958,23
Auszahlungen aus dem Erwerb von Anteilen und Kapitalerhöhungen von assoziierten Unternehmen	0,00	-25.900,00
CASHFLOW AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT	-351.508.847,76	-419.056.284,96
Einzahlungen aus der Aufnahme von finanziellen Schulden mit Derivaten	123.968.668,68	1.481.730.000,00
Gezahlte Dividenden	-100.000.000,00	0,00
Auszahlung aus der Tilgung von finanziellen Schulden mit Derivaten	-321.701.800,21	-1.442.248.593,95
CASHFLOW AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT	-297.733.131,53	39.481.406,05
ANFANGSBESTAND ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE	203.495.859,41	166.633.982,58
Cashflow aus der operativen Tätigkeit	457.159.284,21	416.436.755,74
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-351.508.847,76	-419.056.284,96
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-297.733.131,53	39.481.406,05
ENDBESTAND ZAHLUNGSMITTEL UND ZAHLUNGSMITTELÄQUIVALENTE	11.413.164,33	203.495.859,41

ENTWICKLUNG DES
KONZERN-ANLAGEVERMÖGENS

NACH IFRS IM GESCHÄFTSJAHR 2011 (IN EUR)

SACHANLAGEN	GRUNDSTÜCKE	BAUTEN	TECHNISCHE ANLAGEN UND MASCHINEN	BETRIEBS- UND GESCHÄFTSAUSSTATTUNG
ANSCHAFFUNGSKOSTEN				
Stand am 01.01.2011	19.509.581,61	184.869.321,15	454.159.837,31	24.381.452,44
Zugänge	-3.328,12	6.447.517,68	15.712.698,24	3.107.303,03
Umbuchungen	156.849,68	-1.707.048,01	9.968.875,97	184.921,15
Abgänge	-95.309,09	-586.879,06	-3.056.944,53	-3.156.461,79
STAND AM 31. 12. 2011	19.567.794,08	189.022.911,76	476.784.466,99	24.517.214,83
ABSCHREIBUNGEN UND WERTMINDERUNGEN				
Stand am 01.01.2011	0,00	94.699.100,15	165.238.302,31	16.736.706,12
Abschreibung	0,00	7.808.482,65	42.628.489,83	2.758.872,70
Wertminderung	0,00	0,00	0,00	0,00
Abgänge	0,00	-512.893,14	-2.954.753,15	-2.700.884,79
Umbuchungen	0,00	0,00	0,00	0,00
Zuschreibungen	0,00	-2.085.612,90	0,00	0,00
STAND AM 31. 12. 2011	0,00	99.909.076,76	204.912.038,99	16.794.694,03
BUCHWERT 31. 12. 2010	19.509.581,61	90.170.221,00	288.921.535,00	7.644.746,32
BUCHWERTE 31. 12. 2011	19.567.794,08	89.113.835,00	271.872.428,00	7.722.520,80
SACHANLAGEN	FAHRZEUGE U. MOBILIEN ZUR BETRIEBSFÜHRUNG	GELEISTETE ANZAHLUNGEN U. ANLAGEN IN BAU	SUMME	
ANSCHAFFUNGSKOSTEN				
Stand am 31. 12. 2010	110.082.596,69	36.210.419,36	829.213.208,56	
Zugänge	12.134.730,25	27.363.400,73	64.762.321,81	
Umbuchungen	102.915,00	-16.904.895,16	-8.198.381,37	
Abgänge	-4.339.358,37	-49.332,39	-11.284.285,23	
STAND AM 31. 12. 2011	117.980.883,57	46.619.592,54	874.492.863,77	
ABSCHREIBUNGEN UND WERTMINDERUNGEN				
Stand am 31. 12. 2010	50.236.089,69	8.754.753,28	335.664.951,55	
Abschreibung	8.018.820,11	0,00	61.214.665,29	
Wertminderung	0,00	55.740,03	55.740,03	
Abgänge	-3.618.578,43	-906,25	-9.788.015,76	
Umbuchungen	0,00	0,00	0,00	
Zuschreibungen	0,00	-252.000,00	-2.337.612,90	
STAND AM 31. 12. 2011	54.636.331,37	8.557.587,06	384.809.728,21	
BUCHWERT 31. 12. 2010	59.846.507,00	27.455.666,08	493.548.257,01	
BUCHWERTE 31. 12. 2011	63.344.552,20	38.062.005,48	489.683.135,56	

KONSOLIDIERUNGS-GRUNDSÄTZE

NACH IFRS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR ZUM 31. DEZEMBER 2011 (IN EUR)

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE	FRUCHTGENUSSRECHT	ANZAHLUNG FRUCHT-GENUSSRECHT	RECHTE UND LIZENZEN
ANSCHAFFUNGSKOSTEN			
Stand am 01.01. 2011	12.120.052.028,98	609.881.698,14	69.161.681,01
Zugänge	73.717.261,21	180.901.885,24	5.295.791,19
Umbuchungen	53.862.291,55	-46.018.895,31	2.093.787,30
Abgänge	0,00	-6.668.120,99	-182.160,56
STAND AM 31. 12. 2011	12.247.631.581,74	738.096.567,08	76.369.098,94
ABSCHREIBUNGEN			
Stand am 01.01. 2011	0,00	0,00	40.505.674,54
Abschreibung	0,00	0,00	9.493.769,57
Abgänge	0,00	0,00	-139.906,64
Umbuchungen	0,00	0,00	0,00
Zuschreibungen	0,00	0,00	0,00
STAND AM 31. 12. 2011	0,00	0,00	49.859.537,47
BUCHWERT 31. 12. 2010	12.120.052.028,98	609.881.698,14	28.656.006,47
BUCHWERT 31. 12. 2011	12.247.631.581,74	738.096.567,08	26.509.561,47

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE	FIRMENWERT	ANZAHLUNG AUF IMMATERIELLES VERMÖGEN	SUMME
ANSCHAFFUNGSKOSTEN			
Stand am 01.01. 2011	153.032.137,39	458.735,90	12.952.586.281,42
Zugänge	0,00	1.265.512,65	261.180.450,29
Umbuchungen	0,00	-104.556,25	9.832.627,29
Abgänge	0,00	0,00	-6.850.281,55
STAND AM 31. 12. 2011	153.032.137,39	1.619.692,30	13.216.749.077,45
ABSCHREIBUNGEN			
Stand am 01.01. 2011	0,00	0,00	40.505.674,54
Abschreibung	0,00	0,00	9.493.769,57
Abgänge	0,00	0,00	-139.906,64
Umbuchungen	0,00	0,00	0,00
Zuschreibungen	0,00	0,00	0,00
STAND AM 31. 12. 2011	0,00	0,00	49.859.537,47
BUCHWERT 31. 12. 2010	153.032.137,39	458.735,90	12.912.080.606,88
BUCHWERT 31. 12. 2011	153.032.137,39	1.619.692,30	13.166.889.539,98

GESELLSCHAFT	SITZ	IN % BETEILIGUNG	KONS. METHODE	LOK. WÄHRUNG
Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft	Wien		HOLDING	EUR
ASFINAG Service GmbH	Wien	85,00	VOLL	EUR
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	Innsbruck	51,00	VOLL	EUR
ASFINAG Bau Management GmbH	Wien	100,00	VOLL	EUR
ASFINAG Maut Service GmbH	Salzburg	100,00	VOLL	EUR
ASFINAG Cash Management GmbH	Wien	100,00	VOLL	EUR
ASFINAG International GmbH	Wien	100,00	VOLL	EUR
ASFINAG European Toll Service GmbH	Wien	100,00	VOLL	EUR
M6 Tolna Üzemeltető Korlátolt Felelősségű Társaság	Budapest	16,00	EQUITY	HUF

AUSZUG AUS DEM
KONZERNLAGEBERICHT 2011
WIRTSCHAFTLICHE LAGE

VERMÖGEN

	31. 12. 2011 TSD EUR	%	31. 12. 2010 TSD EUR	%	31. 12. 2009 TSD EUR	%
Langfristige Vermögenswerte	13.937.310	97,21	13.767.317	96,73	12.745.855	96,86
Kurzfristige Vermögenswerte	399.766	2,79	465.952	3,27	413.367	3,31
	14.337.076	100,00	14.233.269	100,00	13.159.222	100,00

EIGENKAPITAL UND SCHULDEN

	31. 12. 2011 TSD EUR	%	31. 12. 2010 TSD EUR	%	31. 12. 2009 TSD EUR	%
- Eigenkapital aus Innenfinanzierung	2.083.729	14,53	1.744.082	12,25	1.404.642	10,67
- Eigenkapital aus Außenfinanzierung	467.049	3,26	467.049	3,28	467.049	3,55
Eigenkapital	2.550.778	17,79	2.211.131	15,53	1.871.691	14,22
Langfristige Schulden	9.557.304	66,66	10.933.008	76,81	9.096.665	69,13
Kurzfristige Schulden	2.228.994	15,55	1.089.130	7,65	2.190.866	16,65
	14.337.076	100,00	14.233.269	100,00	13.159.222	100,00

WIRTSCHAFTLICHE LAGE

In 2011 kam es durch Anpassungen des Kontenplanes zu Umgliederungen im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu den sonstigen Forderungen und Vermögensgegenständen.

Die langfristigen Vermögenswerte bilden im Wesentlichen das Fruchtgenussrecht (Neubau) am hochrangigen Straßennetz und wachsen mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Infrastruktur. Der Wert des Fruchtgenussrechtes wuchs im Jahr 2011 um EUR 255 Mio. (2010 EUR 889 Mio.) und beläuft sich somit per 31.12.2011 auf EUR 12.986 Mio.

Die Sachanlagen (EUR 490 Mio.) bestehen schwerpunktmäßig aus Mautanlagen, der Errichtung von Verkehrseinflussungsanlagen und Investitionen in die Corporate-Network-Infrastruktur sowie Investitionen in die IT-Infrastruktur. Die kurzfristigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen die kurzfristigen Forderungen gegenüber Dritten (insbesondere Fakturierung der Vignettenverkäufe und Forderungen aus der Lkw-Maut mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr), die flüssigen Mittel in Höhe von EUR 11 Mio. (2010: EUR 203 Mio.) und die Bewertung der kurzfristigen Derivate (siehe Konzernanhang 4.20). Aufgrund einer Verschiebung der geplanten Mittelaufnahmen ins Jahr 2012 wurden die flüssigen Mittel, im Sinne einer Optimierung der Liquidität, dementsprechend angepasst.

Das Eigenkapital ist um das Jahresergebnis 2011 gestiegen, vermindert um die Ausschüttung einer Dividende von EUR 100 Mio. Bei den bestehenden Finanzverbindlichkeiten kam es zu einer Verlagerung des Fristigkeitenprofils des Fremdkapitals von lang- zu kurzfristig laufenden

Positionen. Im Geschäftsjahr 2011 erfolgten Tilgungen von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt rund EUR 0,3 Mrd. (Nominalwert). Die Finanzierung erfolgte über kurzfristige Barvorlagen bei Banken und wird mit den Mittelaufnahmen 2012 langfristig refinanziert werden.

UMSATZ UND ERGEBNIS

	2011 TSD EUR	2010 TSD EUR	2009 TSD EUR
UMSATZERLÖSE	1.871.477	2.471.815	2.036.184
Operatives Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA)	1.101.367	946.743	853.131
- in % vom Umsatz	58,85	38,30	41,90
Abschreibungen	-73.054	-85.836	-75.170
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.028.313	860.907	777.960
- in % vom Umsatz	54,95	34,83	38,21
FINANZERGEBNIS	-444.293	-411.051	-393.275
Ergebnis vor Ertragssteuern (EBT)	584.020	449.856	384.685
- in % vom Umsatz	31,21	18,20	19,13
PERIODENERGEBNIS	439.648	339.316	290.202
- in % vom Umsatz	23,49	13,73	14,43
KUMULIERTES KONZERNERGEBNIS	2.077.893	1.738.245	1.398.929

Der starke Ergebnissprung wird auf der Erlösseite dadurch verursacht, dass die Erlöse aus der Lkw-Maut gegenüber 2010 um weitere 3 % gestiegen sind. Im Bereich der Pkws (Vignette und Sondermautstellen) konnten ebenfalls Zuwächse verzeichnet werden.

Die gesamten Mauterlöse haben sich 2011 um rund EUR 50 Mio. (3,3 %) erhöht. Die Erlöse aus der Weiterverrechnung an den Bund aus der Bautätigkeit waren um rund EUR 653 Mio. geringer, allerdings betrifft das auch die korrespondierende Aufwandsposition. Der diesbezügliche Umsatzanteil hat somit keine Ergebnisauswirkung.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen, die ergebniswirksam sind (vorwiegend bauliche Erhaltung), sind gegenüber 2010 um rd. EUR 118 Mio. gesunken. Es reduzierten sich insbesondere die baulichen Aufwendungen exklusive Fruchtgenuss um rund

EUR 47 Mio. und die Rückstellungen für künftige Erhaltungsaufwendungen nach IFRIC 12 um rund EUR 45 Mio. Der milde Winter hat ebenfalls zu einem reduzierten Aufwand in dieser Position beigetragen.

Das höhere negative Finanzergebnis resultiert im Wesentlichen aus der Zinsensituation im Jahr 2011 (höhere durchschnittliche Verzinsung) und aus der Zinskomponente für eine mögliche Rückzahlungsverpflichtung aus der Brennermaut 2001 bis 2003 (Rückstellung).

Das Ergebnis vor Ertragssteuern für 2011 betrug EUR 584 Mio. und ist damit gegenüber dem Vorjahr neuerlich gestiegen (2010: EUR 450 Mio.).

Nach Abzug der Steuern (inklusive latente Steuern) ergibt sich ein Periodenergebnis von EUR 440 Mio. (2010: EUR 339 Mio.).

ERTRAGSSTRUKTUR

	31. 12. 2011 TSD EUR	%	31. 12. 2010 TSD EUR	%	31. 12. 2009 TSD EUR	%
Sondermauterlöse	130.884	6,64	124.058	4,80	122.320	5,76
Vignettenerlöse	368.365	18,68	356.747	13,79	338.213	15,92
Lkw-Mauterlöse	1.062.382	53,87	1.031.016	39,85	926.168	43,60
Erlöse Vermietung/Verpachtung	31.459	1,60	29.148	1,13	34.984	1,65
Erlöse Service- und Kontrolldienste, Enforcement	23.524	1,19	23.208	0,90	18.888	0,89
Sonstige Umsatzerlöse	285	0,01	280	0,01	175	0,01
Erlöse aus der Weiterverrechnung	254.578	12,91	907.358	35,07	595.437	28,03
UMSATZERLÖSE	1.871.477	94,90	2.471.815	95,54	2.036.185	95,87
AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN	183	0,01	81	0,00	188	0,01
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	7.032	0,36	10.721	0,41	3.382	0,16
Erträge aus Zuschreibung zu Vermögenswerten	4.568	0,23	3.225	0,12	3.244	0,15
Übrige sonstige betriebliche Erträge	88.750	4,50	101.341	3,92	81.006	3,81
SONSTIGE ERTRÄGE	100.350	5,09	115.287	4,46	87.632	4,13
UMSÄTZE UND ERTRÄGE	1.972.010	100,00	2.587.183	100,00	2.124.005	100,00

Die Mauterlöse der ASFINAG haben sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 3,3 % erhöht. Die dafür hauptausschlaggebende Erhöhung bei der Lkw-Maut ist auf die Fahrleistungssteigerung gegenüber 2010 zurückzuführen. Die Fahrzeugfrequenzen erhöhten sich gegenüber 2010 um 3,7 %. Die Steigerung bei der Vignette ist auf eine Mengensteigerung (3,4 %) und die gesetzlich festgelegte Valorisierung zurückzuführen, die Sondermauterlöse stiegen aufgrund erhöhter Pkw-Abfertigungen (+3,9 %), die Erlöse aus dem Enforcement waren auf Vorjahresniveau. Die Erlöse aus den Vermietungen und

Verpachtungen stiegen geringfügig und betrafen im Wesentlichen Raststationserlöse. Die Erlöse aus Weiterverrechnungen korrespondieren mit den Aufwendungen für den Neubau und die Erweiterung der Streckeninfrastruktur.

Die übrigen sonstigen Erträge betreffen großteils den ASFINAG Anteil an Strafgeldern auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz (rund EUR 66 Mio.), Grundstücksverkäufe, Kostenbeteiligungen Dritter, Pönalforderungen, Erträge aus der Weiterverrechnung von Schadensfällen etc.

AUFWANDSSTRUKTUR

	31. 12. 2011 TSD EUR	%	31. 12. 2010 TSD EUR	%	31. 12. 2009 TSD EUR	%
Aufwendungen für Material und bezogene Leistungen	547.695	58,04	1.318.349	76,37	941.263	69,93
Personalaufwendungen	161.752	17,14	160.859	9,32	151.858	11,28
Abschreibungen und Wertminderungen	73.054	7,74	85.836	4,97	75.170	5,58
Sonstige Aufwendungen	161.196	17,08	161.231	9,34	177.754	13,21
AUFWENDUNGEN	943.697	100,00	1.726.275	100,00	1.346.045	100,00

Die Materialaufwendungen lagen mit EUR 548 Mio. deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (EUR 1.318 Mio.). Allerdings ist 2010 jener Teil des PPP-Projektes enthalten, der 2010 für den Verkehr freigegeben wurde (rund EUR 551 Mio.). Weiters sind hier Neubau und bauliche Erhaltung enthalten, die im Jahr 2011 um rund EUR 150 Mio. geringer ausfielen als 2010. Die Reduktion der Rückstellungen für künftige

Erhaltungsaufwendungen nach IFRIC 12 um rund EUR 45 Mio. und die geringeren Materialaufwendungen in der betrieblichen Erhaltung aufgrund des milden Winters haben ebenfalls zu einem reduzierten Aufwand in dieser Position beigetragen. Die Personalaufwendungen blieben trotz der kollektivvertraglichen Steigerung annähernd konstant.

GELDFLUSSRECHNUNG NACH IAS 7

	2011 TSD EUR	2010 TSD EUR	2009 TSD EUR
Cashflow aus der operativen Tätigkeit	457.159	416.437	419.788
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-351.509	-419.056	-448.885
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-297.733	39.481	18.260
Veränderung der Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	-192.083	36.862	-10.837
Anfangsbestand Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	203.496	166.634	177.471
Endbestand Zahlungsmittel u. Zahlungsmitteläquivalente	11.413	203.496	166.634

Der Cashflow aus der operativen Tätigkeit betrug im Jahr 2011 EUR 457 Mio. und liegt somit über dem Niveau des Vorjahres. Die geringere Investitionstätigkeit der ASFI-NAG in der Höhe von EUR 351 Mio., insbesondere in die Streckeninfrastruktur (Fruchtgenuss), führt in Summe für 2011 zu einem positiven Cashflow vor Finanzierung (Free Cashflow) in Höhe von EUR 106 Mio.

Über den Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (EUR -298 Mio.), entstanden aus Tilgungen von finanziellen Schulden iHv rd. EUR 322 Mio., einer Dividendenzahlung von EUR 100 Mio. und der Aufnahme von finanziellen Schulden von rd. EUR 124 Mio. errechnet sich der Endbestand an Fondsmittel von rd. EUR 11 Mio.

MITARBEITERANZAHL PER 31.12.

	GESAMT 2011	ASFINAG 2011	MA LÄNDER 2011	GESAMT 2010	GESAMT 2009
ASFINAG Holding	122	122	0	119	121
ASFINAG Service GmbH	1.519	813	706	1.527	1.510
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	264	259	5	261	255
ASFINAG Bau Management GmbH	255	239	16	263	244
ASFINAG Maut Service GmbH	564	564	0	545	541
ASFINAG International GmbH	3	3	0	4	5
SUMME HEADCOUNTS	2.727	2.000	727	2.719	2.676

Gegenüber 2011 sind die Mitarbeiterzahlen zum Stichtag 31. 12. um 8 Mitarbeiter gestiegen. Von insgesamt 2.727 sind per 31. 12. 2011 34 Mitarbeiter temporäre Mitarbeiter, welche befristet zur Abdeckung von Arbeitsspitzen eingesetzt werden.

Die Fluktuation für das Jahr 2011 betrug 3,5 % und liegt damit etwas über dem Wert von 2010. Saisonkräfte, Praktikanten und Ländermitarbeiter werden in der Betrachtung der Fluktuation nicht berücksichtigt.

Per Ende 2011 sind insgesamt 24 Lehrlinge in Ausbildung. Darüber hinaus befinden sich 3 Trainees aktuell in Ausbildung.

Im Jahr 2011 wurde die neu konzeptionierte Ausbildung für Führungskräfte erfolgreich umgesetzt. Die Ausbildung für Projektmanagement wurde 2011 neu konzeptioniert und ausgeschrieben bzw. im November mit 2 Trainingsgruppen gestartet.

Talentekonferenzen wurden in allen Gesellschaften der ASFINAG abgehalten, um bereits frühzeitig potenzielle Mitarbeiter für Schlüsselpositionen zu identifizieren und vorzubereiten. Als Ergebnis nach mehrjähriger Durchführung der Talentekonferenzen konnten etwa zwei Drittel der Führungskräfte intern rekrutiert werden.

PERSPEKTIVE NACHHALTIGKEIT 2011

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

BERICHTSGRENZEN UND UMFANG

Über den Bericht

Der vorliegende Bericht richtet sich an alle Stakeholder der ASFINAG. Die darin enthaltenen Inhalte wurden auf Basis des breiten Aktivitätsfeldes der ASFINAG und der im Geschäftsjahr 2011 besonders relevanten Themen ausgewählt. Inputs aus dem laufenden Stakeholderdialog, der über vielfältige Wege erfolgt, wurden dabei ebenso umfassend berücksichtigt.

Der Berichtszeitraum

Berichtszeitraum ist das Kalenderjahr 2011. Projekte und Maßnahmen werden qualitativ beschrieben und mit quantitativem Datenmaterial unterlegt. Die angeführten Kennzahlen beziehen sich – soweit verfügbar – auch auf Vorjahre, damit Trends und längerfristige Entwicklungen aufgezeigt werden können.

Der Berichtszyklus

Die Veröffentlichung des letzten Berichts erfolgte als eigenständiger Nachhaltigkeitsbericht für die Kalenderjahre 2009 / 10. Die aktuelle Form der Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt erstmals in Form eines integrierten Geschäftsberichts und leitet damit erfolgreich zu der geplanten regelmäßigen Berichterstattung über. Die nächste Veröffentlichung erfolgt für das abgeschlossene Geschäftsjahr 2012.

Die Berichtsgrenzen

Der Bericht umfasst die Nachhaltigkeitsaktivitäten der ASFINAG sowie ihrer Tochtergesellschaften und bezieht sich auf das Bundesgebiet Österreich.

Bei den Kennzahlen zu den Mitarbeitern sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten: Durch die Übertragung der Erhaltung der Schnellstraßen vom Straßennetz der Bundesländer in das Straßennetz der ASFINAG wurden die für diese Tätigkeiten abgestellten Mitarbeiter der jeweiligen Bundesländer zu „Mitarbeitern der ASFINAG mit Überlassungsvertrag“. Dies bedeutet eine disziplinierte und fachliche Führung nach Maßgabe der ASFINAG, aber keine Änderung der vertraglichen Vereinbarungen. Das Entgelt wird nach wie vor vom jeweiligen Bundesland bezahlt und diesem von der ASFINAG im Wege der Refundierung zurückerstattet. Die ausgewiesenen Mitarbeiterkennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angeführt, auf alle Mitarbeiter der ASFINAG, das heißt sowohl im Angestelltenverhältnis als auch mit Überlassungsvertrag.

Indirekte Auswirkungen sind beispielhaft im Bericht abgebildet. Die Darstellung dieser Aspekte stellt eine wesentliche Aufgabe für die Berichterstattung in den Folgejahren dar. Im Geschäftsjahr 2011 wurden wesentliche Schritte dahingehend eingeleitet (wie z. B. die strategischen Zielsetzungen „Implementierung von Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffung“, „Ressourcenschonender Materialeinsatz“) und damit Empfehlungen aus der letztjährigen Berichterstattung umgesetzt. Der vorliegende Bericht orientiert sich an den Anforderungen des Application Level B+ der GRI-G3-Richtlinie.

Ansprechpartner Corporate Responsibility

DI Robert Liskounig
ASFINAG
Rotenturmstraße 5–9, A-1010 Wien
T +43 (0) 501 08-10846
robert.liskounig@asfinag.at

GRI-CONTENT-INDEX

LEISTUNGSINDIKATOREN DER ASFINAG

ALLGEMEINE LEISTUNGSINDIKATOREN

siehe Seite

1,1	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers der Organisation	■	12, 15
1,2	Beschreibung Auswirkungen, Chancen, Risiken	■	12, 15, 18–19, 25, 53, 69
2,1–2,10	Organisationsprofil	■	HP, Impressum, 86–87, 97ff, 70, 47, 126, 49
3,1–3,4	Berichtsprofil	■	129
3,5–3,11	Berichtsumfang und -grenzen	■	129, 130–131
3,12	GRI-Content-Index	■	130–131
3,13	Bestätigung	■	132
4,1–4,10	Corporate Governance	■	HP, 97ff, 18, 47, 91
4,11	Vorsorgeansatz	■	97ff
4,12	Verpflichtungen gegenüber Initiativen	■	25
4,13	Mitgliedschaft bei Verbänden	■	86–87
4,14–4,17	Einbeziehung von Stakeholdern	■	19–21

WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN

I DMA EC I	Managementansatz Wirtschaftliche Leistung	■	69
EC1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	■	111ff
EC2	Finanzielle Folgen des Klimawandels	□	
EC3	Umfang der betrieblichen sozialen Zuwendungen	■	47, 97ff
EC4	Bedeutende finanzielle Zuwendungen der öffentlichen Hand	■	71
EC6	Geschäftspolitik, -praktiken und Anteil lokaler Lieferanten	■	76
EC7	Verfahren für die Einstellung von lokalem Personal	■	76
EC8	Infrastrukturdienstleistungen und Ausgaben für das Gemeinwohl	■	71, 72–75, 85, 111ff

GRI-STATUS-LEGENDE

■	voll berichtet
▢	teilweise berichtet
□	nicht berichtet
■	nicht relevant in Bezug auf die Berichtsgrenzen
I DMA LA I	Managementansatz
PR9	Kernleistungsindikator
PR8	Zusatzindikator
HP	www.asfinag.at

ÖKOLOGISCHE LEISTUNGSINDIKATOREN

siehe Seite

I DMA EN I	Managementansatz Umwelt	■	53
EN1	Materialeinsatz	■	83
EN2	Anteil von eingesetztem Recyclingmaterial	▢	55–56
EN3	Direkter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen	■	58–59
EN4	Indirekter Energieverbrauch nach Primärenergiequellen	■	58–59
EN5	Eingesparte Energie	▢	60–61
EN6	Initiativen zur Gestaltung von Produkten und Dienstleistungen mit höherer Energieeffizienz	■	54, 61, 78
EN7	Initiativen zur Verringerung des indirekten Energieverbrauchs	▢	60–61
EN8	Gesamtwasserentnahme nach Quellen	□	
EN11	Flächennutzung in Schutzgebieten	□	
EN12	Wesentliche Auswirkungen von Aktivitäten auf die Biodiversität	■	64
EN14	Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität	■	64–65
EN16	Gesamte direkte und indirekte Treibhausgasemissionen	■	58–59
EN17	Anderere relevante Treibhausgasemissionen	□	
EN18	Initiativen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen	■	60–61, 58–59, 78
EN19	Emissionen von Ozon abbauenden Stoffen	□	
EN20	NOx, SOx und andere wesentliche Luftemissionen	□	
EN21	Gesamte Abwassereinleitungen	□	
EN22	Gesamtgewicht des Abfalls	□	
EN23	Wesentliche Freisetzen	□	
EN26	Initiativen, um Umweltauswirkungen zu minimieren	▢	
EN27	Zurückgenommenes Verpackungsmaterial	□	
EN28	Geldbußen aufgrund rechtlicher Übertretungen im Umweltbereich	■	81

DMA	Disclosures on Management Approach
EC	Economic
EN	Environment
LA	Labour
HR	Human Rights
SO	Society
PR	Product Responsibility

GESELLSCHAFTLICHE UND SOZIALE LEISTUNGSINDIKATOREN

siehe Seite

I DMA LA I	Managementansatz Arbeit	■	25
I DMA HR I	Managementansatz Menschenrechte	■	25
I DMA SO I	Managementansatz Soziales	■	25
I DMA PR I	Managementansatz Produktverantwortung	■	25
LA1	Gesamtbelegschaft nach Beschäftigungsverhältnis	■	47
LA2	Mitarbeiterfluktuation	▢	47
LA3	Betriebliche Leistungen	■	47
LA4	Mitarbeiter mit Kollektivvereinbarungen	■	47
LA5	Mitteilungsfristen für wesentliche betriebliche Veränderungen	■	47
LA7	Verletzungen, Berufskrankheiten, Ausfalltage und arbeitsbedingte Todesfälle	■	42–43, 44, 47
LA8	Maßnahmen zur Vorsorge in Bezug auf ernste Krankheiten	■	
LA9	Arbeitsschutzthemen, die in Vereinbarungen mit Gewerkschaften behandelt werden	■	47
LA10	Durchschnittliche Mitarbeiteraus- und Weiterbildung	■	46
LA11	Programme für das Wissensmanagement und lebenslanges Lernen	■	46
LA12	Mitarbeiter mit regelmäßiger Leistungsbeurteilung und Entwicklungsplanung	■	47
LA13	Diversität der Mitarbeiter und leitender Organe	■	46–47, 97ff
LA14	Verhältnis des Grundgehalts von Männern und Frauen	□	
HR1	Investitionsvereinbarungen die Menschenrechtsklauseln beinhalten	□	
HR2	Zulieferer und Auftragnehmer, die unter Menschenrechtsaspekten geprüft wurden	□	
HR4	Vorfälle von Diskriminierung und ergriffene Maßnahmen	■	81

GRI-STATUS-LEGENDE

■	voll berichtet
▢	teilweise berichtet
□	nicht berichtet
■	nicht relevant in Bezug auf die Berichtsgrenzen
I DMA LA I	Managementansatz
PR9	Kernleistungsindikator
PR8	Zusatzindikator
HP	www.asfinag.at

GESELLSCHAFTLICHE UND SOZIALE LEISTUNGSINDIKATOREN

siehe Seite

HR5	Geschäftstätigkeiten, die die Vereinigungsfreiheit beschränken	□	
HR6	Geschäftstätigkeiten, bei denen ein Risiko für Kinderarbeit besteht	□	
HR7	Geschäftstätigkeiten, bei denen ein Risiko für Zwangsarbeit besteht	□	
SO1	Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf das Gemeinwesen	■	71, 72–75, 85, 89, 64, 38–40
SO2	Untersuchungen in Bezug auf Korruptionsrisiken	▢	80–81
SO3	Mitarbeiterschulungen zur Vermeidung von Korruption	■	80–81
SO4	Antikorruptionsmaßnahmen	■	81
SO5	Politische Positionen, politische Willensbildung und Lobbying	▢	72
SO7	Anzahl Klagen aufgrund wettbewerbswidrigen Verhaltens, Kartell- oder Monopolbildung	■	81
SO8	Wesentliche Bußgelder wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften	■	81
PR1	Gesundheits- und Sicherheitsauswirkungen von Produkten	□	
PR3	Gesetzlich vorgeschriebene Informationen zu Dienstleistungen und Produkten	□	
PR5	Praktiken in Zusammenhang mit Kundenzufriedenheit	■	35
PR6	Programme zur Befolgung von Gesetzen und Regelungen	■	81
PR7	Vorfälle in Bezug auf Werbung, in denen Vorschriften nicht eingehalten wurden	■	81
PR8	Gesamtzahl berechtigter Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes der Kundendaten	■	81
PR9	Bußgelder aufgrund von Verstößen in Bezug auf Bereitstellung Verwendung von Produkten und DL	■	81

PRÜFVERMERK

BESTÄTIGUNG DER GRI-ANWENDUNGSEBENE

Die denkstatt GmbH wurde beauftragt, den vorliegenden integrierten Nachhaltigkeitsbericht 2010/11 als unabhängige Organisation gemäß der Anforderungen nach GRI G3 Application Level zu überprüfen.

Auftragsgemäß lag der Schwerpunkt der Auditierung auf den folgenden Aspekten:

- Einhaltung der GRI-Berichtsprinzipien
- Beurteilung der berichteten Themen und Daten sowie der zugrunde liegenden Systeme
- Übereinstimmung des Berichts mit den Anforderungen an den GRI G3 Level B

Die Prüfung fand in einem mehrstufigen Prozess statt und umfasste:

- die Beurteilung der Erreichung des Berichtslevels B gemäß GRI G3
- Befragungen der inhaltlich Verantwortlichen bei der ASFINAG zu Themen und Prozessen im Zusammenhang mit der Berichterstattung
- stichprobenartige Überprüfung von Daten und Aussagen im Bericht
- Überprüfung der Konsistenz der dargestellten Informationen
- Befragung des Vorstandes zu strategischen Aspekten

Die Berichtsgrenzen umfassen jene Aspekte der Nachhaltigkeit, auf welche die ASFINAG direkten Einfluss hat.

Darin wurden die wesentlichen Themen erkannt und angemessen behandelt. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, die an der Richtigkeit der dargestellten Informationen zweifeln lassen. Die dargestellten Daten und Informationen sind im Hinblick auf ökonomische, soziale und ökologische Aspekte in angemessenem Umfang ausgewogen dargestellt. Widersprüche zu sonstigen Informationen des Unternehmens wurden im Rahmen der Prüfung nicht bekannt.

Der vorliegende Bericht entspricht dem Anwendungslevel B+ gemäß GRI G3.

Bei der ASFINAG sind aus allen Bereichen des Unternehmens Personen für das Thema Nachhaltigkeit nominiert. Ein wichtiger und erfolgreicher Schritt für ein erfolgreiches Nachhaltigkeitsmanagement war 2011 die Integration von Nachhaltigkeitsthemen in die Unternehmensstrategie.

Anregungen für die Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsberichts wurden in einem internen Bericht an den Vorstand adressiert.

Wien, 23. März 2012

denkstatt GmbH

gez. Karl Resel

gez. Silke Förster-Kugler

KONTAKT

ASFINAG

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
Mag. Barbara Warnold
A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9, PF 983
T +43 (0) 50 108-0
www.asfinag.at

ASFINAG Service Center

T 0800 400 12 400 (aus AT, DE, CH)
T +43 1 955 12 66
info@asfinag.at



HERAUSGEBER

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
A-1011 Wien, Rotenturmstraße 5–9, PF 983
T +43 (0) 50 108-0
www.asfinag.at

KONZEPT UND GESTALTUNG

Serviceplan Austria GmbH
Gregor-Mendel-Straße 50
A-1190 Wien

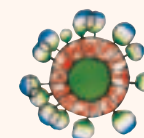
FOTOS ASFINAG

DRUCK

AV+Astoria Druckzentrum GmbH, Faradaygasse 6, 1030 Wien
UZ24 „Schadstoffarme Druckerzeugnisse“ UW 734
Kern: 170 g Mondi Offset 100 % PEFC
Umschlag: 300 g Mondi Offset 100 % PEFC

Dieser Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden.

Die hier gewählte männliche Form bezieht immer gleichermaßen weibliche Personen ein. Auf eine Doppelbezeichnung wurde aufgrund einfacherer Lesbarkeit verzichtet.



Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen.

VERLÄSSLICHKEIT
AUF ALLEN WEGEN

Streckennetz der ASFINAG

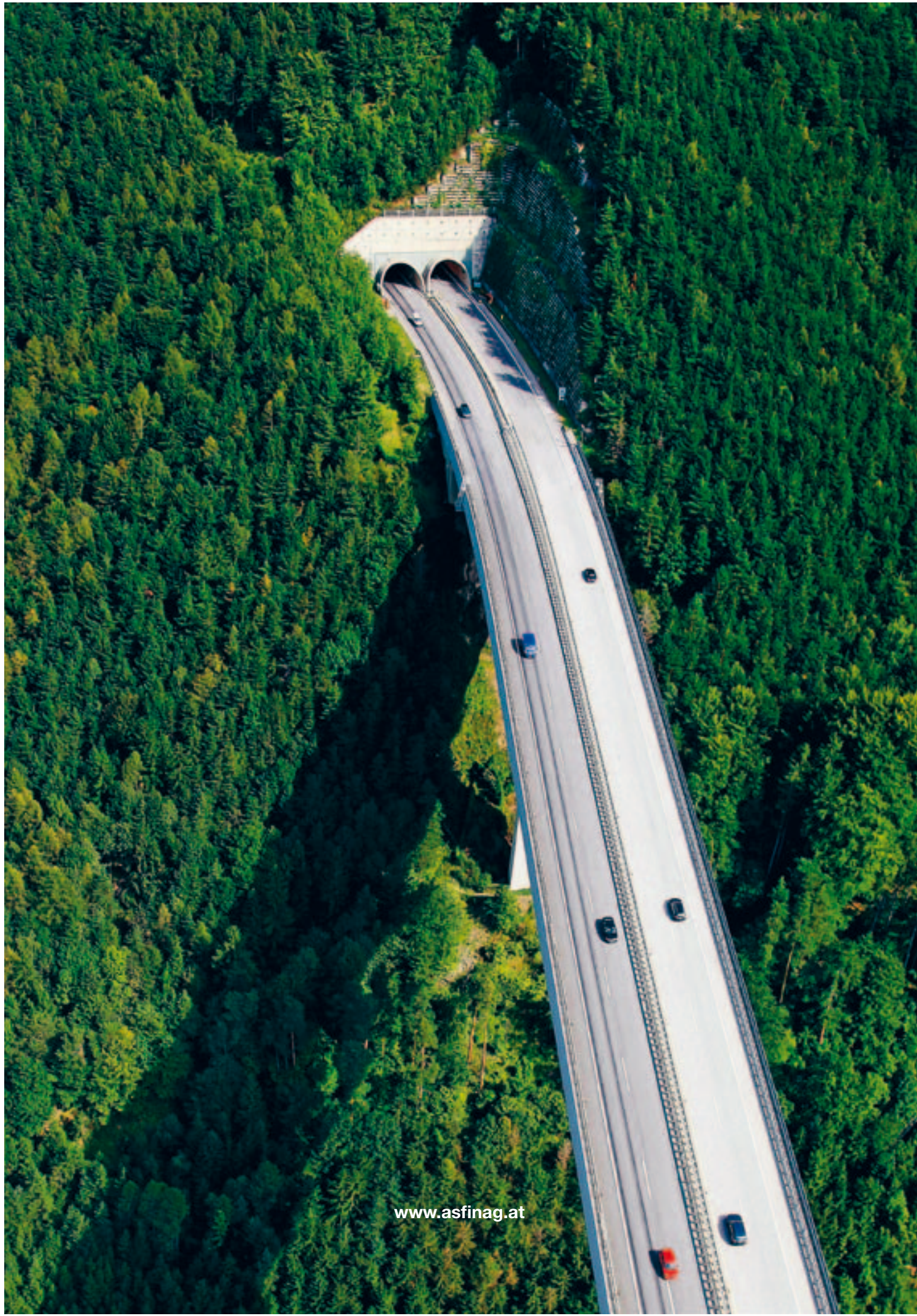


FACTS AND FIGURES

ASFINAG Kennzahlen 2011

	2011	2011 in %	2010	2009	2008
FINANZKENNZAHLEN IN EUR MIO.					
Mauterlöse	1.562	3,3 %	1.512	1.387	1.516
davon Mauterlöse Pkw	499	3,8 %	481	461	454
– davon Streckenmauterlöse	131	5,5 %	124	122	118
– davon Vignettenerlöse	368	3,3 %	357	338	336
– verkaufte Menge Vignetten (Mio. Stück)	23,1	2,7 %	22,5	22,1	21,6
davon Mauterlöse Lkw	1.062	3,0 %	1.031	926	1.062
Finanzergebnis (Zinsaufwand)	–444	8,1 %	–411	–393	–490
Periodenergebnis	440	29,6 %	339	290	330
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	106	n.a.	–3	–29	–191
Eigenkapitalquote	17,8 %	14,5 %	15,5 %	14,2 %	12,7 %
Kurzfristige und langfristige Schulden	11.786	–2,0 %	12.022	11.288	10.889
Bauprogramm	604	–19,8 %	753	1.001	1.178
davon Neubau	255	–25,1 %	340	626	800
davon bauliche Erhaltung	301	–17,0 %	363	336	303
OPERATIVE KENNZAHLEN					
Fahrleistung Kfz <= 3,5 t hzG in Mio. Kfz-km/Jahr (A+S)*	23.694	2,6 %	23.431	23.097	23.101
Fahrleistung Kfz > 3,5 t hzG in Mio. Kfz-km/Jahr (A+S)*	3.139	10,6 %	3.027	2.838	3.254
Gesamtfahrleistung in Mio. Kfz-km/Jahr (A+S)*	26.833	3,5 %	26.458	25.935	26.355
Bestehendes Streckennetz in km	2.175	1,9 %	2.175	2.135	2.104
Mitarbeiter (inkl. Mitarbeiter Länder)	2.727	1,9 %	2.719	2.676	2.644

* A+S: Autobahnen und Schnellstraßen



www.asfinag.at