

Nachhaltigkeits- bericht 2023

Die Autobahn GmbH des Bundes

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1 Vorwort | 2 |
| 2 Über die Autobahn GmbH und diesen Bericht | 3 |
| 3 Nachhaltigkeit bei der Autobahn GmbH | 6 |
| 3.1 Nachhaltigkeitsstrategie und Ziele | 7 |
| 3.2 Stakeholder | 9 |
| 3.3 Wesentliche Nachhaltigkeits-Themen | 10 |
| 3.4 Risikomanagement | 12 |
| 3.5 Organisation des Nachhaltigkeits-Managements | 14 |
| 4 Unsere Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen | 16 |
| 4.1 Klimaschutz, Luftqualität und Energie | 17 |
| 4.2 Kreislaufwirtschaft | 24 |
| 4.3 Biodiversität | 30 |
| 4.4 Gewässerschutz | 33 |
| 4.5 Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort | 35 |
| 4.5.1 Verkehr & Stau | 36 |
| 4.5.2 Lärmschutz | 38 |
| 4.5.3 Infrastruktur für E-Mobilität | 40 |
| 4.5.4 Komfort und Barrierefreiheit | 41 |
| 4.5.5 Anwohnende und Gesellschaft | 43 |
| 4.6 Verkehrssicherheit | 45 |
| 4.7 Attraktive Arbeitgeberin | 49 |
| 4.8 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | 52 |
| 4.9 Diversität und Chancengleichheit | 55 |
| 4.10 Aus- und Weiterbildung | 57 |
| 4.11 Ehrenamtliches Engagement | 59 |
| 4.12 Verantwortung in der Lieferkette | 60 |
| 4.13 Compliance und Ethik | 64 |
| 4.13.1 Datenschutz | 65 |
| 4.13.2 Informationssicherheit | 65 |
| 4.13.3 Politische Einflussnahme | 66 |
| 5 Kennzahlentabelle | 67 |
| 6 ESRS Index Tabelle | 70 |
| 7 Erklärung der Geschäftsführung | 75 |
| 8 Prüfvermerk | 75 |
| Impressum, Kontakte & Beteiligte | 78 |

1 Vorwort

II Das große Ganze im Blick

Nachhaltigkeit im Infrastruktur- und Mobilitätssektor bleibt eines der bestimmenden Themen in den kommenden Jahren. Damit unsere zwingend notwendige Infrastruktur im Einklang mit Mensch und Umwelt steht, arbeiten wir in allen Niederlassungen und der Zentrale an innovativen Konzepten und deren Umsetzungen. Unsere Nachhaltigkeitsprojekte spiegeln wider, wie wir das Planen, Bauen, Betreiben und Verwalten der Autobahnen langfristig nachhaltiger gestalten können.

Als eine der größten öffentlichen Auftraggeberinnen in Deutschland und Europa haben wir eine Vorbildfunktion – auch mit internationaler Strahlkraft. Die Autobahn GmbH des Bundes (im Folgenden: Autobahn GmbH) ist auf dem Weg hin zu einem ganzheitlichen Verständnis von Nachhaltigkeit. In manchen Bereichen gibt es dabei für unser junges Unternehmen erste Erfolge, andere Bereiche befinden sich weiterhin im Aufbau. Nach dem 2022 das Jahr der Bestandsaufnahme war, haben wir die wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen im Jahr 2023 konsequent weitergeführt, insbesondere die Vorbereitungen auf die sich in den kommenden Jahren weiter verschärfenden Reportingpflichten im Bereich Nachhaltigkeit. Dieser Bericht zeigt, wie wir Nachhaltigkeit definieren, fördern und praktizieren.

Um unsere Nachhaltigkeitsziele zu erreichen und einen Beitrag zu den Sustainable Development Goals (SDG) zu leisten, werden wir uns intensiv mit unseren Arbeitsprozessen auseinandersetzen. Wir nehmen die Verantwortung für unsere Beschäftigten, die Nutzenden und die Umwelt an und werden den Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität aktiv mitgestalten. Bei allem, was wir tun, ist uns Transparenz wichtig. Wir dokumentieren im vorliegenden zweiten Nachhaltigkeitsbericht der Autobahn GmbH unser Engagement für verantwortliches, nachhaltiges Handeln und Wirtschaften. Wir machen eine Bestandsaufnahme und geben einen Ausblick für die kommenden Jahre.

Die Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes



Dr. Michael Güntner
Vorsitzender der Geschäftsführung



Dirk Brandenburger
Geschäftsführer Technik

2 Über die Autobahn GmbH und diesen Bericht

II Über Die Autobahn GmbH

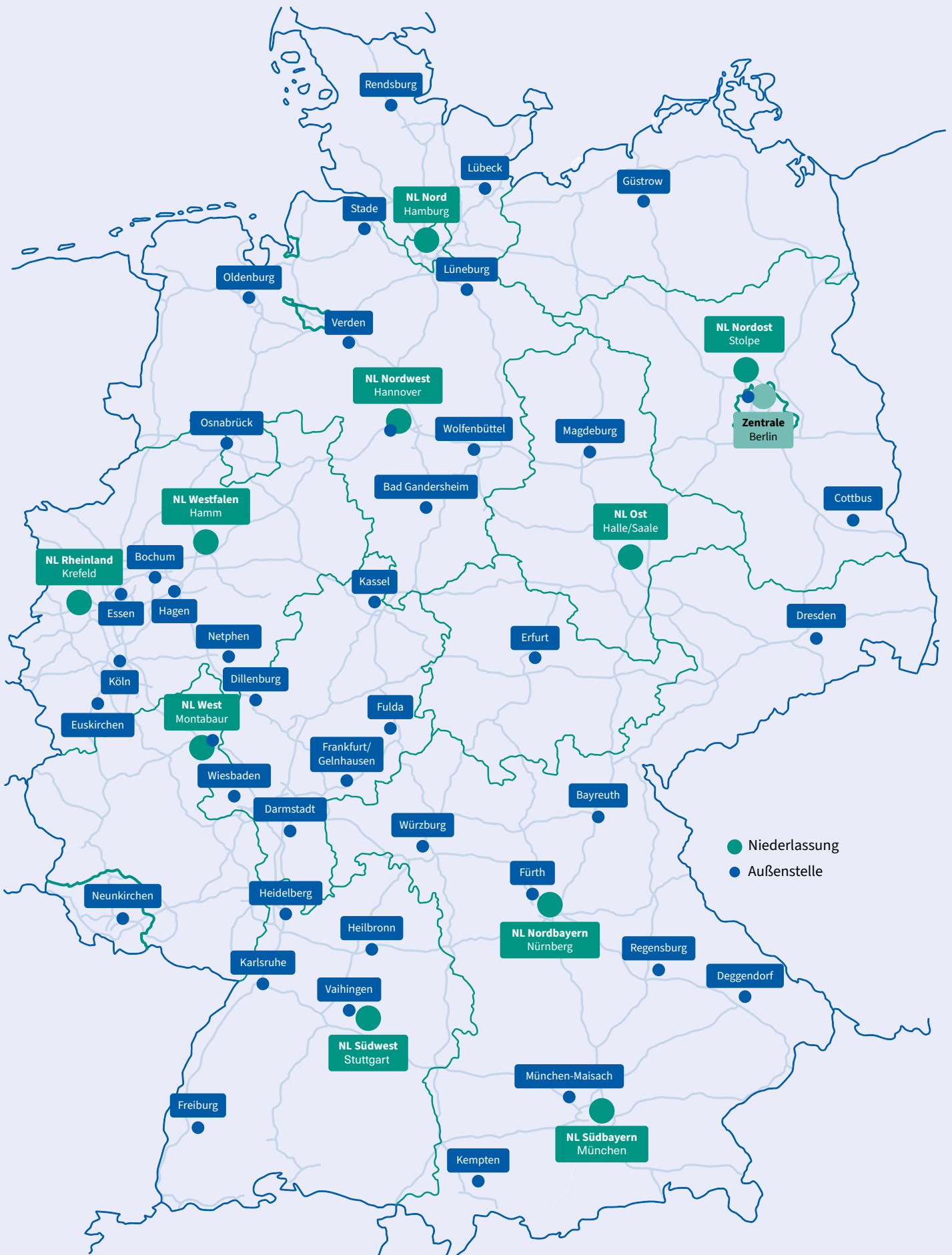
Im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung wurde am 13. September 2018 die Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) gegründet, die seit dem 17. Januar 2019 unter dem Namen „Die Autobahn GmbH des Bundes“ („Die Autobahn“) firmiert.

Das bundeseigene Unternehmen ist seit dem 1. Januar 2021 für die Planung, den Bau, den Betrieb einschließlich Verkehr, die Erhaltung, die Finanzierung sowie die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen sowie der Bundesstraßen zuständig, die der Bund nach Art. 90 Abs. 2 und Art. 143e Abs. 2 GG auf Antrag der Länder Berlin, Bremen und Hamburg übernommen hat. Mit einem Bundesfernstraßennetz von mehr als 13.210 Kilometern und derzeit 14.230 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Deutschland (Mitarbeiterzahl zum 31.12.2023) ist die Gesellschaft einer der größten Autobahnbetreiberinnen in Europa. Das Geschäftsmodell ist im Lagebericht unter Punkt 1 „Grundlagen der Gesellschaft“ ausführlich beschrieben.

Abbildung 1: Aufgaben der Autobahn GmbH



Seit dem Geschäftsjahr 2020 ist die Autobahn GmbH eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Absatz 3 HGB. Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Autobahn GmbH ist verfassungsrechtlich ausgeschlossen. Damit ist die Infrastrukturgesellschaft einschließlich ihrer regionalen Einheiten und der Infrastruktur selbst unveräußerlicher Teil des Bundesvermögens. Die Autobahn GmbH wird in ihrer Geschäftstätigkeit von verschiedenen Organen kontrolliert. Zu diesen Organen gehören insbesondere der Gesellschafter die Bundes-



republik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der Deutsche Bundestag (z. B. durch den Haushalts- und den Verkehrsausschuss), das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) sowie durch den Bundesrechnungshof. Der Aufsichtsrat kontrolliert, überwacht und berät die Geschäftsführung.

Die Autobahngesellschaft wird zentral aus der Berliner Zentrale gesteuert und ist gleichzeitig mit ihren zehn Niederlassungen regional verankert. 42 Außenstellen und 178 Autobahnmeistereien stellen in der Fläche die Verfügbarkeit des Streckennetzes sicher. Hinzu kommen die Verkehrszentrale Deutschland und acht regionale Verkehrszentralen, die für die Verkehrssteuerung verantwortlich sind. An allen Standorten sorgt das Team Autobahn für einen verkehrssicheren Betrieb und ein leistungsfähiges Verkehrssystem Autobahn.

II Über den Bericht

Als ein bundeseigenes Unternehmen nimmt die Autobahn GmbH ihre gesellschaftliche Verantwortung und Vorbildfunktion ernst. Deshalb ist Nachhaltigkeit ein maßgeblicher Bestandteil der Unternehmensziele. Der Infrastruktur- und Mobilitätssektor ist im Wandel: Neue Antriebstechnologien, autonomes Fahren und der Klimaschutz bedeuten neue Anforderungen an die Straßeninfrastruktur. Die Autobahn GmbH des Bundes arbeitet mit Hochdruck daran, das Autobahnnetz fit für die Mobilität der Zukunft zu machen und dabei soziale und wirtschaftliche Ansprüche mit Umwelt- und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Der Nachhaltigkeitsbericht beleuchtet diese Themen und orientiert sich dabei am regulatorischen Rahmen und den rechtlichen Anforderungen zum nachhaltigen Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen.

Die Berichterstellung erfolgt gemäß §§ 289b-e HGB, in Zusammenwirken mit der Ziffer 8.1.3 des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes, zu dem sich die Geschäftsführung verpflichtet hat. Die Berichterstattung im Einklang mit dem PCGK ist auch nach der Aktualisierung des PCGKs am 13. Dezember 2023 weiterhin in Form eines nichtfinanziellen Berichts möglich. Der vorliegende Bericht orientiert sich am Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) und referenziert an einigen Stellen zu den European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Er enthält Daten der Autobahn GmbH des Bundes für das Geschäftsjahr 2023 und erstreckt sich neben den nach § 289c Abs. 3 HGB wesentlichen Themen auch auf ein Thema, das nicht nach dieser Definition wesentlich ist (Kapitel 4.11. Ehrenamtliches Engagement). Dieser nicht wesentliche Inhalt, ist nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts und wird zusätzlich freiwillig berichtet.

Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht wurde einer unabhängigen Prüfung mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) durch die RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft unterzogen (Prüfvermerk siehe Kapitel 8). Die in der Berichterstattung enthaltenen weiterführenden Informationen – z. B. auf die ESRS-Datenpunkte oder die Website der Autobahn GmbH – sind nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts und somit auch nicht Gegenstand der Prüfung mit begrenzter Sicherheit. Der Ausschluss von der Prüfung bezieht sich auch auf die Vollständigkeit und richtige Anwendung der freiwillig berichteten ESRS-Datenpunkte.

Abbildung 2: Standorte der Autobahn GmbH



3 Nachhaltigkeit bei der Autobahn GmbH

➔ Als Bundesunternehmen und eine der größten öffentlichen Infrastrukturbetreiberinnen in Deutschland und Europa haben wir eine Vorbildfunktion mit internationaler Strahlkraft. Um unsere Nachhaltigkeitsziele zu erreichen werden wir uns intensiv mit uns und den Anforderungen unserer Stakeholder auseinandersetzen. Wir nehmen die Verantwortung für unsere Beschäftigten, die Umwelt und die Gesellschaft an und gestalten den Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität aktiv mit. Unser Handeln soll zunehmend von den Aspekten Ressourcenschonung und Umweltschutz, Langlebigkeit und Verfügbarkeit unseres Streckennetzes, Verantwortung und Vorbildfunktion geleitet werden. Im Folgenden beschreiben wir unser Nachhaltigkeitsmanagement im Jahr 2023.

3.1

Nachhaltigkeitsstrategie und Ziele



Autobahnen werden in Zukunft immer nachhaltiger geplant, gebaut und betrieben. So kommen wir unserer gesellschaftlichen Verantwortung, den deutschen und europäischen Regularien und internationalen Verpflichtungen nach. Unser Kerngeschäft (siehe Abb. 1) wollen wir nachhaltiger gestalten, weil Nachhaltigkeit maßgeblicher Bestandteil unserer Unternehmensziele ist. Darüber hinaus tragen wir als Betreiberin von Bundesfernstraßen dazu bei, dass sich die Nutzenden klimaschonend, sicher und zügig durch das Netz bewegen können und Anwohnende sowie die Umwelt vom Lärm und weiteren negativen Auswirkungen entlastet werden (siehe Kapitel 4 „Unsere Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen“). Auch das Image der Autobahn und unsere Unternehmenskultur wollen wir durch Nachhaltigkeitskommunikation sowie durch einen internen Bewusstseinswandel grundlegend verändern. Wir wollen spürbare Verbesserungen für alle Nutzenden schaffen.

Aus diesem Grund haben wir im Jahr 2023 unsere Nachhaltigkeitsstrategie mit unseren Nachhaltigkeitszielen weiterentwickelt und sie am 6. Juni 2023 vom Aufsichtsrat zur Kenntnis nehmen lassen. Die darin beschriebenen Ziele (siehe Abb. 3) sollen zwischen Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafter – auch auf Grundlage der sich derzeit stark verändernden Rahmenbedingungen, bspw. durch die EU Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) – in einem permanenten Dialog weiterentwickelt werden. Ziel der Strategie ist es, ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsmanagement zu etablieren. Dazu wurde unter anderem ein Team Nachhaltigkeit in der Stabsstelle Unternehmenssteuerung gegründet, das diese Prozesse steuern wird. Es ist geplant, die eigens dafür geschaffenen Stellen Anfang 2024 zu besetzen.


Unsere Nachhaltigkeitsstrategie und die Ziele orientieren sich darüber hinaus auch an den 2015 verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen. Wie die Autobahn GmbH genau zum Erreichen der Sustainable Development Goals beiträgt, können Sie den einzelnen Kapiteln dieses Berichts entnehmen.


Abbildung 3: Nachhaltigkeitsziele der Autobahn GmbH





Die
Autobahn


Wir für die Umwelt.


 Klimaneutralität bei direkten und indirekt zugekauften Emissionen (Scopes 1–2) bis 2037


 Beteiligung am Maßnahmenprogramm Klimaneutrale Bundesverwaltung 2030

 Klimaneutralität 2045 (Scopes 1–3)


 Auf dem Weg zu einer Kreislaufwirtschaft


 Flächendeckende Integration von Boden-, Gewässer- und Artenschutz, Biodiversität in das Kerngeschäft bis 2030


 Zügige Erfassung und Reduzierung von mit Verkehrslärm stark belasteten Bereichen


 Kontinuierliche Erhöhung des Umfangs und Anzahl der Lärmsanierungsmaßnahmen

Wir für die Nutzenden.


 Bis 2025 4.500 Schnellladepunkte im deutschen Autobahnnetz mit einer Mindestnennleistung von 150 kW


 Bis 2030 im Kernnetz alle 60 km eine Lademöglichkeit für schwere Nutzfahrzeuge mit mind. zwei Ladestationen


 Staureduzierung bis 2030* von 30 %

 Reduzierung der schweren Unfälle um 40 % bis 2030*

Wir für uns.

 Kontinuierliche Erhöhung der Mitarbeitendenzufriedenheit

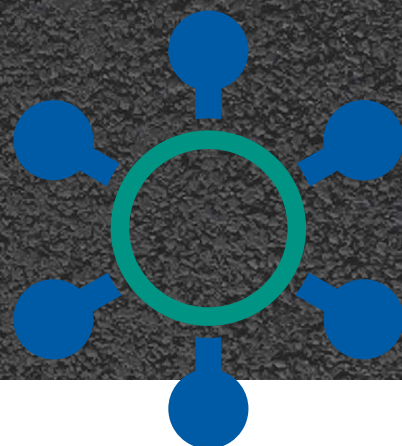
 Reduzierung der meldepflichtigen Arbeitsunfälle um 5 % bis 2030**

 Anhebung des Frauenanteils in E3-Führungspositionen auf 30 % bis 2030

*Im Vergleich zu 2019

**Im Vergleich zu 2022

3.2 Stakeholder



Ohne die Beziehungen zu und den Einfluss von zahlreichen Stakeholdern wäre die Kerntätigkeit der Autobahn GmbH – das Planen, Bauen, Betreiben, Erhalten und vermögensmäßiges Verwalten von Bundesfernstraßen – nicht denkbar. Die wichtigsten Stakeholder wurden zuerst im Rahmen der Bundesfernstraßenreform, konkret bei der Transformation von den Landesverwaltungen hin zur Autobahn GmbH, identifiziert. Dazu gehören die Nutzenden, denen die Infrastruktur der Autobahn tagtäglich zur Verfügung gestellt wird. Zu ihnen gehören aber weiterhin das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), das Fernstraßen-Bundesamt (FBA), die Landesverwaltungen (via Sonderbeauftragten Transformation und Kooperationen der Länder), der Bundesrechnungshof, der Aufsichtsrat der Autobahn GmbH und der Betriebsrat als Vertretung der Mitarbeitenden. Darüber hinaus auch die (Bau-) Wirtschaft und Wissenschaft.

Für den hier vorliegenden Bericht hat die Autobahn GmbH die externen Stakeholder stärker in die Wesentlichkeits- und Risikoanalysen zum Thema Nachhaltigkeit einbeziehen können als noch im Bericht 2022. In diesem Prozess haben wir die Auswirkungen der Autobahn auf die nicht-finanziellen Themen sowie die Geschäftsrelevanz in Form von Chancen und Risiken der Themen auf die Autobahn diskutiert und priorisiert. Unter den zur Befragung angefragten Organisationen befanden sich:

Tabelle 1: Angefragte Organisationen

| NGOs, Interessenverbände und Nutzende | Dienstleister und Arbeitnehmerverbände | Lokale Gemeinden | Öffentliche Institutionen |
|---------------------------------------|--|----------------------------|-----------------------------|
| 8 Organisationen angefragt | 8 Organisationen angefragt | 5 Organisationen angefragt | 11 Organisationen angefragt |

Von den insgesamt 32 angefragten Organisationen haben wir durch den Einsatz von Fragebögen und Interviews von 16 verwertbare Antworten erhalten.

3.3

Wesentliche Nachhaltigkeits-Themen



Für die Autobahn GmbH wurden die gemäß § 289c Abs. 3 HGB wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen im Jahr 2023 in insgesamt 15 internen Workshops gemeinsam mit den relevanten Fachabteilungen aus ausgewählten Niederlassungen und der Zentrale der Autobahn GmbH identifiziert und damit die Ergebnisse der letzten Wesentlichkeitsanalyse für das Berichtsjahr 2022 verifiziert. Vonseiten der Autobahn GmbH nahmen an den Workshops insgesamt rund 100 Mitarbeitende aus den Bereichen (jeweils Zentrale und Niederlassungen) Bau, Betrieb, Compliance, Datenschutz, Diversity Management, Einkauf, Fuhrpark, Immobilien, Inklusion, Innovation, Nachhaltigkeit, Personalfürsorge/Arbeitsicherheit, Planung, Politik/Verbände, Recht, Umweltplanung, Unternehmenskommunikation und Verkehrszentrale/Verkehrsmanagement teil. Das Risikomanagement war in jedem Workshop vertreten. Damit wurde ein repräsentativer Querschnitt aller relevanten Bereiche und Standorte bei der Auswahl und Definition der Themen abgebildet.

Vor dem Hintergrund der für uns ab dem Berichtsjahr 2025 geltenden Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) haben wir zusätzlich im Jahr 2023 die Wesentlichkeitsanalyse nach dem European Sustainability Reporting Standard (ESRS) durchgeführt. Das Vorgehen sowie die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD/ESRS werden im Nachhaltigkeitsbericht 2025 beschrieben. Die frühzeitige Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse nach künftig gültigem Standard ermöglicht es der Autobahn GmbH, sich auf die dann zu berichtenden Themen und die teils langwierige Erhebung der enormen Anzahl an Datenpunkten vorzubereiten. Diese Vorbereitungen haben bereits begonnen und erste Ergebnisse fließen auf freiwilliger Basis in diesen Bericht mit ein.

Basierend auf einer umfangreichen Liste an potenziell wesentlichen Themen (ESRS 1, Appendix A), weiteren unternehmensspezifischen Themen sowie Themen aus der erstmals 2023 durchgeführten externen Stakeholder Befragung (siehe Kapitel 3.2), haben wir die Auswirkungen der Autobahn GmbH auf die nichtfinanziellen Themen sowie die Geschäftsrelevanz in Form von Chancen und Risiken der Themen auf die Autobahn GmbH diskutiert und priorisiert.

Im Rahmen der Workshops wurden final 18 gemäß § 289c Abs. 3 HGB wesentliche Themen identifiziert, die wie folgt den 13 Kapiteln in diesem Nachhaltigkeitsbericht sowie den fünf Belangen gemäß § 289c Abs. 2 HGB zugeordnet wurden:

Tabelle 2: Übersicht der wesentlichen Themen

| Wesentliches Thema gem. § 289c Abs. 3 HGB | Zuordnung zu Berichtskapitel im Nachhaltigkeitsbericht 2023 | Zuordnung zu Belang gem. § 289c Abs. 2 HGB |
|---|---|--|
| Anpassung an den Klimawandel | 4.1 Klimaneutralität, Luftqualität und Energie | Umweltbelange |
| Klimaschutz | 4.1 Klimaneutralität, Luftqualität und Energie | Umweltbelange |
| Energie | 4.1 Klimaneutralität, Luftqualität und Energie | Umweltbelange |
| Wasserverschmutzung | 4.4 Gewässerschutz | Umweltbelange |
| Besorgniserregende Stoffe | 4.2 Kreislaufwirtschaft | Umweltbelange |
| Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes | 4.3 Biodiversität | Umweltbelange |
| Ressourcenzuflüsse, einschl. Ressourcennutzung | 4.2 Kreislaufwirtschaft | Umweltbelange |
| Abfälle | 4.2 Kreislaufwirtschaft | Umweltbelange |
| Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben (eigene Belegschaft) | 4.7 Attraktive Arbeitgeberin | Arbeitnehmerbelange |
| Gesundheitsschutz und Sicherheit bei der eigenen Belegschaft | 4.8 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | Arbeitnehmerbelange |
| Schulungen und Kompetenzentwicklung (eigene Belegschaft) | 4.10 Aus- und Weiterbildung | Arbeitnehmerbelange |
| Vielfalt (eigene Belegschaft) | 4.9 Diversität und Chancengleichheit | Sozialbelange |
| Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von (betroffenen) Gemeinschaften | 4.5 Zukunftsfähige Infrastruktur | Sozialbelange |
| Persönliche Sicherheit in der Wertschöpfungskette | 4.6 Verkehrssicherheit | Sozialbelange |
| Nichtdiskriminierung in der Wertschöpfungskette | 4.9 Diversität und Chancengleichheit | Sozialbelange |
| Unternehmenskultur | 4.13 Compliance und Ethik | Bekämpfung von Korruption und Bestechung |
| Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschl. Zahlungspraktiken | 4.12 Verantwortung in der Lieferkette | Achtung der Menschenrechte |
| Vorkommnisse | 4.13 Compliance und Ethik | Bekämpfung von Korruption und Bestechung |

3.4 Risikomanagement



Das Straßennetz der Autobahn GmbH trägt zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland bei und ist für den nationalen und internationalen Personen- und Warenverkehr unentbehrlich. Dabei unterstützt ein funktionierendes Autobahnnetz Wohlstand und Mobilität in Deutschland und ganz Europa (siehe Kapitel 4.5.5 Anwohnende und Gesellschaft).

Gleichzeitig ist der Autoverkehr aber auch einer der größten Emittenten von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen verursacht Lärm und führt zu Unfällen. Nicht alle positiven und negativen Effekte werden unmittelbar durch die Autobahn GmbH herbeigeführt bzw. verhindert. Aber als Mitverursacher, z. B. durch das Betreiben einer eigenen Fahrzeugflotte, trägt die Autobahn GmbH Mitverantwortung und versucht, dieser Verantwortung bestmöglich gerecht zu werden.

Dazu ist es erforderlich, Risiken zu identifizieren, zu bewerten und entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Bei den 2022 und 2023 durchgeführten Wesentlichkeitsanalysen haben wir daher das Risikomanagement mit den identifizierten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen verknüpft.

Zur stärkeren Bewusstseinsbildung werden Nachhaltigkeitsrisiken nicht den jeweiligen fachlichen Risikokategorien zugeordnet, sondern gebündelt und als eigenständige, strategische Risiko-Unterkategorie betrachtet. Für ein vollständiges Bild werden hierbei auch Risiken aufgenommen, die bereits im Rahmen der Risikoanalyse des unternehmensweiten Risikomanagements anderen Risikokategorien zugeordnet wurden, aber Bezug zu Nachhaltigkeitsthemen haben.

Zur rechtzeitigen Identifikation und Bewertung sowie Steuerung von Unternehmensrisiken wurde die Stabsstelle Risikomanagement eingerichtet. Sie hat den Auftrag, das unternehmensweite Risikomanagementsystem zu betreuen und weiterzuentwickeln. Der Ausgangspunkt des Risikomanagementsystems ist das Konzept eines Unternehmensmanagements mit dem Ziel, die Autobahn GmbH, ihre Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden zu schützen sowie den effizienten Umgang mit dem Gesellschafts- und Treuhandvermögen sicherzustellen.

Das Risikomanagement unterstützt die Autobahn GmbH dabei, ihre strategischen Ziele zu erreichen, indem es Chancen und Risiken rechtzeitig erkennt, bewertet und Maßnahmen ergreift, um die Chancen umzusetzen, die Risiken entsprechend behandelt und die Existenz der Autobahn GmbH sichert.

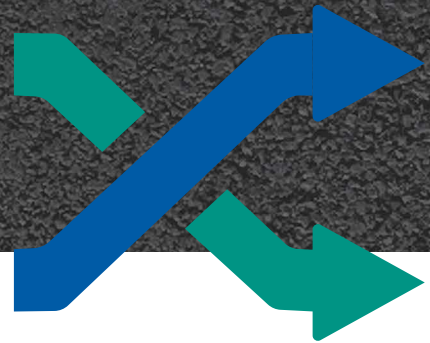
Die Risikoidentifikation und -bewertung sowie Steuerung von Nachhaltigkeitsrisiken erfolgt durch Fachexpertinnen und -experten (Risikoverantwortliche) der Zentrale sowie der Niederlassungen in enger Zusammenarbeit mit dem Risikomanagement und dem Nachhaltigkeitsprogrammteam. Außerdem sind Chancen und Risiken ein fester Bestandteil der Wesentlichkeitsanalysen, in dessen Rahmen sie gesammelt und qualitativ beschrieben werden.

Die identifizierten Risiken und Chancen werden gemäß einer Outside-In Perspektive hinsichtlich ihrer geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit und ihres potenziellen Schadensausmaßes bewertet. Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft durch die Autobahn (Inside-Out Perspektive) werden ebenfalls nach ihrer geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrem potenziellen Schadensausmaß bewertet. Für die Bewertung des Schadensausmaßes stehen verschiedene Schadenskategorien zur Verfügung (z. B. finanzielle Schäden oder Schäden hinsichtlich des Schutzes und der Sicherheit) mit festen Bewertungsskalen. Dies erfolgt regelmäßig gemeinsam mit dem Nachhaltigkeits- und dem Risikomanagement sowie ggf. weiteren Fachexpertinnen und -experten. Abschließend konsolidiert die zentrale Stabsstelle Risikomanagement die Outside-in-Risiken und überführt diese in die Steuerung. Risiken, die gemäß der Outside-In Perspektive identifiziert und bewertet wurden, wurden den wesentlichen Themen gemäß § 289c HGB zugeordnet.

Die Analyse möglicher berichtspflichtiger Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten bezogen auf unsere wesentlichen Themen hat ergeben, dass nach Anwendung der Nettomethode, also unter Berücksichtigung von Steuerungsmaßnahmen, keine wesentlichen mit der eigenen Geschäftstätigkeit und Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen verknüpften Risiken im Sinne des § 289c Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 und 4 HGB identifiziert wurden, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen durch die Autobahn auf die genannten Aspekte haben oder haben werden.



3.5 Organisation des Nachhaltigkeits- Managements

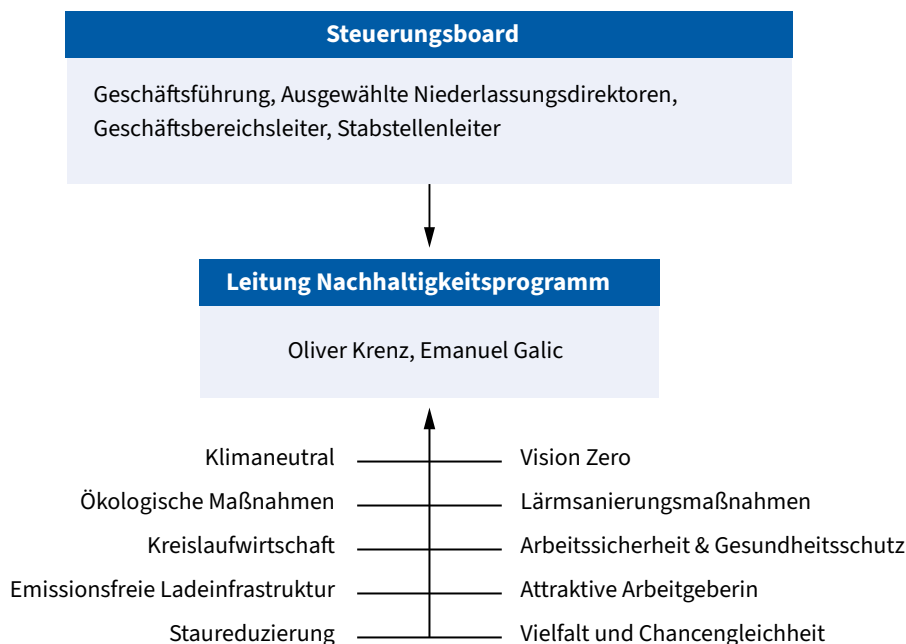


Die zentrale Verantwortung für Nachhaltigkeitsthemen lag im Jahr 2023 weiter bei der Gesamtgeschäftsführung. In sechs Lenkungsreisen diskutierte diese mit den Themenverantwortlichen der Zentrale und der Niederlassungen aktuelle und neue Projekte, strategische Maßnahmen und Ziele, die Nachhaltigkeitsberichterstattung und die Kommunikation von Nachhaltigkeitsthemen.

3.5.1 Organisation der Nachhaltigkeit bei der Autobahn GmbH

Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie der Autobahn GmbH erfolgt in einer Projektstruktur, bei der Autobahn GmbH „Nachhaltigkeitsprogramm“ genannt, da die zu beschließenden Maßnahmen alle Ebenen, Bereiche und Niederlassungen der Autobahn GmbH betreffen und auch von all diesen mitgetragen werden müssen.

Abbildung 4: Organigramm des Nachhaltigkeitsprogramms im Jahr 2023



Organisiert und geleitet wird das Nachhaltigkeitsprogramm durch ein interdisziplinäres Projektteam, bestehend aus Mitarbeitenden der Innovations- und Personalabteilungen. Im ersten Halbjahr 2024 soll das Thema Nachhaltigkeit in der neugeschaffenen Stabsstelle Unternehmenssteuerung beim Vorsitzenden der Geschäftsführung mit Personal besetzt werden. Hauptaufgaben dieser Einheit werden sein:

- Koordination des Nachhaltigkeitsprogramms, inkl. der Maßnahmen der Fachbereiche und Niederlassungen der Autobahn GmbH
- Organisation der Kommunikation und Ansprechpartner für Nachhaltigkeitsthemen nach Innen und Außen
- Erstellen der Nachhaltigkeitsberichte, Nachhaltigkeits-Compliance

Für unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten werden Fachgruppen gegründet, die, koordiniert von den Mitarbeitenden des Nachhaltigkeitsprogramms (später: Unternehmenssteuerung – Nachhaltigkeit), die Umsetzung planen und den Fortschritt begleiten. Diese Fachgruppen setzen sich interdisziplinär und themenspezifisch aus Mitarbeitenden aller Teile der GmbH zusammen und können ggf. durch externe Expertinnen und Experten unterstützt werden. Die Verantwortung für die Umsetzung der jeweiligen Nachhaltigkeitsaktivitäten liegt in den jeweiligen operativen Bereichen.

II 3.5.2 Anreizsysteme

Seit 2022 besteht bei der Autobahn GmbH ein Anreizsystem für Mitarbeitende und Führungskräfte, in das Nachhaltigkeitsziele integriert sind. Die jährliche Bonuszahlung ist in § 19 des Manteltarifvertrages geregelt. Die nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensziele des Jahres 2023 für den Unternehmensbonus sind:

- Erhöhung der Arbeitssicherheit (bspw. durch Fahr-sicherheitstrainings, Schulungen und weitere Maßnahmen)
- Steigerung der Arbeitgeberattraktivität mit eigenen Fort- und Weiterbildungsangeboten (Nutzung des Angebots der Autobahn GmbH an überfachlichen Schulungen)
- Stärkung der Unternehmenskultur (Durchführung einer Zufriedenheitsbefragung mit einer Mindestbeteiligungquote)
- Qualitätssicherung des Autobahn- und Streckennetzes (mindestens aber Halten des qualitativen Zustands der Ingenieurbauwerke bei mittel- bis langfristiger Verbesserung)

Die Evaluation der Zielerreichung findet Anfang des Folgejahres statt. Der Bonus für 2023 wird bis spätestens Ende Juni 2024 für alle bonusberechtigten Mitarbeitenden (alle, die unter den Tarifvertrag Autobahn fallen) ausgezahlt. Er wird für alle Mitarbeitenden entsprechend dem individuellen Beschäftigungsumfang gleich hoch ausfallen und beträgt bei maximaler Zielerreichung ca. 800 Euro brutto. Die Unternehmensziele werden von der Geschäftsführung in Abstimmung mit dem Gesamtbetriebsrat in einer Gesamtbetriebsratsvereinbarung festgelegt.

4 Unsere Bericht- erstattung zu Nach- haltigkeitsthemen

Im folgenden Kapitel beleuchten wir die nach § 289c Abs. 3 HGB wesentlichen Themen der Autobahn GmbH. Wir beschreiben unsere Konzepte und Ziele sowie deren Ergebnisse, skizzieren wesentliche Risiken, nennen bedeutsame qualitative und quantitative Kennzahlen und stellen dar, wie die Geschäftsführung und relevante Stakeholder in Entscheidungen involviert waren. Zusätzlich berichten wir freiwillig in Kapitel 4.11 zu unserem gesellschaftlichen Engagement. Dieses Kapitel ist nicht Teil des Nichtfinanziellen Berichts 2023.

Zusätzlich haben wir uns für dieses Jahr vorgenommen, in Vorbereitung auf die für die Autobahn GmbH ab 2025 geltenden Berichtspflichten teilweise in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) zu berichten. Die relevanten Datenpunkte sind dabei gekennzeichnet und eine Indextabelle ist in Kapitel 6 des Berichts zu finden. Dies dient als Vorbereitung für den Nachhaltigkeitsbericht des Jahres 2025, in dem wir die ESRS als Berichtsstandard verwenden werden. Die getätigten Angaben bzgl. der ESRS-Berichterstattung sind nicht Teil der betriebswirtschaftlichen Prüfung durch RSM Ebner Stolz und wurden freiwillig zusätzlich zu den nach §§ 289c-e HGB geforderten Berichtsinhalten durch die Autobahn getätigt.

4.1 Klimaschutz, Luftqualität und Energie



II Einleitung

Als eine der größten Infrastrukturbetreiberinnen in Deutschland und Europa spielen Klimaschutz, Luftqualität und Energie in der gesamten Wertschöpfungskette eine wesentliche Rolle. Die Autobahn GmbH ist sich ihrer Verantwortung in diesem Bereich bewusst. Deshalb beabsichtigen wir gemeinsam mit unserem Gesellschafter unsere Treibhausgasemissionen, sobald diese gesamthaft erfasst wurden, nun systematisch zu reduzieren. Dabei orientieren wir uns am Klimapfad der Bundesregierung und den Vorgaben der Europäischen Union. Voraussetzung dafür ist eine umfassende und kontinuierliche Analyse unserer direkten und indirekten Treibhausgasemissionen sowie des Energieverbrauchs und -mixes (= Treibhausgasbilanz). Auf Basis der sich immer weiter entwickelnden Erhebung von Treibhausgasemissionen der kommenden Jahre identifizieren wir weitere Hebel, mit denen wir unsere Emissionen wirksam reduzieren können.

Die konkreten Maßnahmen zur Emissionsminderung basieren auf sorgfältig definierten und mit dem Gesellschafter abgestimmten Reduktionszielen, strategischen Maßnahmen und Bereichsstrategien. Wir sind der festen Überzeugung, dass wir mit unseren Anstrengungen nicht nur unsere negativen Umweltauswirkungen reduzieren, sondern auch den Herausforderungen der Zukunft als bedeutende Infrastrukturbetreiberin langfristig gewachsen sind.

II Treibhausgasbilanz

Von entscheidender Bedeutung für die Erreichung dieses Zielbilds ist die Berechnung unserer Klimabilanz. Sie zeichnet ein Bild unserer direkten und indirekten Treibhausgasemissionen und deren Quellen. So können wir die wichtigsten Hotspots und Handlungsfelder identifizieren und schließlich unsere Bemühungen messbar und sichtbar machen.

Ziel der Treibhausgasbilanzierung der Autobahn GmbH ist es, alle wesentlichen Emissionsquellen nach den Grundsätzen des „Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard“ (kurz: GHG Protocol) zu erfassen. Trotz der Herausforderungen, die mit der Umsetzung unseres komplexen Geschäftsmodells und den Auswirkungen der Transformationsphase gemäß Bundesfernstraßengesetz einhergehen, ist es der Autobahn GmbH gelungen, mit diesem Bericht die erste Erhebung einzelner Posten einer Treibhausgas-Bilanz (kurz: THG) für das Jahr 2023 beizufügen. Diese sind zwar als erster Arbeitsstand zu verstehen, der einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess unterliegt, geben aber bereits einen ersten Einblick in die Sachlage. Die Autobahn GmbH besitzt und kontrolliert keine beteiligten Entitäten wie Tochtergesellschaften oder assoziierte Unternehmen, weshalb keine disaggregierte Darstellung der Emissionen erfolgt.

Im Scope 1.01 „Mobilität“ wurden bei der Autobahn GmbH im Jahr 2023 Kraftstoffe für die Fahrzeugflotte verbraucht, die THG-Emissionen in Höhe von 48.632,10 Tonnen CO₂e entsprechen. Für den Scope 2 konnten keine Daten erhoben werden. Im Scope 3.03 „Brennstoff- und energiebezogene Emissionen“ fielen THG-Emissionen in Höhe von 11.876,14 Tonnen CO₂e an.

II Methodik

Methodische Grundlage der durchgeführten Analyse ist der international verwendete Standard zur Erhebung und Darstellung betrieblicher CO₂-Emissionen (GHG Protocol). Ergänzt wird die Erfassung der Emissionsquellen entlang der Wertschöpfungskette durch den „Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard“ des GHG Protocol. Das GHG Protocol unterteilt die Treibhausgasemissionen in sogenannte Scopes (Scope 1–3) und ermöglicht so die Erfassung entlang der gesamten Wertschöpfungskette und die Unterscheidung von direkten und indirekten Emissionen.

Zentrale Quellen für die verwendeten Emissionsfaktoren zur Berechnung der Treibhausgasemissionen der Autobahn GmbH für das Bilanzjahr 2023 sind die 2023 UK Government Greenhouse Gas Conversion Factors for Company Reporting bereitgestellt durch das Department for Energy Security & Net Zero (DESNZ) und dem Department for Environment Food & Rural Affairs (DEFRA). Die Datenbank, inkl. Emissionsfaktoren, werden von britischen und internationalen Organisationen zur Berichterstattung über ihre Treibhausgasemissionen verwendet. Im Vergleich zu deutschen Alternativen (wie z. B. die Datenbank „Prozessorientierte Basisdaten für Umweltmanagement-Instrumente“ kurz ProBas) weisen die Emissionsfaktoren von DESNZ & DEFRA eine regelmäßige Aktualisierung auf. Hierdurch wird die Genauigkeit der THG-Bilanz verbessert. Darüber hinaus war für die Verwendung der DESNZ- und DEFRA-Emissionsfaktoren zur Berechnung der vorliegenden THG-Bilanz keine Umrechnung der Aktivitätsdaten erforderlich. Die Konsistenz der verwendeten Faktoren ermöglicht zudem eine vergleichbare Bewertung der Folgebilanzierungen. Die Kriterien Aktualität & Konsistenz wurden somit Lokalität der Emissionsfaktoren vorgezogen.

II Erläuterungen der Scopes

Scope 1: Direkte Emissionen

Scope 1 Emissionen sind alle Emissionen, die direkt im Unternehmen entstehen. Es handelt sich dabei um Emissionen aus Quellen, die sich im Besitz oder unter direkter Kontrolle des Unternehmens befinden. Bei der Autobahn GmbH sind dies alle firmeneigenen Fahrzeuge (inkl. Leasingfahrzeuge) des Fuhrparks sowie stationäre Verbrennungsanlagen in Form von Heizungen, vorwiegend an den einzelnen Standorten, Niederlassungen sowie unbewirtschafteten Park- und Rastanlagen mit WC-Gebäuden (PWC-Anlagen) und Tunneln.

In diesem Kapitel werden die Emissionen aus der Scope-1-Kategorie „Mobilität (firmeneigene Fahrzeuge des Fuhr-

parks)“ (1.01) beschrieben. Diese Emissionen basieren auf den Gesamtdaten der eingekauften Kraftstoffe (Diesel & Benzin) für die Niederlassungen bzw. eigenen Tankstellen und der Auswertung der Tankkarten der Autobahn GmbH für das Jahr 2023. Es handelt sich um reale Daten zu Kraftstoffverbrauch aus dem Bilanzjahr 2023.

Aufgrund von Datenlücken konnten jedoch keine Emissionen für die relevante Scope-1-Kategorie „Stationäre Verbrennung“ (1.02) für die Liegenschaften der Autobahn GmbH berechnet werden. Auch eine Hochrechnung auf Basis der Aktivitätsdaten des Vorjahres (2022) war aufgrund der unvollständigen Datenlage nicht möglich. Es wurden bereits Prozesse eingeleitet, um die Datenverfügbarkeit in den kommenden Berichtsjahren zu verbessern.

Scope 2: Indirekte Emissionen durch Energie

Scope 2 Emissionen umfassen alle indirekten Emissionen, die durch die Nutzung von zugekaufter Energie entstehen, das heißt Emissionen aus zugekauftem Strom und externer Wärmeenergie (Fernwärme oder ähnliches), die außerhalb der eigenen Systemgrenzen erzeugt werden. Hierfür liegen noch keine validen Verbrauchsdaten vor. Die Prozesse zur Datenbeschaffung sind jedoch bereits eingeleitet, so dass die Scope 2 Emissionen der Autobahn GmbH in den kommenden Berichtsjahren ausgewiesen werden können.

Scope 3: Indirekte Emissionen

Scope 3 Emissionen beziehen sich auf indirekte Treibhausgasemissionen, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens verursacht werden, aber nicht im direkten Besitz oder unter direkter Kontrolle des Unternehmens stehen. Diese Emissionen entstehen entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Unternehmens, von den Lieferanten („Upstream“) über die Nutzung der Infrastruktur bis hin zur Entsorgung („Downstream“).

Die Erfassung der Scope 3 Emissionen ist daher sehr komplex und erfolgt in mehreren Schritten. In der ersten Bilanz in diesem Bericht konnten die Emissionen aus Scope 3.03 „Energie- und brennstoffbezogene Aktivitäten“ berechnet werden. Diese sind in Tabelle 1 dargestellt.

Für die Berechnung der Emissionen aus Brennstoff- und Energieaktivitäten (Scope 3.03) der Autobahn GmbH wurden alle relevanten Quellen berücksichtigt. Dies umfasst die Emissionen, die bei der Gewinnung, Herstellung und dem Transport von fossilen Brennstoffen für die mobile Verbrennung entstehen. Die Berechnungsmethode ist durch das GHG-Protokoll vorgegeben: Die Menge der eingekauften Brennstoffe bzw. Energieträger wird mit den jeweiligen regionsspezifischen CO₂e-Emissionsfaktoren multipliziert (Well-to-Tank).

In den kommenden Berichtsperioden werden erforderliche Maßnahmen ergriffen, um eine möglichst umfassende Abdeckung weiterer wesentlicher Scope-3-Emissionskategorien zu gewährleisten und darüber zu berichten. Für die Autobahn GmbH sind insbesondere die Kategorien „Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“ (3.01), „Kapitalgüter“ (3.02), „Dienstreisen“ (3.06), „Mitarbeitendenmobilität“ (3.07) und „Nutzung von verkauften Produkten“ (3.11) von wesentlicher Bedeutung. Diese Auswahl basiert auf geschätzten Treibhausgasemissionen sowie auf weiteren Kriterien, wie bspw. finanzielle Ausgaben sowie identifizierte Übergangsrisiken und -chancen (E1-6, AR 46d). Der diesbezügliche Datenerfassungsprozess hat bereits begonnen, es wird jedoch einige Zeit dauern, um eine valide Datenbasis für Reporting und Unternehmenssteuerung zu schaffen.

II Ausblick: Fortlaufende THG-Bilanzierung

Die THG-Bilanz dient zukünftig dazu, Emissionsschwerpunkte entlang der Wertschöpfungskette zu identifizieren. Diese können dann im Austausch mit allen Unternehmensbereichen adressiert werden.

Um eine umfassende Bilanzierung der Treibhausgasemissionen der Autobahn GmbH zu gewährleisten, ist beabsichtigt weitere Emissionskategorien in die Bilanz zu integrieren. Diese zusätzlichen Kategorien umfassen beispielsweise Stationäre Verbrennung (1.02), „Strom“ (2.01), „Eingekaufte Waren & Dienstleistungen“ (3.01) sowie „Dienstreisen“ (3.06). Dieser Schritt ermöglicht eine detailliertere Erfassung der Emissionen und trägt zur ganzheitlichen Darstellung der THG-Bilanz in den kommenden Jahren bei. Auf Basis der immer umfänglicher werdenden Bilanzierungsergebnisse werden kontinuierlich Reduktionsstrategien abgeleitet, angepasst und daraus weitere konkrete Maßnahmen entwickelt. Sobald eine vollständige und damit zuverlässige THG-Bilanz berechnet wurde, können wissenschaftlich fundierte Reduktionsziele festgelegt und entsprechende Reduktionspfade abgeleitet werden. Diese Reduktionsziele, auch Science-Based Targets (SBTs) genannt, stellen Reduktionsziele dar, die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren und im Einklang mit den Zielen des Pariser Abkommens sind. Sie legen genau fest, wie viel und wie schnell Unternehmen ihre Treibhausgasemissionen reduzieren müssen.

II Die Klimaschutzziele der Autobahn GmbH

Die Emissionsreduktionsziele der Autobahn GmbH orientieren sich an den Vorgaben der EU sowie den Klimazielen der Bundesrepublik Deutschland. Eine deutliche Reduktion der Scope-1- und Scope-2-Emissionen ist möglich, wenn bestimmte Geräte in einer klimafreundlicheren Variante auf dem Markt verfügbar sind (z. B. Elektrofahrzeuge für den Winterdienst). Kompensation soll nur als letztes Mittel eingesetzt werden. Die Autobahn GmbH strebt die Klimaneutralität der direkten und indirekt eingekauften Emissionen aus Scope 1 und Scope 2 bis 2037 an. Trotz der Vielzahl von Lieferanten und Dienstleistern aus Deutschland und Europa streben wir die Klimaneutralität im Scope 3 innerhalb der gesetzlichen Fristen für alle Unternehmen bis 2045 (Deutschland) bzw. 2050 (EU-weit) an. Denn es ist uns wichtig, unseren Beitrag zum Ziel des Pariser Klimaabkommens zu leisten und die globale Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Dazu beteiligen wir uns unter anderem am „Maßnahmenprogramm Klimaneutrale Bundesverwaltung 2030“ der Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung (KKB). Um das Ziel einer klimaneutral organisierten Bundesverwaltung bis 2030 zu unterstützen, wurde basierend auf einem Beschluss aus dem Dezember 2019 des Staatssekretärsausschusses Nachhaltigkeit die „Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung“ (KKB) eingerichtet. Als bundeseigenes Unternehmen orientiert sich die Autobahn, insbesondere im Kontext der Energieeinsparung, an den entwickelten Maßnahmen (für Details siehe Website: BMWK – Die Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung (KKB)).

II Dekarbonisierungshebel und Massnahmen zur Emissionsminderung

Obwohl die THG-Bilanz der Autobahn GmbH in diesem Berichtsjahr noch nicht vollständig vorliegt, sind entscheidende Hebel absehbar, an denen angesetzt werden kann, um den THG-Ausstoß schnell und effektiv zu senken. Im Laufe der Zeit werden weitere Hebel und Maßnahmen hinzukommen und die im Folgenden beschriebenen kontinuierlich ergänzt. Es ist davon auszugehen, dass durch Maßnahmen in diesen Bereichen erhebliche THG-Emissionen eingespart werden können. Im Folgenden werden die Hebel beschrieben und ein Überblick über die entsprechenden laufenden Maßnahmen gegeben.

Straßennutzung

Die Tatsache, dass der gesamte Verkehrssektor für rund 20 Prozent der Gesamtemissionen in Deutschland verantwortlich ist, deutet darauf hin, dass die Nutzung der Autobahnen durch den Personen- und Güterverkehr eine messbare Emissionsbelastung darstellt. Durch Maßnahmen im Bereich der Straßennutzung wie Verkehrslenkung, Stauvermeidung und Ausbau der Ladeinfrastruktur können Scope 3 Emissionen eingespart werden.

Obwohl die Autobahn GmbH nur indirekt Einfluss auf die durch die Autobahnnutzung verursachten Emissionen nehmen kann, stellen wir uns dort, wo es möglich ist, unserer Verantwortung und setzen auf innovative Lösungen. Konsequente Vernetzung und digitale Koordination tragen wesentlich zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität bei und verbessern den Verkehrsfluss. Mit kooperativen intelligenten Transportsystemen (C-ITS) werden wir die deutschen Autobahnen zu einem digitalen, vernetzten und automatisierten Verkehrssystem weiterentwickeln.

Im Berichtsjahr 2023 wurde zudem das Baustellenmanagementsystem MIA (Management- und Informationssystem für Arbeitsstellen) bundesweit eingeführt. MIA löst alle bisherigen landesspezifischen Baustellenmanagementanwendungen ab und digitalisiert alle Geschäfts-, Genehmigungs- und Anordnungsprozesse im Baustellenmanagement (siehe Kapitel 4.5.1 Verkehr und Stau). Dies führt zu weniger Staus, Kraftstoffeinsparungen und damit zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen.

Ein weiterer Baustein ist der Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur für Pkw und Lkw. Hier streben wir den Aufbau eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und zuverlässigen Schnellladenetzes zur Abdeckung der Mittel- und Langstreckenmobilität an (siehe Kapitel 4.5.3 Infrastruktur für E-Mobilität).

II Energie

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der die CO₂-Bilanz der Autobahn wesentlich beeinflusst, ist der Verbrauch von elektrischer und thermischer Energie. Diese sind für die Erfüllung der Kernaufgaben „Betrieb“ und „Verkehrsmanagement“ unerlässlich. Dazu gehören unter anderem die Straßen- und Tunnelbeleuchtung, die Tunnelklimatisierung sowie der Betrieb von Verwaltungsgebäuden und sonstigen Einrichtungen wie Autobahnmeistereien, Fernmeldemeistereien, Tunnelleitzentralen und Verkehrszentralen.

Um unsere energiebedingten Emissionen zu reduzieren, setzen wir auf die Steigerung der Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien. In naher Zukunft wollen wir uns durch den Bau eigener Anlagen zunehmend selbst mit regenerativen Energien versorgen können. Auf geeigneten Flächen, die die Autobahn GmbH treuhänderisch verwaltet, werden Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) errichtet.

Das „Geschäftsmodell der Autobahn GmbH des Bundes zur Errichtung und Nutzung von Photovoltaik-Anlagen an Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung“ ermöglicht die Nutzung bundeseigener Flächen durch Dritte. Dieses Konzept umfasst das Flächennutzungskonzept sowie weitere relevante Rahmenbedingungen für den zukünftigen Ausbau von Photovoltaikanlagen.

Da die Autobahn GmbH in erster Linie das Ziel der Eigenversorgung verfolgt, werden in den nächsten Jahren vorrangig solche Flächen und Standorte erschlossen, die über eigene Verbraucher in unmittelbarer Nähe verfügen. Dies umfasst die Ausstattung der eigenen Autobahnmeistereien, Verkehrszentralen, PWC-Gebäude und Kabelhäuser mit PV-Anlagen, deren Ausbau aufgrund der Flächeneignung zügig realisiert werden kann.

Darüber hinaus planen wir, die erzeugte erneuerbare Energie auch für die Nutzung in der Nacht zu speichern. Wie das funktionieren kann, testen wir in der Verkehrszentrale Leverkusen. Hier wollen wir die Stromversorgung mit selbst erzeugter erneuerbarer Energie ergänzen. Dazu wurden bereits zwei geeignete Dachflächen ausgewählt, auf denen eine 100 kWp PV-Anlage installiert wird. Zur Speicherung des selbst erzeugten Stroms prüfen wir derzeit, ob neben einer Lithium-Ionen-Batterie auch andere Speicherkonzepte wie eine Redox-Flow-Batterie realisierbar sind. Durch die Erzeugung von erneuerbarer Energie und deren Speicherung wollen wir zukünftig nicht nur Treibhausgasemissionen reduzieren, sondern machen auch unsere kritische Infrastruktur robuster, ausfallsicherer und unabhängiger vom Stromnetz.

Da wir unseren Strombedarf absehbar nicht zu 100 Prozent aus eigener Erzeugung decken können, setzen wir parallel auf den Bezug von Strom aus erneuerbaren Quellen. Seit Januar 2022 besteht dazu ein Rahmenvertrag mit einem großen Energieversorger, der es uns ermöglicht, Ökostrom aus 100 Prozent erneuerbaren Quellen zu beziehen. Bis zum Ende des Berichtsjahres haben wir bereits den Großteil unserer Stromzähler in diesen Rahmenvertrag integriert, weitere werden kontinuierlich folgen.

Wir setzen sowohl auf die Steigerung der Energieeffizienz als auch auf Energieeinsparungen. Die Umrüstung auf energiesparende Leuchtmittel bei der Tunnel- und Straßenbeleuchtung ist dabei eine zentrale Maßnahme. Ein Beispiel hierfür ist die Umrüstung der Beleuchtung im Schönbuchstunnel durch die Niederlassung Südwest. Es ist abzusehen, dass durch die Umrüstung auf LED-Beleuchtung dort der Stromverbrauch bei gleicher Beleuchtungsqualität um rund ein Drittel reduziert werden kann. Zu beachten ist, dass eine aussagekräftige Bewertung der Stromeinsparung in Autobahntunneln erst nach einer Betriebszeit von mindestens einem Jahr möglich ist, da der Energiebedarf für die Tunnelbeleuchtung saisonalen Schwankungen unterliegt. Die Auswertungen laufen daher noch bis Ende des Jahres 2024.

Auch bei der Bereitstellung von Wärmeenergie für ein sicheres Betriebsklima in den Tunneln haben wir Fortschritte erzielt. In der Niederlassung Ost betreiben wir im längsten Straßentunnel Deutschlands, dem Rennsteigtunnel auf der A71, seit 2019 eine Bergwasser-Geothermie Anlage.

Alternative Antriebe für Fahrzeugflotte

Die Wahl der Antriebsart unserer Dienstfahrzeuge birgt ein erhebliches CO₂-Reduktionspotenzial und stellt somit einen Hebel zur Dekarbonisierung dar. Unsere Aktivitäten erfordern Mobilität und damit den Verbrauch von Kraftstoff. Die aktuelle Erhebung der THG-Bilanz zeigen, dass dies Emissionen verursacht. Die Umstellung unseres Fuhrparks, bestehend aus Pkw und Nutzfahrzeugen wie Kehrmaschinen und Schneeräumfahrzeugen, ist ein vielversprechender Ansatz, um unsere Emissionsminderungsziele zu erreichen. Der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Elektro- und Hybridfahrzeuge) soll daher kontinuierlich gesteigert werden.

Auch im anspruchsvollen Segment der Servicefahrzeuge, der sogenannten „orangenen Flotte“, machen wir Fortschritte. Erste Transporter, schwere Arbeitsfahrzeuge und Spezialgeräte mit alternativen Antrieben werden bereits pilotiert und getestet. Ein aktuelles Beispiel ist der Einsatz

einer elektrischen Zugmaschine zu Testzwecken bei der Niederlassung Westfalen. Darüber hinaus werden sukzessive Fahrzeuge von der Firma E-Works Mobility GmbH zu Elektrofahrzeugen umgerüstet, beschafft und auf ihre Tauglichkeit im operativen Einsatz getestet.

Bauprojekte

Die Emissionen, die bei den Bauprojekten der Autobahn entstehen, werden primär unter Scope 3 („Eingekaufte Güter und Dienstleistungen“) erfasst. Bauprojekte sind durch den Einsatz emissionsintensiver Maschinen, zahlreiche Transporte und die Verwendung von Baumaterialien wie Beton, Asphalt und Stahl mit einer vergleichsweise hohen THG-Bilanz verbunden. Ein Großteil der Emissionen von Bauprojekten hängen mit dem Materialeinsatz zusammen. Diese entstehen entlang des gesamten Lebenszyklus durch Rohstoffgewinnung, Transporte, Aufbereitung, Einbau, Nutzung sowie Recycling oder Entsorgung.

Zur Erhaltung und zum Ausbau der Infrastruktur führt die Autobahn GmbH jährlich bundesweit eine Vielzahl von Bauprojekten an der Strecke oder mit unterschiedlichen Ingenieurbauwerken durch. Um die mit unseren Bauprojekten verbundenen Scope 3 Emissionen zu reduzieren, streben wir eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern, Stakeholdern und Lieferanten an. Gemeinsam werden wir Strategien und Richtlinien entwickeln, die darauf abzielen, alle mit dem Bau, dem Betrieb, der Instandhaltung und der Erneuerung unserer Infrastruktur verbundenen Emissionen zu reduzieren. Als zentraler Ansatzpunkt soll in Zukunft die Vergabe von Bauaufträgen sein.

Durch den Einsatz digitaler Lösungen können diese Bauprojekte auch hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen bewertet werden, wobei der zusätzliche Planungsaufwand minimal ist. In internen Pilotprojekten bzw. mit der zertifizierten Plattform ORIS konnten erste Bauprojekte quantifiziert werden. Ein Dutzend Projekte unterschiedlicher Art aus verschiedenen Niederlassungen (Erhaltungsmaßnahmen wie Deckschichterneuerungen, Komplettsanierungen und Brückenbauwerke) konnten nach CO₂equ.-Emissionen für Material, Transport und Bau analysiert werden. Dieses Ergebnis zeigt das große Potenzial im Bereich der eingekauften Güter und Dienstleistungen und unterstreicht den Bedarf an digitalen und automatisierten Lösungen zur Bewertung aller Bauprojekte. Für den nächsten Berichtszeitraum ist geplant, alle im Berichtszeitraum abgeschlossenen Bauprojekte zu bewerten.

Exkurs: Locked-In-Emissionen

Zu Locked-In-Emissionen zählen Emissionen aus der zukünftigen Nutzung der durch die Autobahn GmbH initiierten Bauprojekte und erworbenen Kapitalgüter. Hier können Emissionen, die über die festgelegten Reduktionsziele für bestimmte Jahre hinaus bestehen bleiben, die Erreichung dieser gefährden. Frühere Entscheidungen können so die Möglichkeit von Unternehmen prägen, jetzt Emissionen zu reduzieren. Dadurch kann der Übergang zu einer klimafreundlicheren Geschäftsweise gefährdet werden. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der Anzahl und Größe von Bauprojekten Locked-In-Emissionen eine wesentliche Rolle für die Autobahn GmbH spielen. Um der Bedeutung von Locked-In Emissionen bewusst zu werden, benötigt es in den nächsten Jahren eine qualitative und quantitative Betrachtung der laufenden und geplanten Bauprojekten sowie Kapitalinvestitionen. Dies ist essenziell, um frühe Maßnahmen zu ergreifen & fundierte Entscheidungen treffen zu können.



II Emissionsgutschriften

Die Emissionen eines Unternehmens können auch durch den Kauf von CO₂-Zertifikaten kompensiert werden. Die Autobahn GmbH hat sich jedoch bisher nicht öffentlich zu CO₂-neutralen Projekten oder Geschäftsfeldern bekannt und nimmt derzeit nicht am freiwilligen CO₂-Zertifikatehandel teil. Wir streben aktiv die Treibhausgasneutralität an, indem wir uns klare Ziele setzen und Maßnahmen zur Emissionsreduktion umsetzen. Auch künftig wird unser Bestreben nicht durch den Einsatz von Emissionsgutschriften beeinträchtigt oder behindert werden.

II Luftqualität

Neben dem Ausstoß von Treibhausgas durch die Nutzenden und unseren Fuhrpark wird die Luftqualität, insbesondere im direkten Umfeld von Autobahnen, durch Feinstäube und dergleichen belastet, die nachweisbar Krankheiten, beispielsweise Atemwegserkrankungen auslösen können. Die oben genannten Projekte und Maßnahmen, wie bspw. die Umrüstung des Fuhrparks der Autobahn GmbH und die Einführung einer intelligenten Verkehrslenkung sollen, neben verringerten Treibhausgasemissionen, auch dazu beitragen, die Luftqualität zu erhöhen. Derzeit existiert noch kein umfangreiches weiterführendes Konzept, das sich explizit mit dem Thema Luftqualität bei der Autobahn GmbH beschäftigt.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Klimaschutz, Luftqualität und Energie

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|--|---|---|
| <p>Bezahlbare und saubere Energie</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 7.1 Sicherung des Zugangs zu bezahlbaren, verlässlichen und modernen Energiedienstleistungen 7.2 Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am globalen Energiemix | <p>Wir leisten einen Beitrag zur Energiewende, indem wir eigene Erzeugungskapazitäten für erneuerbare Energien und die Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge auf den Autobahnen ausbauen sowie Grünstrom beziehen.</p> |
| <p>Maßnahmen zum Klimaschutz</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 13.2 Berücksichtigung von Klimaschutzmaßnahmen in Strategie und Planung 13.3 Abschwächung des Klimawandels, Klimaanpassung und Reduzierung der Klimaauswirkungen | <p>Wir tragen dazu bei, den Klimawandel einzudämmen, indem wir Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels ergreifen: Wir reduzieren unsere Treibhausgasemissionen, verwenden erneuerbare Energie und schaffen Raum für natürliche Klimaschutzlösungen.</p> |

4.2 Kreislaufwirtschaft



Die Autobahn GmbH des Bundes hat die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft in ihre Strategie mitaufgenommen und achtet darauf, die Konzepte der Ressourcenschonung, der Abfallvermeidung, der Wiederverwendung und Verwertung von Baustoffen, sowie Ausbaustoffen und den verstärkten Einsatz von mineralischen Ersatzbaustoffen in ihrem Tagesgeschäft, wie auch bei ihren Partnern zu praktizieren, zu fördern und die technischen und methodischen Optimierungsmaßnahmen kontinuierlich zu verbessern.

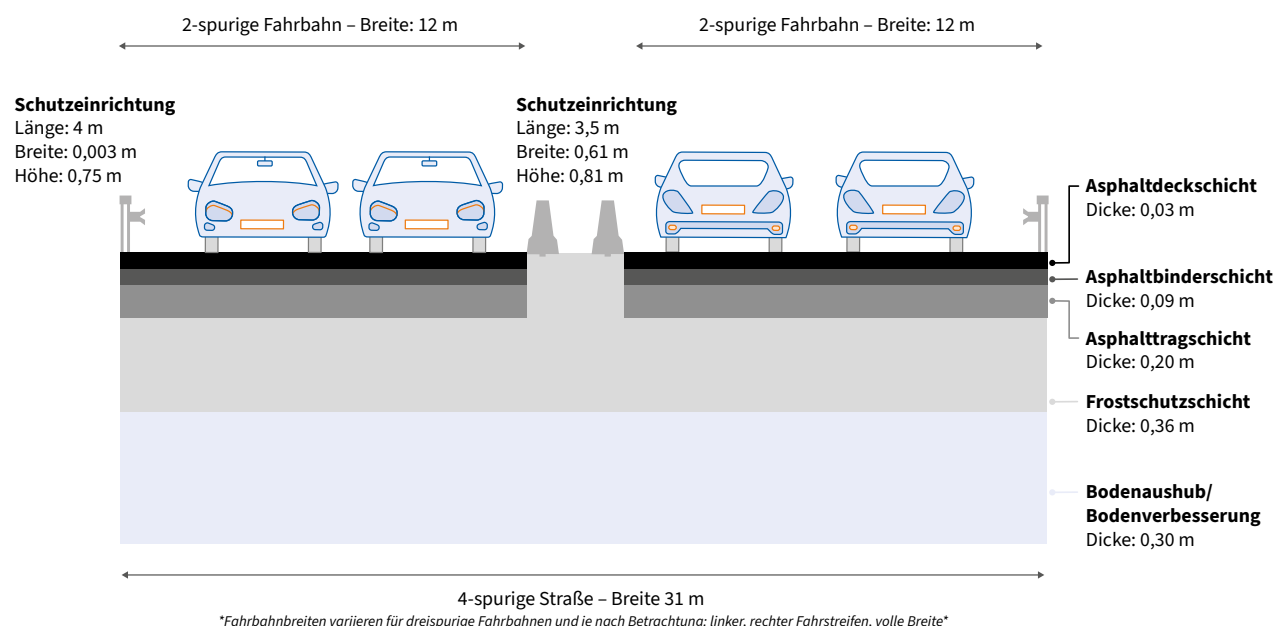
Materialströme bilden die Grundlage für eine Analyse der kreislaufwirtschaftlichen Potenziale und Risiken. Im Jahr 2023 wurden folgende Komponenten als wesentliche Hauptmaterialströme der Autobahn priorisiert und auf ihre Umwelteinflüsse hin analysiert:

Gebundene Schichten: Straßen mit Asphaltoberbau bestehend aus der Asphaltdeckschicht, der Asphaltbinderschicht und der Asphalttragschicht; oder Straßen mit Betonoberbau, bestehend aus der Fahrbahndecke aus Beton und hydraulisch gebundenen Tragschicht (der HGT) oder Asphalttragschicht.

Ungebundene Schichten des Oberbaus/Untergrunds/Unterbaus: bestehend aus der Frostschutzschicht, der Tragschicht und dem Bodenaushub bzw. Dammbaumaterial.

Schutzeinrichtungen: bestehend aus Stahlschutzeinrichtungen oder Betonschutzeinrichtungen.

Abbildung 5: Schematische Darstellung einer 2-Spurigen Autobahn mit Asphalttschichten und den wesentlichen Komponenten (Breite der Straße, Verhältnis und Dicke der Schichten und Wahl der Straßenschutzeinrichtungen können je nach Nutzungsanforderungen und regionalen Gegebenheiten variieren)





Die Menge an eingesetzten Primärrohstoffen soll vor allem durch die Nutzung von recyceltem Material und Erhöhung der Lebensdauer der Fahrbahn minimiert werden. Eine Verbesserung durch ressourcen-effizientes Design ist beim Bau von Autobahnen nach der aktuellen Forschungslage schwer umsetzbar, da die Dicken, Breiten und das Verhältnis der einzelnen Schichten stark normiert sind.

Bei Bauprojekten, in denen die technische Umsetzbarkeit dies zulässt, werden Materialien ressourcenschonend eingesetzt. Dies erfolgt durch die Verwendung von Sekundärmaterial, welches vor allem in Frostschutz-, Trag-, und Binderschichten verwendet wird. Die aktuell eingesetzten Materialien im Straßenoberbau weisen bereits eine Zirkularität auf. Auf Basis von Expertenmeinungen aus der Industrie liegt der Rezyklatanteil dieser bei rund 40 Prozent. Jedoch schränken oft logistische Herausforderungen – insbesondere bei den Asphaltdecken – wie die regionale Verfügbarkeit von Ausbaustoffen und die technologische Ausstattung der Asphaltmischanlagen die Anwendungsmöglichkeiten von Rezyklatstoffen ein.

Die Autobahn GmbH untersucht derzeit, inwieweit eine Steigerung der Wiederverwendungsquoten umsetzbar ist. Dabei sind wir aktuell in Kooperation mit der Bundesanstalt für Straßenwesen, um auf mehreren Pilotstrecken

im Rahmen von Forschungsprojekten die Potenziale verschiedener Baustoffe zu untersuchen. Auf der A6 Wiesloch wird bereits Asphalt mit Recyclinganteilen (Ziel ist der Einsatz von bis zu 80 Prozent Asphaltgranulat) in der Tragschicht eingesetzt, um das Verhalten in der Nutzungsphase zu testen. Der Einbau von Recyclingmaterial im Unterbeton ist noch in Planung und bisher noch nicht umgesetzt. Dabei stellen wir der BAST aus den vorhandenen Strecken Probenmaterial für die weitere Forschung zur Verfügung. Herausforderungen in den vertraglichen Rahmenbedingungen und baustofftechnologischen Umständen werden analysiert und Lösungsmöglichkeiten entwickelt, um einen durchschnittlichen Rezyklatanteil von 70 Prozent im Jahr 2040 zu erreichen. Asphaltdecken unterliegen wesentlich höheren technischen und regulatorischen Anforderungen und sind daher bei diesem Ziel ausgenommen. Neben der konstanten Forschung zur Verbesserung der technischen Anwendbarkeit von Rezyklat oder Sekundärrohstoffen sowie der Teilnahme an Gremien zum nationalen und internationalen Austausch über Optimierungsmöglichkeiten haben wir für die wesentlichen Schichten die folgenden Aktionen definiert. Auf Basis der aktuell verfügbaren Daten zu Materialein- und -ausbau in Deutschland lassen sich die Anteile an eingebautem Rezyklat in den deutschen Autobahnen bisher nur über Hochrechnungen und Schätzwerte von Industrieexperten festlegen. Diese sind im Folgenden dargestellt:

Tabelle 3: Anteile an eingebautem Rezyklat in den deutschen Autobahnen

| | Rezyklatanteil | | Aktionen zur Erfüllung des Ziels |
|--------------------------|----------------|------------|---|
| | 2023 | Ziel: 2040 | |
| Asphaltdeckschicht | n/a | n/a | |
| Asphaltbinderschicht | 38 % | 55 % | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Autobahn GmbH tauscht sich zur Förderung der Verwendung von Rezyklaten in Asphalt-schichten mit dem Asphaltverband aus und nimmt am Fachbeirat für das RAL Gütezeichen für Asphalt teil ▪ Förderung anhand Pilotstrecken ▪ Verbesserung in Trennung und Lagerung des Fräsguts (schichtenweises Fräsen im Rahmen des KrWG wird ausgeschrieben) |
| Asphalttragschicht | 46 % | 60 % | |
| Fahrbahndecken aus Beton | 0 % | 10 % | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung von klinker-reduziertem Zement ▪ Nutzung von klimafreundlichen Zementsorten durch Verwendung von Sekundärmaterialien |
| Ungebundene Schichten | 68 % | 80 % | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung der Nutzung von Sekundärrohstoffen in der Planungs- und Ausschreibungsphase |
| Stahlschutzeinrichtung | 36 % | 70 % | |

Die Autobahn GmbH führt zur allgemeinen Validierung und regionalen Ausprägungen der Asphaltgranulatanteile in den verschiedenen Asphalt-schichten Abstimmungsgespräche mit den Stakeholdern (z. B. Niederlassungen, Verbände) durch.

Die eingesetzten Bauprodukte, wie beispielsweise Beton und Asphalt, sowie die verwendeten mineralischen Ersatzbaustoffe (HOS, SWS, Baggergute) sind, abhängig von der Qualität der Ausgangsmaterialien und der technischen Umsetzbarkeit vor Ort in hohem Maße wiederverwendbar.

Der Prozess der Wiederverwendung kann in-situ oder bei anderen Bauvorhaben erfolgen. Bestimmte Materialien, wie beispielsweise Asphalt erfahren nach mehreren Zyklen gewisse Degradationserscheinungen. Zudem ist bei Asphalt oder Beton für die größten Mengenanteile ein Downcycling zu erwarten. Die Verbesserung der Recyclingprozesse wollen wir unterstützen, indem wir die Datengrundlage für die Rezyklatanteile und Materialströme in unseren Bauprojekten genauer erfassen (s. u.). Während im Projekt auf der A6 der Fokus vor allem auf Erhöhung der Wiederverwendungsquote liegt, soll außerdem in der Niederlassung West eine PWC-Anlage an der A62 Parkplatz Potzberg komplett aus Sekundärrohstoffen hergestellt werden.

Schadstoffe stammen vor allem von früher verwendetem schadstoffhaltigen Bauprodukten, wie z. B. in pechhaltigen Tragschichten. Auch bei Beton ist in den nächsten Jahren ein Anstieg an schadstoffhaltigem Material in der Abfallmenge zu erwarten, da Brücken und vergleichbare Bauwerke, die in den nächsten Jahren zurückgebaut werden sollen, hohe Anteile an Schadstoffen, wie Asbest, enthalten. Im Berichtsjahr wurden 326.443t gefährliche Abfälle generiert, von denen

sich 2,5 Prozent auf Abfälle aus dem Betriebsdienst und 97,5 Prozent aus Abfällen aus dem Bau belaufen. Um die Datengrundlage der Autobahn kontinuierlich zu verbessern, wird ein Dokumentations- und Meldesysteme für alle Materialströme entwickelt und implementiert. Basierend auf diesen Daten können Materialströme zielgerichtet gesteuert und analysiert werden, um somit zukünftig die Menge an verwendetem und produziertem Recyclingbaustoffen kontinuierlich zu erhöhen.

Dimensionierung, Bau und bauliche Erhaltung der einzelnen Straßenschichten und Komponenten der Autobahn sind aus operativen, ökologischen und sicherheitstechnischen Gründen stark auf Langlebigkeit ausgerichtet. Da die Deckschichten die kürzeste Lebenszeit aufweisen und somit die Langlebigkeit der gesamten Straße am stärksten beeinflussen, wird die Autobahn GmbH für diese Zielsetzung ausschließlich die Asphaltdeckschicht und die Betonschicht betrachten. Asphaltdeckschichten haben im Durchschnitt eine Lebensdauer von etwa 15 Jahren. Durch punktuelle Deckensanierungen und Deckenerneuerungen wird die Lebensdauer verlängert. Betondeckschichten haben dagegen durchschnittlich eine Lebensdauer von etwa 35 Jahren.

Um die Langlebigkeit des Autobahnnetzes weiter zu erhöhen, will die Autobahn GmbH technologische Optionen zur Lebenszeitverlängerung, sowohl im Bau als auch in der baulichen Erhaltung, untersuchen und gegebenenfalls fördern. Die Frequenz und Anzahl von Optimierungsmaßnahmen in diesem Sinne wird erst in den nächsten Jahren als KPI integriert, wenn die Umsetzbarkeit solcher Prozesse flächendeckend abgesichert ist. Die Autobahn GmbH setzt sich das Ziel diese Prozesse mitunter über den Hebel der Ausschreibungen anzutreiben. Zusätzlich wird in Zukunft, wenn operativ und bautechnisch günstig sowie aus nachhaltiger Sicht vorteilhaft, der Bau von Betondecken priorisiert.

Aufgrund der gerade erst im Aufbau befindlichen Datenverfügbarkeit zu den realen Nutzungsdauern der einzelnen Straßenschichten können momentan keine konkreten Ziele gesetzt werden.

Grundlage für die momentane Berechnung bilden Maßnahmenszenarien und die Längenstatistik. Eine genauere Messung der eingesetzten Rohstoffe stellt eine große Herausforderung dar, da die Aktivitätsdaten bei den einzelnen Baufirmen liegen.

Ebenfalls sind die Abfallmengen der Autobahn GmbH schwierig nachzuverfolgen, da die Materialströme auf Projektebene von unterschiedlichen Baufirmen verwaltet werden. Die Datenlage sollte sich jedoch aufgrund der

Dokumentationspflicht für mineralische Ersatzbaustoffe (MEB) in Zukunft verbessern. Die Autobahn GmbH setzt sich daher zum Ziel, die Dokumentation und Datenlage für Abfallströme und die Art und Menge an wiederverwertetem Material zu verbessern. Eine genaue Feststellung der Nutzungsdauern ist aufgrund der großen betrachteten Zeiträume (15–40 Jahre) und sehr unterschiedlichen Ausführungsqualitäten, Witterungs- und Belastungsbedingungen entsprechen schwierig durchzuführen. Momentane Einschätzungen basieren auf Expertenmeinungen.

Die Autobahn GmbH hat es sich daher zum Ziel gesetzt, eine Straßenaufbaudatenbank zu realisieren, durch die eine Bilanzierung der Stoffströme und Abfallmengen die Messung der Lebensdauer vereinfacht werden soll. Diese Datenbank soll in den kommenden Jahren alle relevanten Informationen über den Oberbau aller Straßenbauwerke auf den deutschen Autobahnen enthalten. Wir arbeiten dazu mit unseren internen Vergabe- und Rechtsabteilungen sowie internen und externen Nachhaltigkeits- und IT-Expert*innen wie TIM Geo um die Inhalte der Datenbank in 2024 weiter zu konkretisieren. Grundsätzlich ist die Nutzung von Ersatzbaustoffen oder innovativen Lösungen mit bautechnischen Risiken verbunden: z. B. ob bei der Verwendung neuer Betonarten oder Sekundärrohstoffen eine Qualitätsminderung oder Verschlechterung der Langlebigkeit oder adäquater Schutz von Boden und Wasser gewährleistet werden kann. Dieses Risiko kann durch das Testen auf Pilotstrecken minimiert werden. Auf der A44 ist beispielsweise geplant eine Tragschicht mit hydraulischem Bindemittel auf dieses Risiko zu prüfen. Das Verfahren befindet sich aktuell in der Vorerkundungsphase. Jedoch hat dieses Vorgehen zur Folge, dass Innovationen im Straßenbau manchmal Jahrzehnte benötigen, um den richtigen technischen Reifegrad zu erreichen.

Des Weiteren wird in den kommenden Jahren die Anwendung von Niedrigtemperaturasphalt vorgegeben (Entwicklung basierend auf Arbeitssicherheitsmaßnahmen vergl. ESRS S1, ESRS S2). Da es bei diesem Bauprodukt an Langzeiterfahrungen mangelt, z. B. hinsichtlich der Langlebigkeit oder Anwendungspotenzials bei oder als Rezyklat sowie der bauunternehmerseitigen Verwendung von Additiven, deren Eigenschaften und Einfluss auf die Verwertung noch schwer einzuschätzen sind, lassen sich für dieses Bauprodukt erst in den nächsten Jahren konkrete Ziele und Quoten formulieren.

Die Autobahn GmbH kann vor allem durch Anforderungen in den Planungs- und Vergabeprozessen die Kreislaufwirtschaft fördern. Als öffentlicher Auftraggeber ist die Autobahn GmbH verpflichtet, den freien Wettbewerb zu fördern, ohne das Wettbewerbsgesetz mit zu strengen

Anforderungen zu behindern. Um dieses Risiko zu minimieren, wird die Autobahn GmbH eng mit Stakeholdern und den rechtlichen Abteilungen zusammenarbeiten, um effektive, faire und legale Anforderungen einzuführen.

Ein weiteres Risiko besteht darin, dass die Autobahn GmbH das Baugrundrisiko für ihre Baumaßnahmen trägt und auch bei sorgfältigen Untersuchungen nicht vollständig darlegen kann, welchen Qualitätsanforderungen die auszubauenden Schichten und Materialien genügen. Voruntersuchungen führen oft zu Straßensperrungen, die es zu minimieren gilt. Für die Aufstellung einer erschöpfenden Leistungsbeschreibung sollte die Dichte der Voruntersuchungen jedoch so hoch wie möglich sein, damit dem Auftragnehmer eine bessere Kalkulationsgrundlage geboten werden kann. So lässt sich zudem das Nachtragspotenzial für die Autobahn GmbH vermindern. Dieses Risiko erhöht sich durch die Nutzung von Ersatzbaustoffen, da die Ersatzbaustoffverordnung die Anforderungen an die Prüfung für Sekundärrohstoffe erweitert.

In den letzten Jahren zeigte sich ein signifikantes Risiko für Materialengpässe und steigende Materialkosten. Dies kann jedoch durch die Förderung von kreislaufwirtschaftlichen Maßnahmen verringert werden. Zusätzlich kann eine effiziente und nachhaltige Ressourcennutzung dazu beitragen, die finanzielle Belastung zu reduzieren. Die Förderung von Projekten zur nachhaltigen Ressourcennutzung, beispielsweise durch die Nutzung von Fördermitteln für umweltfreundliche und EU-Taxonomiekonforme Infrastrukturprojekte, kann dazu beitragen, die finanzielle Belastung weiter zu reduzieren.




Die Geschäftsführung wird durch das mehrmals im Jahr stattfindende Steuerungsboard Nachhaltigkeit zu aktuellen Entwicklungen im Bereich Kreislaufwirtschaft involviert.

Kreislaufwirtschaft wird als gesondertes Thema in der Strategieplanung behandelt und durch unser strategisches Projekt *Kreislaufwirtschaft bei der Autobahn* kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert. Weiterhin partizipieren wir beim „Runden Tisch Baumanagement“ mit maßgeblichen Bau- und Ingenieurverbänden und diskutieren und planen den effizienten, effektiven und nachhaltigen Bau von Autobahnen.

Verantwortung schaffen und fördern wir in unseren Auftragsvergabeverfahren. Wir prüfen, wie Kreislaufwirtschaft bereits im Beschaffungsprozess beginnend bei der Planung einbezogen werden kann. Ziel ist es, Bauverträge so zu gestalten, dass die Autobahn GmbH, unter Beachtung länderspezifischer Vorschriften, ihren Verpflichtungen nach §§ 25 und 45 KrWG nachkommt. Ein weiterer Fokus liegt in der Schulung der Niederlassungen und Außenstellen zu den Anforderungen der Ersatzbaustoffverordnung. Wir wollen erreichen, dass in Projekten und Maßnahmen der Einsatz von Recyclingmaterialien verstärkt berücksichtigt wird.

Vorgaben für die Verwendungsmöglichkeiten von Sekundärrohstoffen bei der Autobahn entnehmen wir vor allem aus der Ersatzbaustoffverordnung und den technischen Regelwerken im Straßenbau. Zudem werden die Anforderungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes befolgt. Autobahnintern wird auf Basis der Arbeitshilfe „*Handbuch Stoffstrommanagement*“ die Umsetzung der zum optimalen Stoffstrommanagement gehörenden Maßnahmen in den Niederlassungen vorgebracht.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Kreislaufwirtschaft

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|--|---|---|
| <p>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 8.2 Steigerung der wirtschaftlichen Produktivität durch Innovation, Diversifizierung und technologische Modernisierung 8.4 Verbesserung der Ressourceneffizienz in der Produktion sowie die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung | <p>Nachhaltiges Wirtschaftswachstum wollen wir durch einen sorgsamen Umgang mit Rohstoffen und Materialien sowie durch die Unterstützung der Forschung im Bereich alternativer Baustoffe erreichen.</p> |
| <p>Industrie, Innovation und Infrastruktur</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 9.4 Modernisierung von Infrastrukturen, um sie nachhaltig zu gestalten, mit effizienterem Ressourceneinsatz und vermehrter Nutzung umweltverträglicher Technologien | <p>Wir streben in unserem Betrieb nach erhöhter Ressourceneffizienz und Kreislauffähigkeit und denken die Wiederverwertung der für den Bau unserer Infrastruktur und Liegenschaften verwendeten Materialien von der Planungsphase an mit.</p> |
| <p>Nachhaltiger Konsum und Produktion</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 12.2 Nachhaltige Bewirtschaftung und effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen 12.5 Reduktion des Abfallaufkommens durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung | <p>Durch unser Abfallmanagement, die Verwendung recyclebarer und recycelter Materialien sowie die Etablierung von Kreisläufen im Verbund mit anderen Akteurinnen und Akteuren leisten wir einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft.</p> |

4.3

Biodiversität



Tiere, Pflanzen, Pilze und Mikroorganismen haben wichtige Funktionen in unserem Ökosystem. Sie dienen in ihrer Vielfalt und ihren spezifischen Lebensräumen als unsere Lebensgrundlage und stehen untereinander und mit ihrer Umwelt in Wechselwirkung.

Durch die Intensivierung der Landnutzung sowie durch die Versiegelung und Zerschneidung der Landschaft hat sich der Rückgang der biologischen Vielfalt in den vergangenen Jahren beschleunigt. Die bisher in der öffentlichen Meinung überwiegend positiv als wirtschaftliche Entwicklung, Wohlstand, Wachstum und technischer Fortschritt wahrgenommene bauliche Erschließung der Lebensräume hat sich in den vergangenen Jahren auch im Zusammenhang mit den mittlerweile gesellschaftlich anerkannten Klimaveränderungen verändert. Themen wie Zersiedelung, die Versiegelung von Flächen aber auch die Verschmutzung der Umwelt durch Abfälle, Licht, Lärm und Abgase und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Lebensräume von Tieren und Pflanzen erhalten in der öffentlichen Wahrnehmung zunehmend Aufmerksamkeit.

Die Zerschneidung von Lebensräumen beeinträchtigt die Biodiversität erheblich und beschleunigt den Artenrückgang. Querungshilfen für Tiere wirken der hieraus resultierenden Verinselung entgegen und ermöglichen Wildtieren, sich nicht nur in ihrem gewohnten Lebensraum fortzubewegen, sondern sich mit benachbarten Populationen auszutauschen und auch jahreszeitliche Wanderungen vorzunehmen, die für die Aufrechterhaltung der genetischen Vielfalt und damit der Überlebensfähigkeit der Arten unerlässlich sind.

Die Autobahn GmbH befolgt bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen die für sie geltenden gesetzlichen Bestimmungen und sonstigen rechtlichen Vorgaben. Als Träger der Straßenbaulast ist sie für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland zuständig. Neben ihren primären Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge ist sie im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch angehalten, die Ziele anderer Fachgesetze und öffentlicher Aufgaben umzusetzen und zu unterstützen. Neben den allgemeinen Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzrechts sind auch spezielle Zielsetzungen, wie z. B. das Bundesprogramm Wiedervernetzung, zu erfüllen. Ziel dieses langfristig angelegten Bundesprogramms ist es, die Hauptlebensraumkorridore von Flora und Fauna wieder miteinander zu verbinden. Zentraler Inhalt ist auch ein Investitionsprogramm für den Bau von Querungshilfen im bestehenden Bundesfernstraßennetz.

Im Zuge der Planung neuer Straßen werden zur Erhaltung der Biodiversität umfangreiche Kompensationsmaßnahmen ergriffen, die langfristig entwickelt und unterhalten werden. Diese Maßnahmen bedürfen der regelmäßigen Kontrolle der Kompensationsziele und Überwachung der Pflegeleistungen, die sich jeweils aus verbindlichen Regelwerken, Richtlinien und Gesetzen formulieren. Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 17 Abs.7) prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. In Zukunft kann die zuständige Stelle vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Das im

Aufbau befindliche Kompensationsflächenmanagement, das ab 2025 für die Verwaltung und Erfüllung der Berichtspflicht gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 17 Abs.7) verantwortlich ist, bildet die Grundlage dafür.

Der Betriebsdienst kümmert sich in erster Linie um die ordnungsgemäße Unterhaltung der Straßen zur Aufrechterhaltung der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit. Im Zusammenhang mit den Zielsetzungen des Naturschutzes sind dabei insbesondere auch die gesetzlichen Anforderungen an die Zeitpunkte (z. B. Gehölzrückschnitt oder Mahdtermin) und Intensität (z. B. Mahdhäufigkeit) der Unterhaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Dies wird durch entsprechende straßenbauspezifische Regelwerke wie z. B. dem Merkblatt Grünpflege sichergestellt. An unmittelbar problematischen Streckenabschnitten kann es zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich sein, durch entsprechende Wildschutzzäunungen Kollisionen von Verkehrsteilnehmern mit größeren Wildtieren wie z. B. Rehen, Wildschweinen oder Rotwild zu verhindern. Die aus den Zäunungen resultierende Einschränkung der Passierbarkeit von Straßen durch Wildtiere wird erforderlichenfalls durch weitere Maßnahmen wie z. B. die Errichtung von Querungshilfen ausgeglichen.

Im Gegensatz zu den meisten Tierarten, wie z. B. Säugetieren, Insekten und Amphibien, für die Autobahnen in erster Linie als Wander- und Ausbreitungsbarriere wirken, können Autobahnen für einzelne Pflanzenarten, insbesondere für neue Arten – sogenannte Neophyten – auch als bedeutende Ausbreitungskorridore dienen. Die Ausbreitung von Neophyten ist aus naturschutzfachlicher Sicht kritisch zu sehen (z. B. Staudenknöterich, Herkulesstaude), da diese sich in natürlichen und naturnahen Biotopen mit ihrer natürlichen Artenvielfalt ausbreiten, die natürlicherweise vorkommenden Arten verdrängen und die Biodiversität verringern können. Die aktive Bekämpfung von Neophyten erfolgt auf Straßennebenflächen (Intensivbereich), an Rast- und Parkplätzen sowie auf Kompensationsflächen. Dies wird in der Regel nur dann durchgeführt, wenn die Erreichung der Kompensationsziele, die im Maßnahmenkatalog feststehen und verbindlich für jedes Straßenprojekt sind, gefährdet sein sollten bzw. Bauwerksschäden zu befürchten sind.

Die bestehenden Regelwerke für Planung, Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen beinhalten wichtige Vorgaben, die neben den Kriterien Sicherheit und Wirtschaftlichkeit auch ökologische Belange befördern können. Eine kontinuierliche, an den Zielen von Ökologie und Nachhaltigkeit ausgerichtete Fortschreibung dieser Leitlinien, kann einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung der Biodiversität leisten. In allen Niederlassungen der Autobahn GmbH arbeiten wir intensiv daran unser abgestimmtes Nachhaltigkeitsziel (s. Kapitel 3.1 des Berichts) bis 2030 flächendeckend Maßnahmen, um die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Biodiversität zu erfüllen, in die Kern-tätigkeit der Autobahn GmbH zu implementieren, dazu können u. a. die Errichtung von Baumschutzzäunen, der Einsatz von Leuchten mit geringen Auswirkungen auf empfindliche Arten, das artgerechte Umsiedeln von Tierbeständen, die Errichtung von Querungshilfen, das Umsetzen von Bäumen, das Reparieren bzw. Schließen von Zaunlücken in Schutzzäunen zur Fallenvermeidung gehören. Damit wollen wir erreichen, dass u. a. Klimafolgen im Rahmen der Straßenplanung umfangreicher berücksichtigt werden und zudem die Grünpflege zu einer Steigerung der Insektenvielfalt beitragen kann.


Da sich das Kompensationsflächenmanagements noch im Aufbau befindet, ist es zurzeit nicht möglich exakte Zahlen zu nennen. Zukünftig wird das Kompensationsflächenmanagement jedoch genauere Informationen liefern können.

Die Geschäftsführung lässt sich anlassbezogen über Fragen der Biodiversität berichten. Hierzu können aktuelle Einzelfälle oder auch regelmäßige Berichtspflichten den Anlass geben, wie z. B. Anfragen aus dem politischen Raum (Landtags- oder Bundestags-Anfragen) oder auch Hinweise und Beschwerden von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern oder Kommunen.

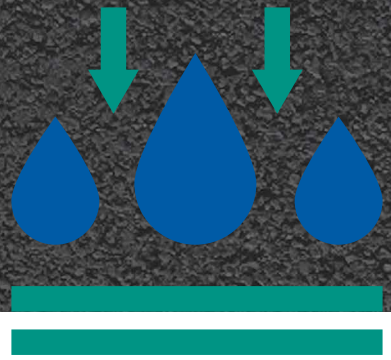
II Boden

Bodenschutz ist maßgeblich im Bundesbodenschutzgesetz verankert, das bei Planung und Bau von Straßen berücksichtigt werden muss. Hiernach ist nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Schädliche Bodenveränderungen sind abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Im Rahmen von Straßenplanungen werden hierfür zukünftig entsprechende Bodenschutzkonzepte auf Grundlage des Bodenschutzgesetzes und der Ersatzbaustoffverordnung (§§ 14–18) erarbeitet und mithilfe der DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) ausgeführt. Hierdurch wird erreicht, dass Boden als wichtige Ressource nicht nachhaltig beeinträchtigt wird, sondern weiterhin in seiner Funktion zur Verfügung steht.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Biodiversität

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|--|---|--|
| <p>Leben an Land</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 15.1 Erhaltung, Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung der Land- und Binnensüßwasser-Ökosysteme und ihrer Dienstleistungen ▪ 15.2 Nachhaltige Forstwirtschaft, Beendigung der Entwaldung und Wiederherstellung geschädigter Wälder ▪ 15.3 Geschädigte Flächen und Böden einschließlich der von Dürre und Überschwemmungen betroffenen Flächen sanieren und eine bodendegradationsneutrale Welt anstreben ▪ 15.5 Verringerung negativer Auswirkungen auf natürliche Lebensräume, Vermeidung des Biodiversitätsverlusts und Schutz bedrohter Arten ▪ 15.8 Einbringen invasiver gebietsfremder Arten verhindern, ihre Auswirkungen auf die Land- und Wasserökosysteme deutlich reduzieren und die prioritären Arten kontrollieren oder beseitigen | <p>Die Versiegelung und Zerschneidung von Lebensräumen hat den Rückgang der biologischen Vielfalt sowie den Artenrückgang beschleunigt. Aus diesem Grund setzt die Autobahn GmbH auf verschiedene Maßnahmen wie bspw. den Bau von Grünbrücken und anderen Querungsbauwerken für Tiere. Wir integrieren flächendeckend eine Vielzahl von ökologischen Maßnahmen in unsere Kerntätigkeit, sodass Wälder nachhaltig bewirtschaftet, degradierte Flächen und zerschnittene Lebensräume wiederhergestellt und unsere Ökosysteme mit all ihren natürlicherweise vorkommenden Arten geschützt werden.</p> |

4.4 Gewässerschutz



Das von der Straße ablaufende Regenwasser nimmt Schmutz- und Schadstoffe auf, die sich beim regelhaften Straßenbetrieb vor allem durch Abrieb und auch Abgase sowie Tropfverluste auf der Fahrbahn ansammeln. Vorzugsweise wird der Regenabfluss direkt vor Ort über Bankett und Böschung, bzw. in Mulden und Gräben, in Richtung Grundwasser versickert. Die partikelgebundenen Schmutz- und Schadstoffe werden dabei größtenteils in der sogenannten bewachsenen Bodenzone durch Filtration zurückgehalten. Auch gelöste Inhaltsstoffe werden reduziert, wobei das gut lösliche Chlorid aus den Auftausalzen nicht zurückgehalten werden kann. Die örtliche Versickerung (und Verdunstung) ist der einfachste, effektivste und umweltfreundlichste Umgang mit Straßenabflüssen.

Bei bestimmten Randbedingungen ist eine Versickerung im Seitenbereich technisch nicht möglich. Dies ist der Fall, wenn die Entwässerungsrichtung der Fahrbahn zum Mittelstreifen geneigt ist, eine zu geringe Durchlässigkeit bei lehmigen und tonigen Böden im Seitenbereich vorherrscht oder wenn zu wenig Platz vorhanden ist. In Wasserschutzgebieten gibt es besondere Vorgaben für die Sammlung der Straßenabflüsse über Bordanlagen, Abläufe und Kanäle mit anschließender Einleitung über Abscheideanlagen in ein Gewässer. Teilweise sind in diesen Gebieten auch Abdichtungsmaßnahmen an Straßen erforderlich, um bei Havarien ausreichende Reaktionszeiten für den Grundwasserschutz zu haben. Um unnatürlich große Einleitmengen und die damit verbundene hohe hydraulische Belastung der Gewässer zu vermeiden (Hochwasser der Unterlieger und hydraulischer Stress für kleine Tiere in der Gewässersohle), werden vor dem Gewässer häufig Regenrückhaltebecken angeordnet, welche die gedrosselte Einleitung der Abflüsse sicherstellen. Die zulässigen Einleitmengen legen wir in enger Absprache mit den jeweiligen Wasserbehörden fest. Zusätzlich reinigen wir Abflüsse in Regen-

wasserbehandlungsanlagen. Als Anlagen sind im Bestand viele Sedimentationsanlagen und Versickerungsbecken vorhanden. Seit mehreren Jahren werden aufgrund ihrer hohen Reinigungsleistung und betrieblichen Vorteile¹ verstärkt Retentionsbodenfilter und zukünftig auch dränierete Versickerungsbecken eingesetzt. Dies ist teilweise auch erforderlich, um die gestiegenen Anforderungen aus der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu erfüllen. Für alle Anlagen besteht die gesetzliche Verpflichtung, den funktionsfähigen Zustand durch Kontroll- und Unterhaltungsarbeiten zu gewährleisten.

Die gesetzlichen Vorgaben zum Betrieb und der Wartung von Anlagen des Gewässerschutzes werden durch interne Prozesse sichergestellt. Mit Einführung der Arbeitsanweisung für die Streckenkontrolle und Streckenwartung wurden dahingehend der Kontrollturnus, die Dokumentation und die Art und der Umfang der Kontrollen bundeseinheitlich beschrieben. Bestandteil dessen sind explizit Anlagen der Entwässerung und Bauwerke, sowie Zusatzkontrollen nach unvorhergesehenen größeren Ereignissen wie Unwettern oder Hochwasser. Im Weiteren werden ingenieurtechnische Anlagen des Gewässerschutzes regelmäßigen Beobachtungen und Besichtigungen unterzogen und entsprechend dokumentiert.

Gesamtemissionen für straßenspezifische Schadstoffe bei der Einleitung in Oberflächengewässer oder Grundwasser werden deutschlandweit für die Autobahnen nicht berechnet und können daher nicht angegeben werden. Im Zuge der wasserrechtlichen Genehmigung von Einzuleitungen werden Regenwasserbehandlungsanlagen vorgesehen, die nach dem Stand der Technik geplant sind. Diese Anlagen sind erforderlich, wenn das Straßenoberflächenwasser gefasst und in ein Oberflächengewässer oder Grundwasser eingeleitet wird. Regenwasserbehandlungsanlagen bewirken im Einleitungsabfluss einen

¹ Bei Filteranlagen fällt gegenüber Sedimentationsanlagen kein nasser Beckenschlamm an, der aufwändig aus den Dauerstaubereichen entnommen und vor der Deponierung getrocknet werden muss.

Rückhalt von Feststoffen bei Absetzbecken von etwa 70 Prozent und bei Filtrationsanlagen von über 95 Prozent.



Durch das weitverzweigte Autobahnnetz ist die Autobahn GmbH vermutlich einer der größten Betreiber von Regenwasserbehandlungsanlagen. Die räumlich verstreute Lage dieser Anlagen (teilweise abseits der Autobahn bzw. hinter Lärmschutzwänden) stellt besondere Anforderungen an den Betrieb. Zur Gewährleistung einer einheitlichen Dokumentation und zur Unterstützung der notwendigen Betriebsaufgaben ist derzeit von unserer Abteilung TIM-GeO ein Kataster Regenwasserbehandlungsanlagen im Aufbau, in der die Anlagen mit ihren Betriebsparametern erfasst werden. Derzeit sind wir dabei die heterogenen Datenbestände der Straßenbauverwaltungen in das Kataster zu migrieren, die wir zukünftig um notwendige Daten ergänzen werden.

Nach Wasserhaushaltsgesetz sind Gewässerschutzbeauftragte, welche die ordnungsgemäße Funktionsweise der Anlagen überprüfen, auch bei der Autobahn GmbH notwendig. Zu diesem Zweck hat die Unternehmensführung

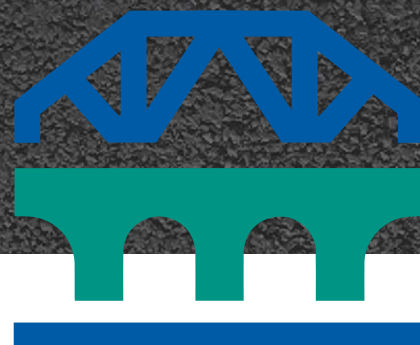
im Jahr 2023 die Richtlinie ‚Gewässerschutzbeauftragte‘ verabschiedet und eingeführt, mit der sichergestellt werden soll, dass alle Niederlassungen über Gewässerschutzbeauftragte verfügen, die nach einem einheitlichen Standard zum Gewässerschutz bei der Straßenentwässerung beraten können (in 6 Niederlassungen sind 12 Gewässerschutzbeauftragte im Einsatz). Unser Ziel ist es, Maßnahmen im Bereich Gewässerschutz zu vereinheitlichen und flächendeckend in die Kerntätigkeit der Autobahn GmbH zu integrieren sowie Nachhaltigkeitsziele zum Bereich Gewässerschutz zu definieren.

Die Geschäftsführung trägt auch im Jahr 2023 weiterhin die zentrale Verantwortung für Nachhaltigkeitsthemen. Im Rahmen der Lenkungsreise wurden strategische Maßnahmen und Ziele zum Thema Gewässerschutz ausführlich mit den Themenverantwortlichen der Zentrale und der Niederlassungen diskutiert. Dieser Austausch diente dazu, die Nachhaltigkeitsleistung systematisch zu steigern und die Verantwortung für Umweltschutz und soziale Belange zu stärken.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Gewässerschutz



| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|--|--|
| Sauberes Wasser und Sanitär-Einrichtungen  | <ul style="list-style-type: none"> 6.1 Den allgemeinen Zugang zu einwandfreiem Trinkwasser erreichen. 6.3 Verbesserung der Wasserqualität durch Verringerung der Verschmutzung und Behandlung des Abwassers. 6.5 Umsetzung integrierter Bewirtschaftungsformen von Wasserressourcen | Wir beugen Belastungen unseres Grundwassers vor und setzen uns aktiv für den Gewässerschutz ein, indem wir Abwasser von Autobahnen durch Versickerung möglichst dem natürlichen Wasserkreislauf wieder zuführen und es vor Einleitungen in Gewässer effektiv reinigen. |
| Nachhaltiger Konsum und Produktion  | <ul style="list-style-type: none"> 12.4 Umweltverträglicher Umgang mit Chemikalien und Abfällen sowie Vermeidung der Freisetzung in Luft, Wasser und Boden | Wir stellen mithilfe unserer Gewässerschutzanlagen und einem ressourcenschonenden Umgang mit Wasser sicher, dass umweltverträgliches Wirtschaften in unser Kerngeschäft integriert ist und die Verschmutzung von Grundwasser vermieden wird. |


4.5 Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort



Die wachsende Mobilität in Deutschland führt zu langfristigen Auswirkungen auf die Gesellschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland, die eine zukunftsfähige Infrastruktur voraussetzt. Das Themenfeld *Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort* befasst sich mit Aspekten der Stauvermeidung, der Lärmvorsorge sowie der Lärmsanierung, der Bereitstellung einer Infrastruktur für E-Mobilität und des Komforts und der Barrierefreiheit. Außerdem werden Nachhaltigkeitsthemen, die in Zusammenhang mit den Anwohnenden und der Gesellschaft stehen, erläutert.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|---|--|
| Bezahlbare und saubere Energie  | <ul style="list-style-type: none"> 7.1 Sicherung des Zugangs zu bezahlbaren, verlässlichen und modernen Energiedienstleistungen | Wir entwickeln moderne Verkehrskonzepte und bauen die notwendige Infrastruktur aus, um den Zugang zu E-Lademöglichkeiten zu erhöhen und so die Mobilität zukunftsfähig mitzugestalten. |
| Industrie, Innovation und Infrastruktur  | <ul style="list-style-type: none"> 9.1 Aufbau einer hochwertigen, verlässlichen, nachhaltigen und resilienten Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen 9.4 Modernisierung von Infrastrukturen, um sie nachhaltig zu gestalten, mit effizienterem Ressourceneinsatz und vermehrter Nutzung umweltverträglicher Technologien | Wir ergreifen Maßnahmen, die den Aufbau einer innovativen, widerstandsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur fördern und die zukunftsfähige Mobilität der Gesellschaft sicherstellen. |

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|--|--|--|
| <p>Nachhaltige Städte und Gemeinden</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 11.2 Verbesserung des Zugangs zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr | <p>Wir investieren in zukunftsfähige und lärmreduzierte Mobilitäts- und Verkehrsnetzwerke, die inklusiv und sicher gestaltet sind, so dass sie für alle Menschen sicher und komfortabel nutzbar sind. Dabei stärkt eine Autobahnanbindung die sozialen und wirtschaftlichen Verbindungen zwischen urbanen und ruralen Regionen unseres Landes.</p> |

II Verkehr & Stau

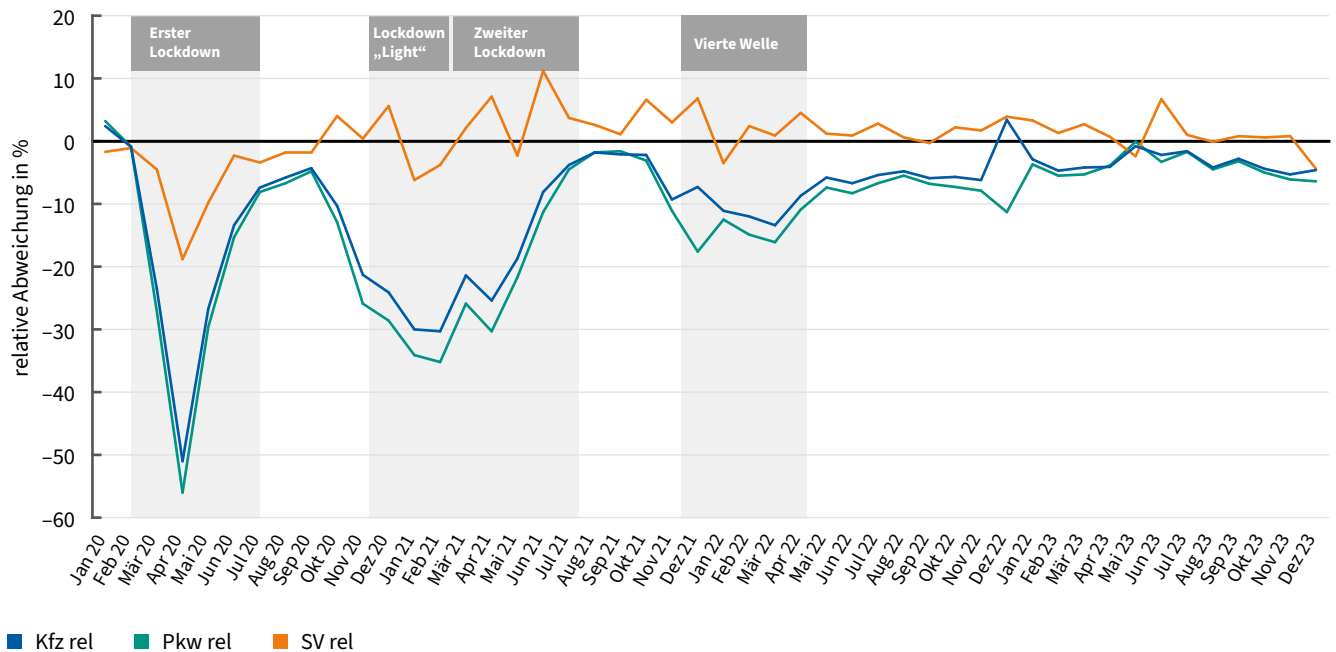
Eine hochindustrialisierte und in der Regel arbeitsteilig organisierte Wirtschaft wie die Deutschlands, zudem das Haupttransitland in Europa, ist durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Bei der Bewältigung dieser Verkehrsnachfrage kommt dem Autobahnnetz in Deutschland, welches die größte Verkehrsleistung erbringt, sowie dessen Einbindung in das transeuropäische Verkehrsnetz eine zentrale Rolle zu. Insbesondere im Güterverkehr wird auch in Zukunft ein stetiges Wachstum der auf den Autobahnen zu erbringenden Verkehrsleistung erwartet, ohne dass die physischen Kapazitäten binnen kurzer Frist signifikant erweitert werden können. Die Bewältigung der damit zusammenhängenden Aufgaben wird zudem zunehmend von den Zielen einer umweltfreundlichen Entwicklung der Mobilität beeinflusst.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat in ihrem Leitbild formuliert, den europäischen Maßstab hinsichtlich des Verkehrsflusses, der Qualität, Sicherheit und Serviceorientierung zu setzen, und ihr Fachwissen für mehr Nachhaltigkeit auf Deutschlands Autobahnen einzusetzen. Wir leiten daraus u. a. die Ziele ab, die Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit und Sicherheit des Netzes fortlaufend zu optimieren und bei der Umsetzung eines nachhaltigeren Mobilitäts- und Verkehrssektors unsere gesellschaftliche Rolle als größte deutsche Infrastrukturbetreiberin bei der Straße wahrzunehmen. Vor diesem Hintergrund machen wir es uns zur Aufgabe, dass die Menschen ihr Ziel sicher und möglichst umweltschonend erreichen sollen – aber auch das schnelle Erreichen des Ziels zu einem verlässlichen Zeitpunkt ist wichtig, da die Mobilität der Menschen in direktem Zusammenhang mit der Lebensqualität steht. Sie wird durch eine maximale Netzverfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der gut 13.000 Kilometer Autobahn gefördert.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat sich das Ziel gesetzt, durch verschiedene Maßnahmen des Verkehrsmanagements die Staus auf deutschen Autobahnen bis 2030 um 30 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019 zu reduzieren. Bei der Messung der Zielerreichung legen wir eine um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens bereinigte Messgröße zugrunde. Die Reduzierung der Staustunden und damit des CO₂-Ausstoßes schont nicht nur die Umwelt, sondern steht auch in direktem Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit (siehe Kapitel 4.6), da Staus in der Regel Gefahrenstellen darstellen.

Die Verkehrszentrale Deutschland hat für die Jahre 2020, 2021, 2022 und 2023 die Daten aus etwa 1.200 automatischen Dauerzählstellen im deutschen Autobahnnetz ausgewertet und mit dem Jahr 2019 verglichen. Das Pkw-Verkehrsaufkommen (<=3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) auf den Autobahnen ist in den Jahren 2020 bis 2022 gegenüber dem Jahr 2019 zurückgegangen, was allgemein auf die Einflüsse der Coronapandemie sowie durch geänderte Arbeitsmodelle insbesondere durch Homeoffice und Online-Meetings zurückgeführt wird. Im Gegensatz zum Pkw-Verkehrsaufkommen kann für das Lkw-Verkehrsaufkommen (>3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) konstatiert werden, dass dieses in den vergangenen Jahren stabil geblieben ist und zeitweise sogar eine steigende Tendenz aufwies. In der untenstehenden Grafik ist das Verkehrsaufkommen auf Autobahnen in Deutschland in den Jahren 2020 bis 2023 abgebildet.

Abbildung 6: Verkehrsentwicklung Autobahnverkehr in Deutschland 2020–2023



Aufgrund der hohen Verkehrsnachfrage und den engen Verkehrsverflechtungen tangieren Verkehrsprobleme häufig den Zuständigkeitsbereich mehrerer Verkehrszentralen. Ihrer organisatorischen und technischen Vernetzung kommt daher eine elementare Bedeutung zu. Dies betrifft vor allem die Steuerung des Verkehrs in Autobahnkorridoren zwischen den deutschen Ballungsräumen, die eine unabdingbare Voraussetzung für eine leistungsfähige Gesamtnetzsteuerung darstellt.

Darüber hinaus bedarf es einer systemtechnischen Konsolidierung und Erweiterung der bestehenden Verkehrszentralen-Systemarchitektur. Der Grundstein hierfür wurde mit der Live-Schaltung eines Basissystems mit neu entwickelter Systemarchitektur in der Verkehrszentrale Deutschland (VZD) im Dezember 2021 gelegt. Das neu eingeführte System AutobahnOS – ein Betriebssystem für die Verkehrszentralen der Autobahn GmbH – ist modular aufgebaut und kann so flexibel an die Bedürfnisse eines modernen und effizienten Verkehrsmanagements angepasst werden. Es bildet auch die Basis für die geplante technische und organisatorische Vernetzung der insgesamt neun Verkehrszentralen der Autobahn GmbH (Verkehrszentrale Deutschland in Frankfurt am Main und acht regionale Verkehrszentralen) zu einem Verbund. Im Jahr

2022 haben wir hierfür ein entsprechendes Programm aufgesetzt und mit den umfangreichen Arbeiten zur Umsetzung begonnen. Bis Ende 2023 konnten die Systemarchitekturen in den bestehenden regionalen Verkehrszentralen erfasst, analysiert, Migrations- und Kostenpläne zur Einführung des neuen Basissystems erarbeitet und erste Projektaufträge zur Umsetzung zwischen der Verkehrszentrale Deutschland und den Verkehrszentralen unterzeichnet werden. Im nächsten Schritt soll die systemseitige Anbindung aller Autobahn-Verkehrszentralen an das Basissystem erfolgen. In den Folgejahren werden wir Systemarchitekturen und Prozesse weiter harmonisieren, um sukzessive ein deutschlandweit einheitliches, modernes und effizientes Verkehrsmanagement zu etablieren.

Ein Baustellenmanagement („Arbeitsstellenmanagement“) soll die baustellenbedingten Behinderungen für die Verkehrsteilnehmenden auf ein möglichst geringes Maß reduzieren. Die Erstellung von Prozessen und Regeln für die Einrichtung und den Betrieb von Arbeitsstellen (= Baustellen) trägt hierzu wesentlich bei. Neben den Planungsprozessen gehört auch die vollständige Erfassung der genauen Position von Baustellen auf den Autobahnen als wichtiger Baustein dazu.

Im Berichtsjahr 2023 konnte das Baustellenmanagementsystem MIA (Management- und Informationssystem für Arbeitsstellen) flächendeckend eingeführt werden. MIA löst alle bisherigen länderspezifischen Baustellenmanagementanwendungen ab und digitalisiert sämtliche Geschäfts-, Genehmigungs- und Anordnungsprozesse im Baustellenmanagement. Damit steht ein wichtiges Werkzeug zur Verfügung, um eine optimale Planung und Abwicklung der Baumaßnahmen bei gleichzeitig hoher Netzverfügbarkeit sicherzustellen.

Die kollektive dynamische Verkehrsbeeinflussung auf hoch ausgelasteten Streckenabschnitten ist ein wichtiges Element einer gezielten Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrsbeeinflussungsanlagen tragen zu einem flüssigen und sicheren Verkehrsfluss in den Ballungsräumen sowie auf den Korridoren bei.

Hierbei sind verschiedene Einsatzbereiche voneinander abzugrenzen:

Netzbeeinflussungsanlagen wirken mit dynamischen Hinweisen auf Störungen sowie mit Empfehlungen auf Alternativrouten auf eine optimale Verteilung des Verkehrs im Netz hin. Dabei werden Verkehrsströme von überlasteten Netzabschnitten auf noch aufnahmefähige Netzabschnitte verlagert mit dem Ziel, die Reisezeitverluste zu minimieren. Einsatzbereiche der Verkehrslenkung sind sowohl die großräumigen Autobahnkorridore zwischen den deutschen Metropolregionen (und auch darüber hinaus im europäischen Kontext) als auch die engmaschigen Autobahnnetze der Ballungsräume.

Streckenbeeinflussungsanlagen wirken auf den Verkehr auf einem hochbelasteten Straßenabschnitt durch die dynamische Anzeige von Verkehrszeichen ein. Sie dienen zur Stabilisierung des Verkehrsflusses sowie zur Gefahrenwarnung und tragen damit zur Stauvermeidung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Bei Bedarf können situationsangepasste Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbote angezeigt werden oder es kann vor Staus, Unfällen oder witterungsbedingten Gefahren gewarnt werden. Durch Fahrstreifensperrungen können Arbeitsstellen oder Unfallstellen abgesichert werden.

Zuflussregelungsanlagen an Anschlussstellen erleichtern bei hohen Verkehrsstärken das Einfädeln des auf die Autobahn auffahrenden Verkehrs und vermeiden risikobehaftete Situationen und Staus.

Die o. g. Maßnahmen werden in der Fachgruppe Stau-reduzierung erarbeitet und regelmäßig in den Sitzungen des Steuerungsboards Nachhaltigkeit an die Geschäftsführung berichtet.

II Lärmschutz

Der stetig zunehmende Straßenverkehr, verbunden mit steigenden Lärmbelastungen, zählt zu den gravierendsten Gesundheitsbeeinträchtigungen und Umweltproblemen unserer Zeit und belastet Umwelt und Mensch. Zu den maßgeblichen Lärmverursachern zählen unter anderem auch die stark befahrenen Autobahnen. Hier gewinnt der Lärmschutz zunehmend an Bedeutung und spielt sowohl bei der Planung als auch bei der Erhaltung der Autobahnen eine essenzielle Rolle. Insbesondere bei Neu-, sowie Aus- und Umbauvorhaben stehen Lärmschutzmaßnahmen schon im Rahmen der Planungsphase im Fokus der Öffentlichkeit. Aber auch an bereits bestehenden Streckenabschnitten spielt der Lärmschutz eine immer größere Rolle. Dies zeigt die stetig wachsende Anzahl der Anfragen und Beschwerden von Anwohnenden, Städten oder Gemeinden.

Grundsätzlich wird beim Lärmschutz an Bundesfernstraßen zwischen der Lärmvorsorge und der **Lärmsanierung** unterschieden.

Die **Lärmvorsorge**, die beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen gilt, ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt. Hiernach besteht ein Rechtsanspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Bei allen Autobahnplanungen versuchen wir, durch eine schalltechnisch optimierte Trassierung Lärmprobleme von vornherein zu vermeiden. Jedoch lässt sich in topografisch schwierigen oder dicht besiedelten Gebieten sowie beim Ausbau bereits vorhandener Autobahnen eine lärmoptimierte Trassierung oftmals nicht realisieren. In diesem Fall werden zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße, vorzugsweise lärmindernde Straßenoberflächen sowie Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände vorgesehen. Im Falle verbleibender Lärmbelastungen kommen zudem passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden, wie Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter, infrage. Oftmals lassen sich die durch den Gesetzgeber gesteckten Lärmschutzziele nur durch die Kombination verschiedener Maßnahmen erreichen.

Der Lärmschutz nach den Grundsätzen der **Lärmsanierung** an bestehenden, baulich unveränderten Autobahnen ist nicht im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt, sondern wird als freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen durchgeführt. Ein Rechtsanspruch auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht somit nicht. Auch im Falle der Lärmsanierung werden vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt.

Derzeit wird bei der Autobahn GmbH intensiv daran gearbeitet, den aktuellen Lärmsanierungsbedarf auf der

Basis von schalltechnischen Berechnungen entsprechend dem für den Straßenverkehrslärm einschlägigen Berechnungsverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) und der aktuellen Auslösewerte der Lärmsanierung zu ermitteln. Im Jahr 2023 wurde hierfür in einem ersten Schritt für einen Musteruntersuchungsraum die Methodik zur automatisierten Auswertung von Berechnungsergebnissen sowie der grafischen Darstellung und tabellarischen Auflistung entwickelt. Darauf aufbauend wollen wir in einem speziellen Lärmsanierungsprogramm im Jahr 2024 in einem ersten Schritt die Schwerpunkte des Lärmsanierungsbedarfs für das gesamte deutsche Autobahnnetz, zunächst ausschließlich anhand der Verkehrsbelastungen und der Lkw-Anteile, herausarbeiten. Es ist vorgesehen, künftig unter Berücksichtigung weiterer Parameter, beispielsweise Geschwindigkeiten und Straßenoberflächen die Ermittlung der Lärmsanierungsschwerpunkte weiter zu präzisieren.

Aufbauend auf dem übergeordneten Lärmsanierungsprogramm werden die einzelnen Niederlassungen ab 2025 ihren konkreten Lärmsanierungsbedarf fortschreiben und systematisch abarbeiten.

Weitere Ziele

Im Jahr 2024 werden wir die Erstellung des Emissionskatasters, aus welchem die Höhe der Schallabstrahlung (Emission) an den einzelnen Autobahnen bzw. Autobahnabschnitten in Abhängigkeit von den zugrunde gelegten Verkehrsdaten ersichtlich wird, abschließen.

Langfristig streben wir die Schaffung eines Lärmschutzkatasters an, in dem alle vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen an den Autobahnen erfasst und verwaltet werden. Hierfür wollen wir im Jahr 2024 die Rahmenbedingungen schaffen.



Verantwortungsbereich

Die deutschlandweit übergreifenden Belange zur Verringerung der Lärmemissionen von den Autobahnen werden in der Zentrale der Autobahn GmbH in der Abteilung Planung im Fachbereich Umwelt durch die Fachingenieure Immissionsschutz betreut. Für die regionalen Belange sind die jeweilig zuständigen Fachingenieurinnen und Fachingenieure in den Niederlassungen und deren Außenstellen verantwortlich.

Die Zentrale schafft in enger Abstimmung mit den Niederlassungen die Voraussetzungen für eine einheitliche Vorgehensweise in der Autobahn GmbH. Zu diesem Zweck haben wir themenbezogene Arbeitsgruppen wie z. B. die Arbeitsgruppe Lärmsanierung ins Leben gerufen.

Die Geschäftsführung lässt sich anlassbezogen über Fragen des Lärmschutzes berichten. Hierzu können aktuelle Projekte, Einzelfälle oder auch regelmäßige Berichtspflichten den Anlass geben, wie z. B. Anfragen aus dem politischen Raum (Landtags- oder Bundestags-Anfragen) oder auch Hinweise und Beschwerden von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern oder Kommunen. Darüber hinaus ist die Geschäftsführung in die Entwicklung des Lärmsanierungsprogramms eingebunden.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Lärmschutz

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|---|--|
| Industrie, Innovation und Infrastruktur  | <ul style="list-style-type: none"> 9.1 Aufbau einer hochwertigen, verlässlichen, nachhaltigen und resilienten Infrastruktur 9.4 Modernisierung von Infrastrukturen, um sie nachhaltig zu gestalten, mit effizienterem Ressourceneinsatz und vermehrter Nutzung umweltverträglicher Technologien | Wir ergreifen Maßnahmen, die den Aufbau einer innovativen und nachhaltigen Infrastruktur fördern und die zukunftsfähige Mobilität der Gesellschaft sicherstellen. |
| Nachhaltige Städte und Gemeinden  | <ul style="list-style-type: none"> 11.2 Verbesserung des Zugangs zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr | Wir investieren in zukunftsfähige und lärmreduzierte Mobilitäts- und Verkehrsnetzwerke, die inklusiv und sicher gestaltet sind, so dass sie für alle Menschen sicher und komfortabel nutzbar sind. |

II Infrastruktur für E-Mobilität

Damit das Ziel eines flächendeckenden Schnellladenetzes an Bundesautobahnen erreicht werden kann, bedarf es eines rechtzeitigen Hochlaufs der Elektromobilität mit einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Schnellladeinfrastruktur. Die Masterpläne Ladeinfrastruktur I und II der Bundesregierung von November 2019 bzw. Oktober 2022 beschreiben ein Bündel an Maßnahmen, welches den notwendigen Hochlauf möglich machen soll. Ein wesentliches Element dabei ist der vorrausschauende und vorbereitende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Dazu gehört ein deutschlandweit flächendeckendes, bedarfsgerechtes und zuverlässiges Schnellladnetz für die Abdeckung der Mittel- und Langstreckenmobilität. Der Ausbau dieses Schnellladenetzes muss zunächst im Vergleich zu den prognostizierten Fahrzeugzahlen überproportional erfolgen, da die Kaufentscheidung für ein reines Batterieelektrofahrzeug auch von der vorhandenen Ladeinfrastruktur abhängig gemacht wird.

Das Konzept „Deutschlandnetz“, welches vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet und vom Ausschuss für Verkehr am 4. Juni 2021 beschlossen wurde, beschreibt die Realisierungsmöglichkeiten des Aufbaus von Schnellladeinfrastruktur auf und außerhalb von Bundesautobahnen. Es wird beschrieben, wie die Verortung der Standorte

und die jeweilige Zahl an Ladepunkten mit verkehrsplanerischen Methoden und unter Berücksichtigung des Bestandes der Ladeinfrastruktur bestimmt werden. Die Geschäftsführung wird durch vier- bis sechswöchig stattfindende Steuerungskreise zu aktuellen Entwicklungen im Bereich Schnellladeinfrastruktur involviert werden.

Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur stellt vor dem Hintergrund der Überdimensionierung und Flächendeckung eine öffentliche Aufgabe dar, deren Ausführung stets durch private Betreiber erfolgen soll. Zentraler Baustein für die Mittel- und Langstreckenmobilität sind die Bundesautobahnen, welche seit dem 1. Januar 2021 von der Autobahn GmbH des Bundes geplant, gebaut und betrieben werden. Die Autobahn GmbH des Bundes ist verantwortlich für die zeitgemäße und nachhaltige Ausstattung der Verkehrsinfrastruktur und wird künftig an bundesweit mehr als 580 Rastanlagen, gemeinsam mit ihren Partnerinnen und Partnern, Schnellladeinfrastruktur errichten. Diese Standorte gliedern sich in zwei Drittel bewirtschaftete und einem Drittel unbewirtschaftete Rastanlagen auf.

In einem ersten Schritt ist geplant, voraussichtlich bis Ende 2026 an bundesweit 200 unbewirtschafteten Rastanlagen Schnellladeinfrastruktur zu errichten. An den mehr als 380 bewirtschafteten Rastanlagen (mit Tankstelle) ist aufgrund eines rechtshängigen Gerichtsverfahrens noch nicht absehbar, wann diese Standorte flächen-

deckend weiter mit Schnellladeinfrastruktur ausgestattet werden können.

Auf dem Autobahnnetz in Deutschland stehen den Verkehrsteilnehmenden mit Stand 31.12.2023 rund 440 bewirtschaftete Rastanlagen sowie rund 1.400 unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung. Mit dem Start des Ausbaus von Schnellladeinfrastruktur an den jeweiligen Standorten wird das Ziel verfolgt, den von der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH) errechneten Bedarf an Schnellladeinfrastruktur an Bundesautobahnen im Jahr 2030 sicherzustellen. Die unbewirtschafteten Standorte wurden in Zusammenarbeit zwischen der NOW GmbH und der Autobahn GmbH ausgewählt. Dabei wurden Parameter wie Verkehrsaufkommen mit zu erwartenden Ladebedarfen sowie der Entfernung zur nächsten Rastanlage bzw. Lademöglichkeit berücksichtigt.

Bei den bewirtschafteten Rastanlagen verpflichten wir als Autobahn GmbH des Bundes unsere Nebenbetriebskonzessionäre mit Tankstellenkonzessionen gemäß Schnellladegesetz bei Annahme des zu unterbreitenden Angebots unter Berücksichtigung der Gewinnaussichten zur eigenwirtschaftlichen Übernahme von Errichtung, Unterhaltung und Betrieb der am jeweiligen Standort geplanten Schnellladeinfrastruktur. Mit Nebenbetriebskonzessionären, die das Angebot der Autobahn GmbH angenommen haben, gibt es seit Oktober 2023 wirksame Vereinbarungen über die Errichtung und den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur. In einem Fall führt ein seit Mitte 2022 rechtshängiges Gerichtsverfahren vor dem Oberlandesgericht Düsseldorf (OLG Düsseldorf) zu erheblichen Verzögerungen beim Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an einem Großteil der 400 bewirtschafteten Rastanlagen, deren Konzessionsnehmerin die Autobahn Tank & Rast Gruppe ist. Im Zusammenhang mit diesem Gerichtsverfahren hat die Autobahn GmbH am 30. November 2023 eine „Schriftliche Erklärung“ zum Vorabentscheidungsersuchen des OLG Düsseldorf vom 27. April 2023 zu der Frage, „ob von der anzuwendenden Vergabe-Richtlinie solche öffentlichen Aufträge erfasst sind, die zuvor außerhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie an eine Inhouse-Einrichtung vergeben worden sind, jedoch nun die Voraussetzung der Inhouse-Vergabe nicht mehr vorliegen“ fristgerecht beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingereicht. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich am Vorabentscheidungsersuchen ebenfalls mit einer eigenen Stellungnahme, die inhaltlich mit der Stellungnahme der Autobahn GmbH übereinstimmt, beteiligt. Die Stellungnahme der Europäischen Kommission stützt hingegen die gegenteilige Rechtsauffassung der Antragsteller des in Rede stehenden Nachprüfungsverfahrens.

Eine Befassung des EuGH mit der Vorlagefrage könnte im Herbst 2024 erfolgen. Die Entscheidung des EuGH zu berücksichtigende Beschlussfassung durch das OLG Düsseldorf könnte im 1. Quartal 2025 ergehen.

Perspektivisch soll ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Schnellladenetz Ladepunkte alle 15 bis 30 Kilometer bzw. alle zehn Fahrminuten im deutschen Autobahnnetz zur Verfügung stehen. Mit Stand Ende 2023 befanden sich an Rastanlagen bundesweit mehrere Hundert zum Betrieb freigegebene Schnellladepunkte mit 150 kW Mindestnennleistung je Ladepunkt. In Zukunft soll zudem ein Ladepunktekataster, das u. a. die genaue Anzahl sowie die Art der Ladepunkte benennt, aufgebaut werden.

Zuletzt ist zudem das Thema Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge und LKW verstärkt in den Fokus gerückt. Der Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung von Oktober 2022 enthält konkrete Maßnahmen, um neben dem Aufbau von PKW-Ladeinfrastruktur auch ein Initialnetz für LKW-Ladeinfrastruktur vorzubereiten und aufzubauen. Hierzu wurden die ersten Entwürfe hinsichtlich Standortauswahl, Konzepterstellung sowie Fragen zum Ausschreibungsdesign auf den Weg gebracht. Damit sind wir auf Kurs, das Nachhaltigkeitsziel im Kernnetz bis 2030 zu erreichen – alle 60 Kilometer eine Lademöglichkeit für schwere Nutzfahrzeuge mit mindestens zwei Ladepunkten.

Die Hauptherausforderung liegt weiterhin in der Schaffung und Realisierung der notwendigen Netzanschlusskapazitäten an den Rastanlagen. Hier erschwert nicht nur die heterogene Netzbetreiberlandschaft den Beschaffungsprozess, sondern auch die schlichte Auslastung der regionalen Netzbetreiberinnen und Netzbetreiber mit einer Vielzahl von Anfragen und Vorhaben im gesamten Netzgebiet. Das führt zu langen Realisierungszeiträumen und zu teils erheblichen Kosten. Innerhalb der Autobahn GmbH führt die Vereinheitlichung von Planungs- und Bauprozessen und deren Digitalisierung aktuell zu erheblichen Mehraufwänden bei einer Vielzahl von Fachbereichen und einzubindenden Akteurinnen und Akteuren.

II Komfort und Barrierefreiheit

Im Jahr 2021 wurde das Strategiprojekt „PWC-Anlage der Zukunft“ von der Geschäftsführung ins Leben gerufen, in dem Maßnahmen erarbeitet, konzipiert, erprobt und umgesetzt wurden, die Rastanlagen für die Nutzerinnen und Nutzer sauberer, sicherer, servicefreundlicher, erholsamer und nachhaltiger gestalten sollen.

Zusätzlich zu der im Jahr 2021 eröffneten Pilotanlage „Ostseeblick“ wurden 16 weitere PWC-Anlagen mit Maßnahmen aus dem Projekt „PWC-Anlage der Zukunft“ im sogenannten Sonderprogramm 2022 ausgestattet. Es wurden die nachfolgend genannten Maßnahmen realisiert, wobei der Umfang der gewählten Ausstattungselemente je nach Platzverfügbarkeit, den regelmäßig zu erwartenden Nutzergruppen und Vandalismus Anfälligkeit der Rastanlagen variiert:

- Errichtung digitaler Infotafeln (einschl. Entwicklung eines Contentmanagement-Systems)
- Nachrüstung und Erweiterung von PWC-Anlagenbeleuchtung
- Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit
- Aufstellung von Mobiliar und Wasserspendern im Autobahndesign
- Errichtung von Sonnen- und Wetterschutz
- Installation von Fitnessgeräten
- Anlegen von Spielplätzen
- Einzäunung von Hunderauslaufbereichen
- Maßnahmen zur Geruchsneutralisation in den WC-Gebäuden
- Fernwirktechnik für WC-Gebäudetüren zur Überwachung der Nutzung/Steuerung des Zugangs
- Nachrüstung von LED-Gebäudebeleuchtung

Aufgrund langer Lieferzeiten und Kapazitätsbeschränkungen bei den bauausführenden Unternehmen erfolgte ein Teil der Fertigstellung erst im Jahr 2023.

Ebenfalls im Jahr 2023 wurden Nutzerbefragungen auf den modernisierten Rastanlagen und ausgewählten Vergleichsanlagen (ohne Modernisierungsmaßnahmen) durchgeführt. Aktuell erfolgt die Auswertung der im Januar 2024 erhaltenen Befragungsergebnisse, die sich zurzeit in der Abstimmung befinden und im Nachhaltigkeitsbericht im nächsten Jahr ausführlich erläutert werden. Es werden erste Erkenntnisse im Hinblick auf den Anpassungsbedarf des Ausstattungsstandards für Rastanlagen erwartet. Vor der Ableitung genereller Einsatzempfehlungen werden noch mittelfristige Betrachtungen im Hinblick auf die Unterhaltung (u. a. auch Vandalismus und Diebstahl) und den Betrieb der einzelnen Ausstattungselemente erfolgen.

Das übergeordnete Ziel ist es, die Ergebnisse der Nutzerbefragung sowie die Erfahrungen aus dem Betrieb der neuen Ausstattungselemente mit dem zuständigen Fachreferat des BMDV abzustimmen und eine abschließende Entscheidung zur Anpassung des Ausstattungsstandards für unbewirtschaftete Rastanlagen zu treffen. Dabei wurde mit dem BMDV vereinbart, dass die Anpassung des Ausstattungsstandards dann gegebenenfalls im Vorgriff auf die Fortschreibung des Regelwerks per Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) geregelt werden kann.

Im Zuge der Evaluation der Befragungsergebnisse wird auch die Ausstattung der PWC-Anlagen mit einheitlichem Mobiliar betrachtet. Es wurden rollstuhlgerechte Sitzgruppenkombinationen in den Ruhebereichen geplant und umgesetzt. PWC-Neubauvorhaben werden in Deutschland nach den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen 2011 (ERS 2011), der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Teil 3 öffentlicher Verkehrs- und Freiräume 2014 sowie den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen 2011 (H BVA 2011) geplant und errichtet. Die Verkehrsflächen errichten wir rollstuhlgerecht. Die WC-Gebäude werden sowohl Rollstuhl- als auch blindengerecht konzipiert. Bestehende PWC-Anlagen mit ungenügender Barrierefreiheit bauen wir im Zuge von Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen barrierefrei um.

Zwischen bewirtschafteten Rastanlagen wird nach den aktuellen Planungsgrundsätzen ein Komfort-Regelabstand von 50 bis 60 Kilometern angestrebt. Dazwischen sollen den Verkehrsteilnehmenden unbewirtschaftete Rastanlagen (PWC-Anlagen) im Regelabstand von 15 bis 20 Kilometern zur Verfügung stehen. Die Größe einer Rastanlage richtet sich im Wesentlichen nach der Verkehrsstärke auf der Autobahn und der Lage im Autobahnnetz.

Die Autobahn GmbH plant für 2024 die Errichtung und den Betrieb von öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur auf unbewirtschafteten Rastanlagen für Elektrofahrzeuge (siehe Kapitel 4.5.3), um eine Versorgung des Mittel- und Langstreckenverkehrs im Bundesgebiet entlang der Bundesautobahnen zu gewährleisten. Die Umgebungseinrichtungen insbesondere der Schnellladepunkte und der Bedienwege um den Schnellladepunkt werden barrierefrei ausgestaltet.

II Anwohnende und Gesellschaft

Die deutschen Autobahnen spielen eine entscheidende Rolle für den Wohlstand in unserem Land. Sie sind Basis und Motor der heimischen Wirtschaft und unverzichtbar für den internationalen Waren- und Wirtschaftsverkehr im größten Transitland der EU. Viele Pendler und Reisende sind täglich auf ein funktionierendes Verkehrssystem Autobahn angewiesen. Die Autobahn GmbH sorgt als Infrastrukturbetreiberin dafür, dass Deutschland mobil bleibt und dient damit der Daseinsvorsorge.

Für Gemeinden im ländlichen Raum bedeutet der Aus- oder Neubau von Autobahnen oft wirtschaftliche Vorteile, da die Autobahn einen Standortvorteil mit sich bringt. Die Menschen profitieren von kürzeren Wegen in die Ballungszentren und von der Entlastung des nachgeordneten Netzes. Autobahnen bedeuten aber in vielen Fällen einen Eingriff in Natur- und Kulturlandschaften und können insbesondere in urbanen Gebieten zu Belastungen durch Lärm und Abgase sorgen.

Auch bei Umsetzung aller gesetzlich geforderten Kompensations- und Lärmschutzmaßnahmen hängt das Gelingen eines Projektes maßgeblich von der Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung und der überwiegend regional agierenden Stakeholder ab. Konflikte und deren mögliche Eskalation können nicht nur zu Verzögerungen im Projekt mit ökonomischen Folgen führen, sondern erhöhen auch die Gefahr des Scheiterns. Die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB) **auf Basis eines strukturierten Dialogs** zwischen Stakeholdern, Behörden und der Autobahn GmbH ist daher vor allem bei Großprojekten der Autobahn GmbH von hoher Relevanz. Stakeholder sind dabei nicht nur zivilgesellschaftliche Gruppen und Vereine, Akteure aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft oder Verbände, sondern auch betroffene Bürgerinnen und Bürger. Sie alle müssen in die FÖB einbezogen werden.

Die FÖB dient nach Definition des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), die entsprechenden Richtlinien erstellt, dem „Aufbau des Vertrauens in Akteure und Prozesse, der Risikominimierung für die Vorhabenträger, der Verbesserung der Planungsprozesse und -ergebnisse sowie der Entlastung der Genehmigungsverfahren“ (VDI-Richtlinie 7000, 2015). Sie ist ein Prozess, der sich von der Projekt- über die Planungsphase bis zum Bau erstreckt. Da häufig seitens der betroffenen Anwohnenden das Bedürfnis besteht, sich bereits vor der formalen Einleitung des Genehmigungsverfahrens über das Projekt zu informieren und sich mit dem Träger des Vorhabens auszutauschen, wird bereits vor den gesetzlich geregelten Beteiligungsformaten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Dialog mit den Betroffenen gesucht. Dabei

geht es sowohl um Information als auch um Kommunikation. Neue Straßenbauprojekte stoßen oft auf mangelnde Akzeptanz in der Bevölkerung. Bürgerinnen und Bürger sowie Interessensgruppen, die persönlich betroffen sind, müssen mit großem Aufwand von den Vorteilen einzelner Investitionsvorhaben überzeugt werden. Häufig fühlen sie sich unzureichend in Planungsprozesse eingebunden oder schlecht informiert. Es gibt zahlreiche Beispiele, bei denen wichtige Zukunftsprojekte für die Entwicklung des Landes oder einzelner Regionen aufgrund von Widerständen in der Bevölkerung erheblich verzögert oder sogar zum Scheitern gebracht wurden. Dies erfordert neue Ansätze bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturvorhaben. Große Infrastrukturprojekte benötigen heutzutage nicht nur behördliche und politische Zustimmung, sondern auch eine „gesellschaftliche Betriebs-erlaubnis“. Um demokratischen Anforderungen gerecht zu werden und für alle Beteiligten zufriedenstellend und zielführend zu sein, muss die Bürgerbeteiligung bestimmten Standards genügen. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglicht es dem Träger des Vorhabens, offene Fragen und Risiken in der Planung frühzeitig zu erkennen und am Ende bessere Projekte umzusetzen, indem Bürgerinnen und Bürger in den Planungsprozess einbezogen werden. Bereits zu Beginn der FÖB muss deutlich gemacht werden, welche Handlungsspielräume gegeben sind und wo technische, rechtliche oder wirtschaftliche Grenzen gesetzt sind.

Der Erhalt der Infrastruktur erfordert ebenso wie Neubauprojekte die gesellschaftliche Akzeptanz der damit verbundenen Einschränkungen. Die Instrumente der FÖB können dazu beitragen, das Risiko von Verzögerungen und Behinderungen von Baumaßnahmen zu reduzieren. Eine störungsarme Abwicklung der Aufgaben stärkt das Bild der Autobahn GmbH als kompetenter Partner für den Bau und die Erhaltung der Infrastruktur.

Um die FÖB weiter zu stärken hat die Autobahn GmbH mit dem **Fachboard Projektkommunikation/FÖB** eine interne Plattform geschaffen, die den Austausch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über Beteiligungsformate, konkrete Projekte und die Dialoggestaltung ermöglicht. In den regelmäßigen Fachboard-Sitzungen werden nicht nur aktuelle Themen besprochen. Sie dienen auch der Abfrage der Bedarfe der Projektverantwortlichen für die konkrete Umsetzung von Beteiligungsformaten sowie dem inhaltlichen Austausch mit anderen Unternehmen der Mobilitätsbranche. Da die Prozesse von Planung und Bau ineinandergreifen, sind Kolleginnen und Kollegen beider Bereiche in das Fachboard eingebunden. Als weiterer wichtiger Partner ist die Unternehmenskommunikation im Fachboard vertreten. Dies ist sowohl im Hinblick auf Neubauprojekte als auch die anstehenden

Erhaltungsprojekte – vor allem im Bereich Brücken – von Bedeutung. Die frühzeitige Beteiligung und Information der Bürgerinnen und Bürger aber auch der Umweltverbände ist dabei unerlässlich.

Ziel ist, die mit der Gründung der Autobahn GmbH vorgefundenen strukturellen Unterschiede im Bereich der externen Projektkommunikation und der FÖB anzugleichen. Während einige Niederlassungen bereits routiniert Beteiligungsformate umsetzen und interne Strukturen dafür aufgebaut haben, haben andere Niederlassungen in diesem Bereich bisher noch weniger Erfahrung. Hier setzt ein Fortbildungsprogramm an, das seit 2023 von der Zentrale für die Niederlassungen angeboten wird. In Zusammenarbeit mit dem VDI wurde im Jahr 2023 eine Schulung zur VDI-Richtlinie 7.000 durchgeführt. Die zweitägige Schulung stellt den Teilnehmenden einen Baukasten aus Beteiligungsformaten vor und bietet mit einer Mischung aus Theorie und Praxis einen hervorragenden Einstieg in die FÖB. Ziel ist es, möglichst vielen Mitarbeitenden aus den Geschäftsbereichen Planung, Bau und Kommunikation diese Grundlagenschulung anzubieten. Die Projektleiter aus den Fachbereichen erhalten mit der VDI 7000 eine konkrete Anleitung, wie sie den Beteiligungsprozess in ihre technische Planung integrieren können.

Für einen kontinuierlichen fachlichen Austausch sorgt die FÖB-Community im Intranet der Autobahn. Dort werden auch Materialien zur Verfügung gestellt. Das

Portfolio reicht von autobahnweit gültigen Leitfäden zu Kommunikation, Beteiligung und Antragstellung bis hin zu Themenplakaten für die Ausgestaltung öffentlicher Termine.

Bürgerkommunikation

Neben der konsequenten Öffentlichkeitsbeteiligung ist die direkte Bürgerkommunikation eine weitere tragende Säule bei der erfolgreichen Umsetzung von Bauvorhaben der Autobahn GmbH. Von einem modernen Infrastrukturunternehmen erwarten Bürgerinnen und Bürger schnell Auskunft zu Baumaßnahmen und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen – ohne dafür einen Verwaltungsvorgang anzustoßen zu müssen. Täglich erreichen die Autobahn GmbH eine Vielzahl von Bürgeranfragen. Für die Autobahn GmbH ergibt sich mit der Bürgerkommunikation die Möglichkeit, in direkten Kontakt mit den Nutzenden zu treten, deren Bedürfnisse zu erkennen und wertvolle Hinweise zu erhalten. Bürgerinnen und Bürger sind als Stakeholder bei Bauprojekten immer auch Kommunikatoren in ihrem sozialen Umfeld und tragen dazu bei Informationen zu verbreiten. Das kann in den betroffenen Gemeinden zu einem wachsenden Verständnis notwendiger Baumaßnahmen führen. Die Autobahn GmbH ist bestrebt, alle Bürgeranfragen schnell und kompetent zu beantworten und gemeldete Missstände schnell zu beseitigen. Die Geschäftsführung der Autobahn GmbH wird bei Anfragen zu Großprojekten oder Themen, die das ganze Unternehmen betreffen, mit einbezogen.



4.6

Verkehrssicherheit



Mit dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ hat der Bund mit Ländern und Kommunen im Jahr 2021 eine gemeinsame Verkehrssicherheitsstrategie verabschiedet. Größere Anstrengungen als bisher müssen vorgenommen werden, um diesen Pakt umzusetzen und alle Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu schützen. Der Autobahn GmbH kommt daher eine besondere Verantwortung zu, Maßnahmen umzusetzen, um die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Mitarbeitenden auf deutschen Autobahnen zu gewährleisten und zu verbessern. Deshalb haben wir das Thema Verkehrssicherheit bei der Wahrnehmung unserer Aufgaben als immanent wichtigen Bestandteil verankert. Das Ziel der Autobahn GmbH ist es, die Anzahl der schweren und tödlichen Verkehrsunfälle auf deutschen Autobahnen bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent gegenüber 2019 zu reduzieren, um die Erfüllung der „Vision Zero“ im Verkehrssektor aktiv zu unterstützen.

II Verkehrssicherheitsmanagement

Durch den Übergang der Zuständigkeit für die Planung, den Bau und den Betrieb der Bundesautobahnen von den Auftragsverwaltungen der Länder sowie für den Vollzug der StVO von den nach Landesrecht zuständigen Behörden auf die Autobahn GmbH des Bundes ergibt sich die Notwendigkeit, die bislang weitgehend dezentral organisierte Verkehrssicherheitsarbeit für das Netz der Bundesautobahnen auf eine einheitliche Grundlage zu stellen. Dies betrifft u. a.:

- die Art der Erhebung, Auswertung, Verwaltung und Archivierung von verkehrssicherheitsrelevanten Daten, insbesondere Unfalldaten,
- die Festlegung von Verfahren für die automatisierte (datenbasierte) Identifikation von Verkehrssicherheitsdefiziten,
- die Strukturierung der Maßnahmenbereiche für die Verkehrssicherheitsarbeit sowie

- die Erarbeitung von Prozessen für die Konzeption kurz-, mittel- und langfristig wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Autobahn GmbH hat ein Konzept für die Verkehrssicherheitsarbeit erarbeitet, das auf dem gesetzlichen und strategischen Kontext der Europäischen Union und der Bundesregierung sowie dem tatsächlichen Unfallgeschehen auf Bundesautobahnen beruht.

Aufbauend auf dem gesetzlichen und strategischen Kontext sowie den Ergebnissen der Unfallanalyse werden mögliche Handlungsbereiche zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit auf Bundesautobahnen identifiziert. Für die zukünftige Umsetzung von konkreten Maßnahmen, die einer quantitativen Potenzialanalyse bedürfen, wird im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts der entsprechende Bedarf für derartige Untersuchungen aufgezeigt. Die organisatorischen Voraussetzungen dafür schaffen wir derzeit.

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf deutschen Autobahnen entwickeln wir uns kontinuierlich weiter. Durch ein gezieltes Sicherheitsmanagement können wir unseren Beitrag leisten, um das bundesweite Ziel zur Reduktion der Verkehrsunfälle mit Todesfolge zu erreichen. Dabei richten wir uns streng an den gesetzlichen Rahmenbedingungen (nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften) aus. Diese setzen u. a. um:

- die UN-Resolution – Improving global road safety,
- die Richtlinie (EU) 2019/1936,
- die Valletta Declaration on Road Safety,
- das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 (BMDV, 2021a)

Unsere praktizierten Verfahren zum Sicherheitsmanagement auf Autobahnen richten sich nach den genannten gesetzlichen Rahmenbedingungen. In nachfolgender Tabelle 4 sind alle Verfahren des derzeitigen Verkehrssicherheitsmanagements aufgelistet. Die jeweiligen Verfahren werden in unterschiedlichen Phasen (Netzplanung, Planung, Entwurf, Betrieb) und in der Regel durch die Autobahn GmbH des Bundes durchgeführt. Lediglich für die Unfallaufnahme ist ausschließlich die Polizei zuständig.

Tabelle 4: Verfahren des Verkehrssicherheitsmanagements

| Verfahren | Phase* | Turnus | Zuständigkeit |
|---|--------|--|--|
| Sicherheitsabschätzung nach Bundesverkehrswegeplan (BVWP) | N | 15 Jahre | Autobahn GmbH, BMDV |
| Sicherheitsabschätzung nach RWS | N, P&E | Projektbezogen | Autobahn GmbH |
| Sicherheitsaudits (Phasen 1–5 und im Bestand) | P, B&E | Projektbezogen, anlassbezogen | Autobahn GmbH |
| Sicherheitsanalyse von Straßennetzen | B | Jährlich | Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Autobahn GmbH |
| Örtliche Unfalluntersuchung | B | Jährlich | Autobahn GmbH, Polizei |
| Verkehrsschau | B | 2 Jahre (Regelverkehrsschau), 4 Jahre (sonstige Verkehrsschau) | Autobahn GmbH |
| Streckenkontrollen | B | Regelmäßig | Autobahn GmbH |
| Unfalldatenhaltung und -auswertung | B | kontinuierlich | Autobahn GmbH, Polizei |
| Unfallaufnahme | B | kontinuierlich | Polizei |

* B = Betrieb, E = Entwurf, N = Netzplanung, P = Planung

Neben den gesetzlich veranlassten Verfahren zum Sicherheitsmanagement setzen wir weitere Maßnahmen zur Verkehrssicherheit um. Darüber hinaus denken wir bereits potenzielle zukünftige Maßnahmen mit, um den Verkehr auf unseren Autobahnen auch bei zunehmendem Verkehrsaufkommen noch sicherer zu gestalten.

Gemeinsam mit der Ruhr-Universität Bochum haben wir ein Verkehrssicherheitsprogramm entwickelt, um anhand von Datenerhebungen die Art der Unfälle analysieren und so konkrete Handlungsempfehlungen und Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit vornehmen zu können. Darüber hinaus führen wir in regelmäßigen Abständen Sicherheitsaudits durch, um den sicheren Zustand und eine sichere Nutzung unserer Autobahnen zu garantieren. Da Tagesbaustellen statistisch gesehen ein hohes Unfallrisiko darstellen, haben wir ein Sicherheitskonzept für Tagesbaustellen entworfen. Mit einem sogenannten Phasenplankatalog für den Auf- und Abbau von Arbeitsstellen bereitet die Autobahn GmbH des Bundes derzeit die Einführung einheitlicher Regelungen zur Baustellenabsicherung und für deren sicheren Auf- und Abbau vor.

Laufende und zukünftige Maßnahmen:

- Das autobahninterne Vernetzungs- und Abstimmungs-gremium „Fachboard Verkehrssicherheit“ befasst sich seit der Gründung im Jahr 2023 fortlaufend mit den nachfolgenden Themen:
 - Schaffung und Weiterentwicklung einheitlicher Standards für die Verkehrssicherheitsarbeit (laufend)
 - Identifikation erfolgreicher Maßnahmen zur Bekämpfung von Unfallhäufungen (Best Practice) (laufend)
 - Erfahrungsaustausch (laufend)
- Bereitstellung der Unfalldaten für alle Mitarbeitenden der Autobahn über den Tim-Geo-Viewer (Fertigstellung Q2/2024)
- Entwicklung einer Software für die Unfallkommission (Ziel: bessere Auswertung der Unfalldaten). Die Implementierung geschieht nach und nach; beginnend 2023, Abstimmung einer bundesweit einheitlichen Methodik zur Bewertung von Unfallhäufungen sowie Arbeitsweise der Unfallkommissionen mit dem BMDV; Bekanntgabe einer entsprechenden Richtlinie durch das BMDV (2024)
- Bereitstellung von standardisierten Unfallauswertungen von Unfallhäufungen (2024)
- Erstellung und Etablierung eines Schulungskonzeptes für Unfallkommissionen (2024)
- Einführung einer Software für die Organisation und Durchführung von Sicherheitsaudits (Implementierung 2024)
- Die Autobahn GmbH ist als Ausbildungsbetrieb zertifiziert - Ausbildung von Sicherheitsauditoren und -auditorinnen (55 in 2023)
- Verbesserung der Situation beim Lkw-Parken (laufend)
- Gezielte Maßnahmen zur Reduzierung von Nässeunfällen: Verbesserung der Entwässerung oder Fahrbahngriffigkeit in auffälligen Abschnitten (laufend)
- Prüfung der Möglichkeiten für den Bau von Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zur Abfederung von Sicherheitsrisiken infolge gestiegener Lkw-Verkehrsmengen (2024/2025)



- Vermeidung von staubbedingten Auffahrunfällen durch nachfragegerechte Verkehrsführung in Arbeitsstellen („verkehrsverträgliches Bauen im Bestand“) (laufend)
- Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Leichtigkeit/Flüssigkeit des Verkehrs (Verminderung des Risikos von Auffahrunfällen), z. B. durch temporäre Seitenstreifenfreigabe oder verbesserte Verkehrsführung in Knotenpunkten (laufend)

Auch Kooperative Intelligente Verkehrssysteme (C-ITS) haben einen potenziell positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und sind die Voraussetzung für die sichere und hochgenaue Vernetzung und Kommunikation von Fahrzeugen mit der Autobahninfrastruktur. Verkehrsteilnehmende erhalten Informationen aus erster Hand über Direktkommunikation in ihre Fahrzeuge. In einem ersten Schritt stattet die Autobahn GmbH alle ihre Baustellenwarner („Fahrbare Absperrtafeln“) mit der Technik aus. Das Projekt C-ITS Baustellenwarner wurde am 28. Oktober 2022 in der Autobahnmeisterei Erkner (Brandenburg) gestartet. Bis Oktober 2023 wurden insgesamt 138 Fahrbare Absperrtafeln mit C-ITS ausgestattet. Die Ausstattung aller Fahrbarer Absperrtafeln ist bis Ende 2024 angestrebt. Einige Automobilhersteller bauen diese Technologie bereits in ihre neuen Fahrzeuge ein. Sie ist grenzüberschreitend nutzbar.

Derzeit erhält die Autobahn GmbH ausschließlich nicht personenbezogene und auch nicht personalisierbare Unfalldaten vom Statistischen Bundesamt. Sie hat damit nur eingeschränkten Zugang zu den für die Beurteilung des örtlichen Unfallgeschehens und die Herleitung geeigneter Gegenmaßnahmen erforderlichen Daten. Zugang zu weiteren Daten, insbesondere personenbezogenen oder personalisierbare Daten, müssen mit dem BMDV verhandelt werden. Bereits Daten, die Hinweise auf Fehler einzelner Unfallbeteiligter geben, werden als personalisierbare Daten betrachtet. Damit hat die Autobahn derzeit u. a. keine Möglichkeit, Unfallursachen zu ermitteln und das Unfallgeschehen im örtlichen Einzelfall – insbesondere an Unfallhäufungen – anhand der Unfallhergänge zu analysieren. Es ist ihr damit derzeit nicht möglich, im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung der Unfallkommissionen gezielte Gegenmaßnahmen gegen Unfallhäufungen zu entwickeln sowie allgemein mögliches infrastrukturseitiges Verbesserungspotential zu identifizieren. Behelfsmäßig ist sie insoweit derzeit auf die Unterstützung der Polizei im Rahmen ihrer Mitarbeit in den Unfallkommissionen angewiesen. Die Autobahn GmbH hat deshalb einen konkreten Vorschlag für eine notwendige Gesetzesänderung erarbeitet und dem BMDV vorgelegt.

Unsere Bemühungen im Bereich der Verkehrssicherheit werden im Rahmen verschiedener Sitzungen mit der Geschäftsführung besprochen. Im Jahr 2023 beispielsweise im Rahmen der eGF-Sitzung zur Verabschiedung des Sicherheitskonzeptes für Tagesbaustellen und zum Thema Verkehrssicherheitskonzept im Rahmen der Führungskräfte tagung.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Verkehrssicherheit

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|--|---|
| <p>Gesundheit und Wohlergehen</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 3.6 Bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Straßenverkehrsunfällen weltweit halbieren. | <p>Wir tragen aktiv dazu bei, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden auf den Autobahnen weiter zu erhöhen und setzen uns für eine Vielzahl an Maßnahmen für die Vermeidung von Verkehrsunfällen ein.</p> |
| <p>Nachhaltige Städte und Gemeinden</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 11.2 Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen. | <p>Wir arbeiten kontinuierlich daran, Staus und Unfälle zu reduzieren, um die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen. Damit setzen wir uns für eine sichere Infrastruktur im öffentlichen Raum ein.</p> |



4.7 Attraktive Arbeitgeberin



Die Autobahn GmbH beschäftigte zum Stichtag 31. Dezember 2023 insgesamt 12.766 Personen auf dauerhaften Stellen (100 Prozent). Den größten Anteil davon machen mit insgesamt 90,7 Prozent oder 11.581 die Tarifbeschäftigte aus. Gefolgt von zugewiesenen Landes- und Bundesbeamtinnen und Beamten mit 4,9 Prozent bzw. 630 Beschäftigten. Im Berichtsjahr konnte der Frauenanteil von 22,7 Prozent auf 23,4 Prozent gesteigert werden.

Tabelle 5: Übersicht der Beschäftigten der Autobahn GmbH

| Beschäftigte der Autobahn GmbH | Einheit | 2023 |
|--|-----------|--------|
| Mitarbeitende gesamt per 31.12.2023 | Headcount | 14.230 |
| Mitarbeitende auf dauerhafte Stellen per 31.12.2023 | Headcount | 12.766 |
| Davon Tarifbeschäftigte | % | 90,7 |
| Davon Zugewiesene | % | 4,9 |
| Davon Gestellte | % | 3,3 |
| Davon Außertariflich Beschäftigte | % | 1,0 |
| Davon Frauen | % | 23,4 |
| Davon Männer | % | 76,6 |
| Nachwuchskräfte (Studierende, Stipendiaten, Werkstudenten, Auszubildende und Praktikanten) per 31.12. 2023 | Headcount | 806 |
| Anteil Nachwuchskräfte an Mitarbeitende gesamt per 31.12.2023 | % | 5,7 |
| Mitarbeitende auf befristeten Stellen per 31.12.2023 | Headcount | 174 |
| Mitarbeitende auf passiven Stellen per 31.12.2023 | Headcount | 389 |
| Leiharbeitnehmer und Leiharbeitnehmerinnen per 31.12.2023 | Headcount | 95 |

Als attraktive Arbeitgeberin haben wir unsere unterschiedlichen Beschäftigtengruppen und ihre Erwartungen im Blick und gestalten das weitere Zusammenwachsen an unseren deutschlandweiten Standorten hin zu einem Team-Autobahn aktiv mit. Eines unserer Meilensteine im Berichtsjahr 2023 war die Verabschiedung unserer Nachhaltigkeitsstrategie, in der wir uns u. a. mit Chancen und Risiken personalrelevanter Entwicklungen wie dem Fachkräftemangel und demografischen Wandel auseinandersetzen. Unter der Überschrift „Wir für uns“ haben wir unternehmerische Lösungen erarbeitet, um als attraktive Arbeitgeberin für unsere aktuellen, aber auch künftigen Beschäftigten wahrgenommen zu werden. Im Fokus unserer Maßnahmen steht die Vereinbarkeit von Familie, Pflege, Ehrenamt und Beruf sowie die persönliche und fachliche Entwicklung unserer Beschäftigten. Damit wollen wir unseren Beschäftigten attraktive Rahmenbedingungen und langfristige Perspektiven bieten und die Mitarbeiterzufriedenheit stetig erhöhen.

Um dieses Nachhaltigkeitsziel zu erreichen, wurde im Berichtsjahr die erste Zufriedenheitsbefragung („PulsCheck“) unter allen Beschäftigten und an allen Standorten der Autobahn GmbH durchgeführt. Der Fragebogen enthielt insgesamt 25 Fragen zu 7 unterschiedlichen Aspekten der Zufriedenheit im Arbeitsalltag – darunter Kollegialität, Zusammenarbeit, Arbeitsorganisation, Führungsverhalten, Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf sowie Unternehmenskultur und die Kommunikation von Unternehmenszielen. Dabei wurde sichergestellt, dass die online gestützte Befragung datenschutzkonform, barrierefrei und unter Verwendung leichter Sprache durchgeführt wurde.

Mit einer autobahnweiten Beteiligungsquote von 61,62 Prozent haben wir repräsentative, belastbare sowie aussagekräftige Ergebnisse unserer Kolleginnen und Kollegen zu unterschiedlichen Aspekten der Zufriedenheit im Arbeitsalltags erhalten. Im Anschluss an die Befragung wurden die wichtigsten Entscheidungsgremien (Aufsichtsrat, Geschäftsführung, Mitbestimmung) sowie unsere Beschäftigten über die Befragungsergebnisse informiert und autobahnweite sowie standortspezifische Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit abgeleitet. Zusammen mit den Niederlassungen setzen wir das verabschiedete Maßnahmenprogramm über 2023 hinaus um und verfolgen die Wirksamkeit im Rahmen von regelmäßigen Monitorings bzw. Folgebefragungen.

Um die persönliche und langfristige Entwicklungsperspektive unserer Beschäftigten zu stärken, wurde das jährliche „Mitarbeiterjahresgespräch“ (MAJG) Ende 2022 eingeführt und erstmalig bis Mitte 2023 durchgeführt. Als offener Dialog zwischen Führungskraft und Mitarbeitenden

konzipiert, bietet das MAJG die Gelegenheit zum gegenseitigen, wertschätzenden Feedback. Im Gespräch können Entwicklungsziele und Qualifizierungsbedarfe in den Blick genommen werden, um die Beschäftigten in ihrer fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung zu unterstützen. Zudem wurden im Zuge der Auswertung der Gespräche neue fachliche und überfachliche Schulungsangebote entwickelt und mit einer Neuauflage des Bildungskatalogs der Autobahn GmbH allen Beschäftigten angeboten.

Zur Steigerung der Attraktivität als Arbeitgebermarke bieten wir unseren Beschäftigten eine Vielzahl an Leistungen und Benefits an. Damit soll die Bindung unserer Mitarbeitenden langfristig gestärkt und gesichert werden. Unsere Angebote decken die Bereiche Vorsorge, Mobilität, Gesundheit sowie Familienservices und Entwicklungschancen ab und stehen allen unseren Beschäftigtengruppen offen. Während des Berichtszeitraumes wurde unser Mitarbeiterempfehlungsprogramm aus dem Jahr 2022 überarbeitet und auf nunmehr alle externen Stellenausschreibungen – außer Auszubildendenstellen – erweitert. Ebenfalls in den Berichtszeitraum fallen die tarifvertraglichen Ergänzungen für Nachwuchskräfte. Demnach werden Nachwuchskräfte, die planmäßig im Gefahrenraum Autobahn eingesetzt werden, mit einer Grundfähigkeitsversicherung – vergleichbar zu den Beschäftigten – zusätzlich abgesichert.


Uns ist bewusst, dass Veränderungen und Umbrüche im Privaten ebenso dazu gehören wie in der Arbeitswelt. Deshalb bieten wir eine Vielzahl an Beratungs- und Unterstützungsleistungen an, um die Vereinbarkeit von Familie, Pflege, Ehrenamt und Beruf zu gewährleisten. Dazu gehören flexible und ortsunabhängige Arbeitszeitmodelle wie bspw. Mobiles Arbeit und Telearbeit genauso dazu, wie individuelle Lösungen bei der Eingliederung im Zuge längerfristiger Abwesenheiten wie z. B. Elternzeit, Krankheit oder der Pflege von Angehörigen. Bis zum Stichtag 31. Dezember 2023 waren in allen Niederlassungen der Autobahn GmbH Betriebsvereinbarungen zum mobilen Arbeiten sowie zur Telearbeit vereinbart.

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Mitbestimmungsgremien ist uns wichtig. Das Engagement unserer Kolleginnen und Kollegen in unseren vielfältigen Vertretungsstrukturen (der betrieblichen Mitbestimmung, der Jugend- und Auszubildendenvertretung sowie der Schwerbehindertenvertretung) schätzen wir dabei wert und unterstützen es aktiv durch Angebote für Aus- und Weiterbildungen. Dadurch stellen wir sicher, dass unsere Beschäftigten ihre Beteiligungs- und Mitwirkungsrechte wahrnehmen können und wir gemeinsam an einer nachhaltigen Entwicklung unseres Unternehmens arbeiten können.

Nach dem Tarifvertrag zur Regelung der Betriebsstruktur gliedert sich die Autobahn GmbH in 42 Betriebe. Bis zum Stichtag 31. Dezember 2023 waren in allen 42 Betriebsstätten der Autobahn GmbH Vertretungsorgane der betrieblichen Mitbestimmung gewählt und haben ihre Arbeit aufgenommen. Für überbetriebliche Angelegenheiten, die nicht in jedem Betrieb einzeln geklärt werden können, liegt die Zuständigkeit beim Gesamtbetriebsrat. Daneben sind bei der Autobahn GmbH weitere 39 Schwerbehindertenvertretungen sowie die Gesamtschwerbehindertenvertretung aktiv. Sie vertritt die unternehmensweiten Inte-

ressen der schwerbehinderten Beschäftigten, sowie die Interessen der Beschäftigten, die in Betrieben tätig sind und für die eine Schwerbehindertenvertretung entweder nicht gewählt worden ist oder nicht gewählt werden kann, weil weniger als fünf schwerbehinderte Menschen beschäftigt werden. Weitere insgesamt 26 Jugend- und Ausbildungsvertretungen runden die bis zum Stichtag 31. Dezember 2023 gewählten Mitbestimmungsgremien bei der Autobahn GmbH ab und gestalten die Entwicklung unseres Unternehmens aktiv mit.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Attraktive Arbeitgeberin

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|--|---|
| <p>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 8.3 Schaffung menschenwürdiger Arbeitsplätze und Förderung von Unternehmertum, Kreativität und Innovation ▪ 8.5 Förderung von dauerhaftem, breitenwirksames und nachhaltigem Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit ▪ 8.8 Schutz von Arbeitsrechten und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen | <p>Wir sorgen durch attraktive Arbeitsbedingungen sowie wettbewerbsfähige Entlohnung und Zusatzleistungen für eine nachhaltige Personalpolitik. Wir wollen unseren Beschäftigten attraktive Rahmenbedingungen und langfristige Perspektiven bereitstellen. Wir stehen für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Mitbestimmungsgremien und stellen sicher, dass unsere Beschäftigten ihre Beteiligungs- und Mitwirkungsrechte wahrnehmen können.</p> |

4.8 Arbeitssicherheit und Gesundheits- schutz



Für den Betrieb der bundesdeutschen Autobahnen ist die Sicherheit unserer Mitarbeitenden von höchster Relevanz. Sichere und gesunde Arbeitsbedingungen sind der wichtigste Faktor für Produktivität, Motivation und Arbeitszufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Daher verstehen wir Arbeits- und Gesundheitsschutz ganzheitlich und als gemeinsames Anliegen aller Beschäftigten. Zur Förderung von Gesundheit und Mitigation von arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren arbeiten wir in interdisziplinären Fachgruppen zusammen und berücksichtigen in unseren Konzepten (zur Verhaltens- und Verhältnisprävention sowie der medizinischen und beruflichen Rehabilitations- und Inklusionsförderung) die unterschiedlichen Bedürfnisse und individuellen Situationen unserer Beschäftigtengruppen. Unter dem Slogan: „Gemeinsam für sichere Arbeitsplätze. Für sichere Autobahnen“, verpflichten wir uns, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren für alle Beschäftigten der Autobahn GmbH zu treffen.

Unser Ziel ist es, die meldepflichtigen Arbeitsunfälle (in 2022: 486; in 2023: 462) unter allen Beschäftigtengruppen der Autobahn GmbH gesamthaft um 5 Prozent bis 2030 gegenüber 2022 zu reduzieren.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind integriert in unser tägliches Handeln. Im Mittelpunkt stehen die Identifikation und Mitigation arbeitsbedingter Gefährdungen und der bestmögliche Umgang mit Belastungspotentialen. Im Berichtszeitraum wurden auf Grundlage eines interdisziplinären Strategieworkshops wichtige Kernbereiche wie z. B. der Aufbau einer holistischen Kennzahlensystematik, der Auf- und Ausbau von Interventionen der Gesundheitsförderung und Ergonomie, Maßnahmen im Umgang mit Leistungsgewandelten Mitarbeitenden bzw. dem Betrieblichen Eingliederungsmanagement identifiziert und an bestehende Strukturen und Prozesse angepasst, um die Arbeitsbedingungen und Unterstützungsmöglichkeiten für Beschäftigte zu verbessern und Präventionsmaßnahmen gegen gesundheitliche Belastungen abzuleiten.

Dabei verfolgen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz die folgenden konkreten Ziele:

- Vermeidung von tödlichen Unfällen bei der Arbeit und auf dem Weg von und zur Arbeit
- Eine 100 prozentige Tragequote der persönlichen Schutzausrüstung
- Sicherstellung der vorschriftengerechten Absicherung von Bau- und Arbeitsstellen auf und an der Autobahn gemäß Richtlinie RSA 21
- Reduzierung der Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle durch geeignete Maßnahmen
- Eine umfassende Erkennung und Vermeidung/Beseitigung arbeitsbedingter Gefährdungen für das seelische Wohlbefinden und die psychische Gesundheit
- Die Förderung beruflicher Teilhabe unter Berücksichtigung individueller Bedarfe (z. B. für Menschen mit Behinderung, Leistungsgewandelte, Langzeiterkrankte)

Die Wirksamkeit unserer Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz evaluieren wir in regelmäßig stattfindenden Audits, persönlichen Gesprächen mit den Fachverantwortlichen für Arbeitssicherheit sowie in Expertenrunden wie dem Fachboard für Arbeitssicherheit. Eine wichtige Grundlage hierfür bietet u. a. unsere systematische Erfassung, Dokumentation und Auswertung von Unfallzahlen, welche u. a. Informationen zu den Unfallschwerpunkten und den Unfallhäufigkeiten enthalten. Eine weitere wichtige Grundlage für die Sensibilisierung unserer Beschäftigten für die unterschiedlichen Unfall- und Gefahrenquellen bilden unsere aktuell gehaltenen Gefährdungsbeurteilungen sowohl für den Betriebsdienst als auch die Verwaltungsbereiche.

Durch regelmäßige Pflichtschulungen, die wir zum Teil schon in den Onboarding-Prozess integrieren, und gezielte Weiterbildungen fördern wir die Kompetenzen und das Bewusstsein unserer Mitarbeitenden für ein sicheres Arbeiten in allen Bereichen des Unternehmens. Die vielfältigen Arbeitsfelder bei der Autobahn GmbH erfordern ein zielgruppenspezifisches Schulungsprogramm. Daher produzieren wir in Zusammenarbeit mit unseren Beschäftigten, den Fachkräften für Arbeitssicherheit und der Unfallversicherung Bund und Bahn Arbeitsschutzfilme, führten Risiko-Parcours sowie Fahr-sicherheitstrainings durch und schulen bzw. qualifizieren unsere Fach- und Führungskräfte entsprechend ihren spezifischen Arbeitsbedingungen.

Insbesondere die Arbeit im Gefahrenraum Autobahn² macht spezielle Betreuungs- und Präventionsleistungen erforderlich. Mit dem Ziel einer autobahnweiten Versorgung bis 2025 wurden im Berichtsjahr in den Niederlassungen Rheinland, West, Nordwest, Nord, Südbayern insgesamt 14 Schulungen mit 150 Führungskräften zum Thema „Traumasensible Personalführung“ durchgeführt sowie in 12 Seminaren insgesamt 134 Gesundheitslotsinnen und -lotsen zu diesem Thema ausgebildet. Im Jahr 2024 folgen die Niederlassungen Ost und Südwest. Bis 2025 sollen schließlich auch die Niederlassungen Westfalen, Nordbayern und Nordost das Traumakonzept ausgerollt haben. Mit diesem niedrigschwelligen Beratungsangebot stellen wir sicher, dass Gesundheitslotsen als Schnittstelle und Multiplikatoren für Präventionsmaßnahmen fungieren und gleichzeitig eine Sensibilisierung für betroffene Beschäftigte sichergestellt wird.

Ein weiterer Baustein der Unterstützung unserer Beschäftigten sind Beratungsleistungen unseres Kooperationspartners „awo lifebalance“, welche allen Beschäftigten offenstehen und nicht nur bei beruflichen und privaten Konflikten, gesundheitlichen oder finanziellen Herausforderungen beraten, sondern auch Führungskräfte zu Fragen der Rollenausübung unterstützen.

Neben sicheren und gesunden Arbeitsbedingungen wollen wir unsere Beschäftigten auch dabei unterstützen, ihre Lebensführung und Arbeitsweise gesundheitsförderlich zu gestalten. Mit der kostenfreien Bereitstellung eines digitalen, appbasierten Assistenten für alle Beschäftigten der Autobahn GmbH finden alle Dimensionen individuellen Wohlbefindens eine regelmäßige Unterstützung. Ergänzend hierzu wurden unseren Beschäftigten im Jahr

2023 komplementäre Präventionsleistungen der Deutschen Rentenversicherung angeboten.

Zu sämtlichen Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes informieren wir im Intranet. Die Informationen umfassen alle Vorgaben und Abläufe zur Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz und zielen auf die Sensibilisierung unserer Beschäftigten zu Fragen des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes ab.

Unsere Bemühungen im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz werden eng von der Geschäftsführung begleitet. Sie wird in regelmäßigen Abständen über die Unfallstatistik und den Entwicklungen und Fortschritten informiert. Um dem Thema die entsprechende Relevanz zu geben, veröffentlichen wir regelmäßig unseren „Jahresbericht Arbeitssicherheit“ mit einem Vorwort der Geschäftsführung.



Tabelle 6: Kennzahlen für 2023

| | 2023 |
|---|------|
| Meldepflichtige Arbeitsunfälle (gesamt >3 Tage Abwesenheit) | 462 |
| Schwere Arbeitsunfälle (gesamt > 20 Tage Abwesenheit) | 133 |
| Tödliche Unfälle | 0 |

² Der Begriff umfasst den Bereich der Autobahnen und die angrenzenden Bereiche, in denen ein Kontakt mit dem Kfz-Verkehr nicht ausgeschlossen werden kann.



Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|--|--|--|
| <p>Gesundheit und Wohlergehen</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 3.4 Förderung der physischen Gesundheit und des Wohlergehens | <p>Wir verpflichten uns, erforderliche Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren zu treffen und setzen uns für das physische und mentale Wohl unserer Beschäftigten ein.</p> |
| <p>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 8.8 Schutz der Arbeitsrechte schützen und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen | <p>Für uns ist es essenziell, dass die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeitenden jederzeit gewährleistet wird. Durch ein Arbeitsschutzmanagementsystem schaffen wir ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld, reduzieren Unfälle, senken die psychische Belastung und fördern das Bewusstsein unserer Mitarbeitenden durch regelmäßige Schulungen und unser betriebliches Gesundheitsmanagement.</p> |

4.9 Diversität und Chancengleichheit



Als Unternehmen des Bundes mit knapp 300 Standorten deutschlandweit verstehen wir uns als Spiegelbild der Gesellschaft und leisten unseren Beitrag für ein diskriminierungsfreies und gleichstellungsförderndes Arbeitsumfeld. Die Förderung von Vielfalt, Fairness und Chancengleichheit auf allen Ebenen unseres Unternehmens ist Bestandteil der Richtlinie für eine aktive Beteiligungsführung bei Unternehmen mit Bundesbeteiligung (PCGK) sowie unserer Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategie. Die Geschäftsführung gestaltet die strategische Ausrichtung sowie das Maßnahmenprogramm beim Thema Diversität und Chancengleichheit im Rahmen von Beschlussfassungen aktiv mit.

Im Fokus unserer Bemühungen stehen dabei die Sensibilisierung, die Qualifizierung sowie die Vernetzung unserer Mitarbeitenden für ein respektvolles, chancengerechtes und faires Miteinander am Arbeitsplatz.

Im Oktober 2023 fand unser 2. Diversity Tag mit zahlreichen, bundesweiten (Mitmach-)Aktionen, Gesprächs- und Informationsveranstaltungen zu den Schwerpunktthemen der Abteilung Diversity Management statt. Zusammen mit engagierten Vertreterinnen und Vertretern unserer unternehmenseigenen Netzwerke wie z. B. dem „Frauennetzwerk Autobahn [f.]“ bzw. dem „Network Pride“ haben wir unterschiedliche Dialog- und Austauschformate während des Berichtszeitraumes durchgeführt, um zu sensibilisieren und um Vielfalt im Unternehmen sichtbar zu machen.

Eine vielfältige Belegschaft ist für uns ein wichtiger Erfolgs- und Attraktivitätsfaktor. Hierfür spielen alle unsere Führungskräfte eine entscheidende Rolle. Denn die Vielfalt unserer Belegschaft zu erhöhen, hängt ganz wesentlich von den personellen Auswahl-, und Förderentscheidungen unserer Führungskräfte ab.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen insgesamt und insbesondere in Führungspositionen zu

erhöhen. Neben den gesetzlichen Anforderungen, den Anteil von Frauen in E1 und E2-Führungspositionen zu fördern, haben wir uns im Jahr 2023 zum Ziel gesetzt, den Frauenanteil in der Führungsebene E3, die das mittlere Management abbildet, bis zum Jahr 2030 auf 30 Prozent zu erhöhen. Mit dieser Selbstverpflichtung schaffen wir Anreizstrukturen zur Übernahme von (Führungs-)Verantwortung mit dem Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis von Frauen und Männern auf allen Ebenen der Autobahn GmbH zu unterstützen und sicherzustellen.

Tabelle 7: Frauenanteil in Führungspositionen Stand 12/2023

| Kennzahl | Ziel |
|----------------------------------|---|
| Frauenanteil in Führungsebene E1 | Von aktuell 24,1% auf 25% bis Ende 2025 |
| Frauenanteil in Führungsebene E2 | Von aktuell 21,6% auf 30% bis Ende 2025 |
| Frauenanteil in Führungsebene E3 | Von aktuell 25,9% auf 30% bis Ende 2030 |

Unsere Zielperspektive wird durch flankierende Maßnahmen unterstützt: Ein erstes Mentoringprogramm für Frauen in Führung wurde 2023 erfolgreich abgeschlossen und wird künftig als Crossmentoring-Programm weitergeführt. Auch im Bereich Qualifizierung wurden im Laufe des Berichtszeitraumes spezifische Coachingangebote für Frauen in Führung angeboten, die insbesondere geschlechterspezifische Fragestellungen und Herausforderungen aufgreifen.



Bei der Beschäftigung von Schwerbehinderten streben wir eine höhere Beschäftigungsquote an, auch wenn wir die gesetzlichen Vorgaben bereits erfüllen. Grundlage ist die im Jahr 2023 verabschiedete Inklusionsvereinbarung. Darin definieren wir verpflichtende Handlungsfelder und Regelungen, um insbesondere:

- Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung oder ihnen Gleichgestellte im Unternehmen zu erhalten und zu sichern,
- Neueinstellungen von Menschen mit Behinderung zu fördern,
- Ausbildungsplätze für Jugendliche mit Behinderung anbieten zu können und Praktika für diese zu fördern,

- Rahmenbedingungen für Sensibilisierungen und Qualifizierungen von Mitarbeitenden und Führungskräften zur Inklusion zu definieren sowie
- ein möglichst hohes Maß an Barrierefreiheit für schwerbehinderte Beschäftigte in den arbeitstäglichen Herausforderungen zu erzielen – insbesondere in den Bereichen Arbeitsplatz und IT-Ausstattung, der (digitalen) Kommunikation sowie der Gebäudegestaltung.

Als Mitglied im Netzwerk Charta der Vielfalt stehen wir in einem stetigen Austausch mit anderen Unternehmen und setzen uns aktiv für ein diskriminierungs- und vorurteilsfreies Arbeitsumfeld ein. Wir sind davon überzeugt, dass Chancengleichheit und Vielfalt unser Unternehmen bereichert und zu einem toleranten und wertschätzenden Verhalten im #teamautobahn führt.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Diversität und Chancengleichheit

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|---|---|
| <p>Geschlechter Gleichheit</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.1 Abschaffung aller Formen der Diskriminierung von Frauen ▪ 5.5 Sicherstellung der wirksamen Teilhabe von Frauen und ihrer Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung | <p>Diversität, Inklusion, Chancengleichheit sowie gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungsverantwortung fördern wir auf allen Ebenen unseres Unternehmens. Wir sind davon überzeugt, dass Chancengleichheit und Vielfalt unser Unternehmen bereichert und in jeglicher Hinsicht zu einem toleranten und wertschätzenden Verhalten führt.</p> |
| <p>Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern</p>  | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 10.2 Förderung aller Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Behinderung, Rasse, Ethnizität, Herkunft, Religion oder wirtschaftlichem oder sonstigem Status zu Selbstbestimmung befähigen und ihre soziale, wirtschaftliche und politische Inklusion | <p>Unsere Unternehmenskultur lebt von einer offenen Kommunikation, kollegialer Zusammenarbeit, Integrität und gegenseitiger Rücksichtnahme. Dazu gehören auch Fairness, Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt auf allen Ebenen unseres Unternehmens – unabhängig von Geschlecht, der sozialen Herkunft, dem kulturellen Hintergrund, der körperlichen und/oder kognitiven Beeinträchtigung oder auch der sexuellen Orientierung.</p> |

4.10

Aus- und Weiterbildung



Qualifizierung sowie die Aus- und Weiterbildung unserer Beschäftigten liegen in unserem eigenen Interesse und sind unsere Antwort auf den Fachkräftemangel und den demografischen Wandel. Unsere vielseitigen Einstiegs- und internen Entwicklungsangebote – ob als Nachwuchskraft, Quereinsteiger oder als qualifizierte Fachkraft – bieten Interessierten die Möglichkeit, Teil des #teamautobahn zu werden und aktiv an der Zukunft der Mobilität mitzuwirken. Unser Ziel ist es, für unsere Beschäftigten unterschiedliche Anreize zu schaffen, um ihre persönlichen Fähigkeiten zu entfalten, ihre Kenntnisse und Fertigkeiten zu erweitern, aber auch die sozialen wie methodischen Kompetenzen weiter auszubauen.

II Unser Engagement im Bereich Ausbildung

Die Autobahn GmbH bietet Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden die individuell passende Möglichkeit für einen Einstieg in unser Unternehmen: Neben der Berufsausbildung und Praktika bietet die Autobahn GmbH weitere Einstiegsmöglichkeiten über das Duale Studium, das Werkstudium oder Förderungen im Rahmen von Studienbeihilfen an, um Absolventinnen und Absolventen aus dem akademischen Bereich als Zielgruppe anzusprechen.

Besonders wichtig dabei ist uns, ein flächendeckendes Angebot anbieten zu können, das im gesamten Bundesgebiet Menschen erreicht, die sich für eine Ausbildung oder ein Studium bei der Autobahn GmbH begeistern können. 2023 konnten wir unsere Kooperationen mit Hochschulen auf insgesamt 18 ausbauen. Diese Bestrebungen setzen wir in den kommenden Jahren fort. Das duale Studium ist für die Autobahn GmbH das Mittel der Wahl, wenn es um die planbare Ausbildung und Gewinnung zukünftiger Ingenieurinnen und Ingenieure geht. Seit dem Betriebsstart am 01. Januar 2021 haben wir die Anzahl dual Studierender kontinuierlich gesteigert: 92 Studierende waren Ende des Jahres 2023 in sieben Niederlassungen bei der Autobahn GmbH beschäftigt.

Im Jahr 2023 wurde die Berufsausbildung an 161 unterschiedlichen Standorten wahrgenommen. Das Angebot der Autobahn GmbH trägt somit dazu bei, Berufsausbildung auch in ländlichen und strukturschwächeren Gegenden attraktiv zu gestalten und eröffnet jungen Menschen eine langfristige Perspektive auch außerhalb von Ballungsgebieten.

Zum 31. Dezember 2023 beschäftigte unser Unternehmen 806 Nachwuchskräfte – darunter fallen Auszubildende, Studierende, Stipendiaten, Trainees, Werkstudierende sowie Praktikantinnen und Praktikanten. Im Vergleich zum Vorjahr konnte die Anzahl der Nachwuchskräfte um rund 30 Prozent gesteigert werden.

II Unser Engagement im Bereich Weiterbildung

Mit dem Zukunftscampus haben wir einen zentralen Lernort geschaffen, dessen Aufgabe es ist, ein Lern- und Bildungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen zu entwickeln. Neben dem Angebot an fachlichen und überfachlichen Schulungen sowie E-Learnings für alle Beschäftigten, enthält der Bildungskatalog auch spezielle Angebote für Führungskräfte sowie Ausbilderinnen und Ausbilder.

Im Berichtszeitraum 2023 haben wir das Angebot an fachlichen und überfachlichen Schulungen weiter ausdifferenziert und an die Bedarfe und Bedürfnisse unserer Beschäftigten angepasst. Auch die Standorte für Präsenzschulungen wurden ausgeweitet, um die Vernetzung und das Miteinander der Kolleginnen und Kollegen weiter zu fördern. Mit der überarbeiteten 2. Auflage unseres Bildungskatalogs haben wir die Anzahl an verfügbaren und über unsere Lernplattform KARL bereitgestellten E-Learnings erweitert. Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 243 thematisch unterschiedliche E-Learnings abgeschlossen.

Durch verpflichtende Schulungen unserer Beschäftigten schärfen wir das Bewusstsein für wichtige unternehmerische Strukturen, Prozesse und Regelwerke und verankern die Grundlagen unserer Zusammenarbeit langfristig im Unternehmen. Zu den Pflichtschulungen und arbeitschutzbezogene Schulungen zählen:


1. Tätigkeitsbezogene Schulungen für bestimmte Beschäftigtengruppen wie z. B. Geräteführer (Motorsäge, Gabelstapler, Hubarbeitsbühne, Ladekran, etc.)
2. Schulungen, die nach dem Arbeitsschutzgesetz oder den Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung für Beschäftigte mit Sonderfunktionen wie z. B. Sicherheitsbeauftragte, Ersthelfende oder Brandschutz helfende vorgegeben sind.
3. Pflichtschulungen, die von allen Mitarbeitenden (exklusiv passiv Beschäftigte und Stipendiaten) der Autobahn GmbH besucht werden müssen wie Compliance, Datenschutz oder die Basisschulung Informationssicherheit.

Tabelle 8: Fertiggestellte Schulungen 2023

| Schulungen | fertiggestellt |
|---------------------------------|----------------|
| Pflichtschulung Datenschutz* | 11.979 |
| Pflichtschulung Compliance** | 13.183 |
| Schulungen Arbeitssicherheit*** | 12.253 |

*= alle Beschäftigten – exklusive Stipendiaten mit erneuter Fälligkeit 365 Tagen nach Abschluss
 **= alle Beschäftigten – exklusive Stipendiaten mit erneuter Fälligkeit 1.095 Tage nach Abschluss
 ***= Pflichtschulung für alle Beschäftigten mit Bürotätigkeit (exklusiv Stipendiaten, Straßenwärter/innen, Auszubildende zum Straßenwärter/in) mit erneuter Fälligkeit 365 Tage nach Abschluss sowie Unterweisung „Winterdienst“ für alle Beschäftigten des Straßenbetriebsdienstes mit erneuter Fälligkeit 365 Tage nach Abschluss

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Aus- und Weiterbildung

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|--|--|
| Hochwertige Bildung  | <ul style="list-style-type: none"> 4.4 Qualifizierung inklusive fachlicher und beruflicher Qualifikationen für eine Beschäftigung, eine menschenwürdige Arbeit und Unternehmertum 4.7 Vermittlung notwendiger Kenntnisse und Qualifikationen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung 4.a Bildungseinrichtungen (aus-)bauen, die behinderten- und geschlechtergerecht sind und eine sichere, gewaltfreie, inklusive und effektive Lernumgebung bieten | <p>Wir wollen unseren Beschäftigten attraktive Rahmenbedingungen und langfristige Perspektiven bereitstellen, um die Mitarbeitendenzufriedenheit stetig zu erhöhen. Dafür entwickeln wir eigene Fort- und Weiterbildungsangebote und bieten Formate, die lebenslanges Lernen und Austausch fördern. Dabei legen wir großen Wert auf die Entwicklung unserer Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte mit dem Ziel, das weitere Zusammenwachsen im gesamten Unternehmen zu stärken.</p> |

4.11 Ehrenamtliches Engagement



Über die in Kapitel 4 berichteten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen hinaus möchten wir über dieses weitere Thema berichten, das nach HGB jedoch unwesentlich und somit nicht berichtspflichtig ist. Dieses Unterkapitel 4.11 ist daher nicht Teil des nichtfinanziellen Berichts.

Die Wahrnehmung ehrenamtlicher Tätigkeiten und die Förderung des bürgerschaftlichen Engagements ist uns ein wichtiges Anliegen. Um unserer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung nachzukommen, unterstützen wir unsere Kolleginnen und Kollegen in einer Vielzahl von Fällen:


Neben den bereits bestehenden Möglichkeiten der Arbeitsbefreiung unter Fortzahlung des Entgelts bei der Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten sowie der Teilnahme an Sitzungen von Prüfungs- und Berufsbildungsausschüssen nach dem Berufsbildungsgesetz gibt es seit 2023 ausdrücklich auch die Möglichkeit einer Arbeitsbefreiung unter Fortzahlung des Entgelts für Prüferinnen und Prüfer in der Aus- und Weiterbildung sowie für Prüferinnen und Prüfer in Sach- und Fachkundeprüfungen für dahingehende Qualifizierungsmaßnahmen in Grundlagen- und Aufbau Seminaren.

Im Berichtszeitraum 2023 haben die Tarifvertragsparteien zudem eine einheitliche Regelung über einen Freizeitausgleich für ehrenamtliche Tätigkeiten für Beschäftigte der Autobahn GmbH vereinbart: Nunmehr erhalten Beschäftigte einen Tag Freizeitausgleich unter Fortzahlung des Entgelts, wenn sie mindestens seit einem Jahr an durchschnittlich mindestens drei Stunden wöchentlich ehrenamtlich tätig sind und dafür keine Aufwandsentschädigung erhalten, die über die Erstattung von Auslagen und Unkosten hinausgehen.

Schon bisher war eine bezahlte Freistellung in einer Vielzahl von Fällen möglich, z. B. ehrenamtlichen Tätigkeiten als Jugendgruppenleiter, für das Technische Hilfswerk und die Freiwilligen Feuerwehren sowie die Mitwirkung beim Katastrophenschutzdienst als auch für die Arbeit als ehrenamtliche Richterinnen und ehrenamtlicher Richter.

Als Bundesunternehmen möchten wir unserer Vorreiterrolle gerecht werden und arbeiten an weiteren Maßnahmen und Lösungen, damit unsere Kolleginnen und Kollegen ihr soziales bzw. ehrenamtliches Engagement gut mit dem Berufsalltag vereinbaren können.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Ehrenamtliches Engagement

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|--|---|---|
| <p>Nachhaltige Städte und Gemeinden</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 11 a. Unterstützung von positiven wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Verbindungen zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten durch eine verstärkte nationale und regionale Entwicklungsplanung | <p>Als einer der größten öffentlichen Infrastrukturbetreiber in Deutschland und Europa haben wir eine Vorbildfunktion mit internationaler Strahlkraft. Zusätzlich engagieren wir uns regional bei sozialen Projekten.</p> |

4.12

Verantwortung in der Lieferkette



Der Aufbau der Organisation sowie die Etablierung von Prozessen der Einkaufs- und Vergabestellen der Zentrale und der Niederlassungen für Bau- und Non-Bauleistungen konnten im Berichtszeitraum 2023 weiter vorangetrieben werden. Es wurden Grundsätze und Standards in Bezug auf Nachhaltigkeit stärker etabliert.

Insbesondere in ersten Vergabeverfahren im Baubereich wurden umweltrelevante Kriterien in die Bewertung der Angebote berücksichtigt. Eine strukturierte Beurteilung der Lieferantinnen und Lieferanten zur Förderung des Umweltschutzes in allen Aufgabengebieten der Autobahn GmbH erfolgte bisher aus Kapazitätsgründen nicht, ebenso die Klassifizierung und Dokumentation der Lieferantinnen und Lieferanten und Auftragnehmenden hinsichtlich ihrer Zertifizierung im Umwelt- und Sozialbereich.

Abbildung 7: Anzahl Lieferanten/Auftragnehmer mit Umsätzen im GJ 2023

| | gesamt 2023 | neu ab 01.01.2023 | gesamt 2023 | neu ab 01.01.2023 |
|------------------------|-----------------------|-------------------|-------------|-------------------|
| | Rechnungskreis (RK) 1 | RK 1 | RK 2 | RK 2 |
| Zentrale | 1.428 | 330 | 53 | 7 |
| Niederlassungen | 22.689 | 3.125 | 6.927 | 1.427 |

Bei der Autobahn GmbH ist eine SAP-seitige, work-flow-basierte Strategie zur Freigabe von Bestellungen implementiert. Bei definierten Vergaben bzw. Bestellfreigaben oberhalb einer bestimmten Wertgrenze wird die Geschäftsführung beteiligt.

Im Berichtsjahr 2023 wurden weitere umweltbezogene Zuschlagskriterien für Vergabeverfahren im Bau-Bereich entwickelt und teilweise bereits in Pilotprojekten erprobt sowie bereits im vorherigen Berichtsjahr begonnene Vergabeverfahren abschlossen bzw. ausgewertet. Im Folgenden werden die jeweiligen Vergabeverfahren und die zugehörigen Wertungsmechanismen dargestellt:

- **CO₂-Kostenmodelle** (Bewertung CO₂-Verbrauch)
Beim Verfügbarkeitskostenmodell handelt es sich um eine Vergabe- und vertragsrechtliche Möglichkeit der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch die Baumaßnahme)

Tabelle 9: Pilotprojekte CO₂-Kostenmodelle

| Objekt/Maßnahme | Niederlassung |
|---|---------------|
| A9; km 161,6–185,0; ERN Fahrbahn bRF, Los 2 Streckenbau | Ost |
| A63; Deckenerneuerung zwischen AS KiBo und AS Freimersheim | West |
| A7; Fahrbahndeckenerneuerung Rifa DK von Grenze zu DK bis km 5,50 im Abs. 020 in 2023 | Nord |
| A7; Fahrbahndeckenerneuerung Rifa HH von Grenze zu DK bis km 5,50 im Abs. 020 in 2024 | Nord |

▪ **Verfügbarkeitskostenmodelle**

Beim Verfügbarkeitskostenmodell handelt es sich um eine Vergabe- und vertragsrechtliche Möglichkeit der Beschleunigung von Baumaßnahmen und Reduzierung von Verkehrsbeeinträchtigungen. Durch diese geringeren Beeinträchtigungen u. a. werden Staus reduziert und damit CO₂ eingespart.

Tabelle 10: Pilotprojekte Verfügbarkeitskostenmodelle

| Objekt/Maßnahme | Niederlassung |
|---|---------------|
| Fahrbahndeckenerneuerung im Bereich der AS Hirschberg an der A5 | Südwest |
| A60; Fahrbahnerneuerung zw. dem Rüsselsheimer Dreieck und dem Mainspitzdreieck (km 3,0–km 10,0; FR Mainz) | West |
| A60; Fahrbahnerneuerung zw. AS Ingelheim West – AD Nahetal | West |

Der Katalog möglicher Zuschlagskriterien umfasst u. a. die Verwendung von Recyclingmaterial, Nebenprodukten und wiederverwendetem Material, die Reduzierung der Dauer der Verkehrsbehinderung, Brückenzustandsnoten etc. Die Entwicklung und der Einsatz nachhaltiger, alternativer Baustoffe sollen ebenfalls vorangetrieben werden. Einzelne Pilotprojekte wurden bereits gestartet. Die Autobahn GmbH ist an die folgenden Handbücher des Bundes für Vergabeverfahren im Straßen- und Brückenbau gebunden:

- Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB)
- Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Lieferungen und Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA L-StB)
- Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA F-StB).

Zusätzlich ist die Abfrage im Wettbewerbsregister vor Zuschlagserteilung obligatorisch. Im Vergabemanager der Autobahn GmbH ist ein entsprechendes Feld vorgesehen, durch das die Abfrage dokumentiert wird. Der entsprechende Auszug findet sich dann in der Vergabeakte. Durch vermehrte Maßnahmen wie lokale Lagerung und Aufbereitungen von ausgebauten Materialien zum Wiedereinbau und der somit direkten Wiederverwendung vor Ort wird die Umweltbelastung (auf Baustellen) reduziert.

Die Autobahn GmbH ist der Ansicht, dass die Nachhaltigkeitsanforderungen auch im Autobahnbau weiter steigen werden. Darauf müssen alle Beteiligten eingestellt sein und sind es nach unserer Wahrnehmung auch.

Ein weiteres Ziel ist die flächendeckende Implementierung und Etablierung des Einsatzes der Building Information Modelling-Methode (BIM) in den Planungs- und Bauprojekten der Autobahn GmbH bis hin zum Regelprozess, um diese langfristig als Standard in der Unterneh-

menskultur zu verankern. Die BIM-Methode ist ein Teilaspekt der Digitalisierung des Bauwesens, eine Methode der optimierten, softwaregestützten Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauvorhaben, basierend auf der aktiven Vernetzung aller am Bau Beteiligten. Durch den Einsatz digitaler Werkzeuge und Formate wird eine durchgängige und strukturierte Verfügbarkeit aller relevanten Informationen zu Bauwerken ermöglicht. Grundlage ist ein dem Planungs- bzw. Baufortschritt angepasstes digitales 3D-Modell. Die Bauwerksdaten werden dabei digital bauteilbezogen im Modell hinterlegt. Dadurch können Fehler bereits im Planungsprozess vermieden werden, die bislang erst im Zuge der Baudurchführung erkannt werden konnten. So können wir künftig die Baudurchführung wesentlich störungsfreier gestalten und die Effizienz der mit der BIM-Methode geplanten Bauwerke

erhöhen. Das dreidimensionale digitale Abbild wird aber nicht nur in der Planungs- und Bauphase verwendet, sondern im gesamten Lebenszyklus des Bauwerks genutzt. Damit stehen Erkenntnisse über Materialien und ihre Eigenschaften über den gesamten Lebenszyklus des Bauwerks unmittelbar zur Verfügung und die Transparenz in der Lieferkette wird erhöht. Für eine wirtschaftlich erfolgreiche Anwendung der BIM-Methode werden derzeit die entsprechenden Rahmenbedingungen, Standards und Prozesse erarbeiten, um insbesondere das Potenzial durch die erzielte hohe Informationstiefe auch für alle Folgeprozesse ausschöpfen zu können. Den Kern bilden eine zentral gesteuerte Datenumgebung und die sukzessive Digitalisierung der Prozesslandschaft mit innovativen Konzepten und moderner Technologie.



Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Verantwortung in der Lieferkette

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|--|--|
| <p>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 8.7 Sofortige und wirksame Maßnahmen ergreifen, um Zwangsarbeit abzuschaffen, moderne Sklaverei und Menschenhandel zu beenden und das Verbot und die Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, einschließlich der Einziehung und des Einsatzes von Kindersoldaten, sicherstellen und bis 2025 jeder Form von Kinderarbeit ein Ende setzen 8.8 Die Arbeitsrechte schützen und sichere Arbeitsumgebungen für alle Arbeitnehmer, einschließlich der Wanderarbeitnehmer, insbesondere der Wanderarbeitnehmerinnen, und der Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, fördern | <p>Wir setzen uns dafür ein, dass Arbeitsrechte weltweit geschützt werden. Wir sehen uns in der Verantwortung, auf die Umsetzung fairer Arbeits- und Sozialstandards in unserer Lieferkette zu achten. Dafür haben wir einen Leitfaden für Ausschreibungen erarbeitet, um nachhaltigkeitsrelevante Kriterien im Vergabeprozess zu integrieren.</p> |
| <p>Nachhaltiger Konsum und Produktion</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 12.7 In der öffentlichen Beschaffung nachhaltige Verfahren fördern, im Einklang mit den nationalen Politiken und Prioritäten | <p>Als Unternehmen des Bundes kommen wir unserer besonderen Verantwortung nach und gestalten unsere Beschaffungsprozesse nachhaltig. Deshalb werden wir soziale und ökologische Kriterien in der Lieferantenauswahl und im Vergabeprozess berücksichtigen.</p> |
| <p>Frieden: Gerechtigkeit und starke Institutionen</p>  | <ul style="list-style-type: none"> 16.2 Abschaffung von Missbrauch und Ausbeutung von Kindern, Kinderhandel und alle Formen von Gewalt gegen Kinder 16.5 Reduktion von Korruption und Bestechung in allen Formen | <p>Wir sehen Nachhaltigkeitsaspekte in Vergabe- und Einkaufskriterien als Mittel, um informierte und gerechte Entscheidungen zu treffen, die zu einer nachhaltigen Entwicklung in unserer Lieferkette beitragen. Wir positionieren uns in unseren Richtlinien klar gegen jegliche Form von Korruption.</p> |

4.13 Compliance und Ethik



Das Einhalten von Gesetzen, Regeln und internen Richtlinien ist elementarer Bestandteil der Unternehmenskultur der Autobahn GmbH. Die von der Geschäftsführung vorgegebenen Unternehmensleitlinien sind die Grundlage für das Compliance-Management-System (CMS).


Mit ihrem Verhaltenskodex hat sich die Autobahn GmbH klare Regeln für ein verantwortungsvolles Verhalten im beruflichen Alltag gegeben. Der Verhaltenskodex enthält die ethischen Grundsätze und Prinzipien für das Handeln aller Beschäftigten. Damit leistet der Verhaltenskodex einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Vorbildrolle als Unternehmen des Bundes. Mit dem Verhaltenskodex wird den Mitarbeitenden, den Führungskräften und der Geschäftsführung gleichermaßen eine Hilfe an die Hand gegeben, die von der Autobahn GmbH aufgestellten Grundsätze zu verstehen, danach zu handeln und für die Zukunft zu erhalten.

Zur Umsetzung anwendbarer Gesetze sowie zur Schaffung von Transparenz und Handlungssicherheit für alle Beschäftigten zählen verschiedene unternehmensweit geltende Compliance-Richtlinien und Handlungsanweisungen, wie z. B. der Verhaltenskodex der Autobahn GmbH sowie diverse Richtlinien (u. a. zu Compliance, Einladungen und Geschenken). Die Autobahn GmbH betreibt insbesondere zur Vermeidung von Wirtschaftskriminalität (hinsichtlich Korruption, Betrug und Untreue) eine präventiv ausgerichtete Compliance-Organisation. Die zentrale Stabsstelle Compliance verantwortet das Thema unternehmensweit. Mit der Compliance-Organisation wird das Thema zentral und dezentral verankert. Compliance-Beauftragte der Niederlassungen unterstützen die Stabsstelle Compliance und die Gestaltung der Compliance-Prozesse vor Ort.

Bei Informationen über einen möglichen Verstoß gegen Gesetze oder interne Richtlinien der Autobahn GmbH können die Beschäftigten sowie Dritte im Rahmen ihres beruflichen Kontexts einen internen Hinweis persönlich, telefonisch, per E-Mail oder Post abgeben. Zusätzlich ist ein elektronisches Hinweisgebersystem eingerichtet, um allen Hinweisgebern eine sichere und vollständig anonyme Hinweisgabe und Kommunikation zu ermöglichen. Hinweise werden vertraulich behandelt; so wird auch die Vertraulichkeit der Identität der Hinweisgebenden und Dritter, die in der Meldung genannt werden, gewahrt. Ebenso werden vom Hinweis betroffene Personen vor ehrverletzenden oder verleumderischen Hinweisen geschützt.

Compliance-Verstöße werden bei der Autobahn GmbH nicht toleriert. Festgestellte Verstöße werden konsequent verfolgt und sanktioniert. Im Rahmen der Compliance-Schulungen und -sensibilisierungen werden den Beschäftigten anhand von Beispielen aus der beruflichen Praxis rechtliche und organisatorische Kenntnisse sowie ein Bewusstsein für Compliance-Risiken vermittelt. Die Basisschulung Compliance ist eine Pflichtschulung für alle Beschäftigten der Autobahn GmbH und kann orts- und zeitunabhängig online absolviert werden.

Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Compliance und Ethik

| SDG | Unterziele | Unser Beitrag |
|---|--|--|
| Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen  | <ul style="list-style-type: none"> 16.5 Reduktion von Korruption und Bestechung in allen Formen 16.6. Leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und transparente Institutionen auf allen Ebenen 16.7 Inklusive, partizipative und repräsentative Entscheidungsfindung auf allen Ebenen | <p>In der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnerinnen und -partnern achten wir auf ethische Wirtschaftspraktiken und agieren stets nach unserem Code of Conduct. Damit setzen wir uns aktiv gegen Korruption und Bestechung ein. Wir stehen für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Mitbestimmungsgremien und stellen sicher, dass unsere Beschäftigten ihre Beteiligungs- und Mitwirkungsrechte wahrnehmen können.</p> |

II Datenschutz

Zum Schutz von personenbezogenen Daten hat die Autobahn technische und organisatorische Maßnahmen getroffen, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und die Sicherheit der Daten zu gewährleisten. Die datenschutzrechtlichen Dokumentationspflichten werden umgesetzt.

Die Stabsstelle Datenschutz der Zentrale berät und unterstützt sowohl die Geschäftsführung als auch die Geschäftsbereiche und Datenschutzkoordinierenden in den Niederlassungen, die mit der internen Umsetzung der datenschutzrechtlichen Vorgaben betraut sind.

Darüber hinaus ist ein externer Datenschutzbeauftragter bestellt, der mit den gesetzlich vorgesehenen Aufgaben beauftragt ist.

Die Mitarbeitenden werden im Rahmen einer zu unterzeichnenden Erklärung verpflichtet, die datenschutzrechtlichen Anforderungen nach der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und geltender Gesetze einzuhalten. Weitere datenschutzrechtliche Anforderungen sowie der Umgang mit internen Regelungen zum Datenschutz sind Gegenstand einer jährlich stattfindenden Pflichtschulung, die alle Beschäftigten der Autobahn GmbH absolvieren müssen.

II Informationssicherheit

Die Verarbeitung von Informationen nimmt eine Schlüsselstellung für die Geschäftstätigkeit der Autobahn GmbH ein. Die strategischen und operativen Funktionen und Aufgaben werden durch Informations- und operative Technologien (IT und OT) maßgeblich unterstützt bzw. überhaupt erst ermöglicht. Die Autobahn GmbH ist verpflichtet, den gesetzlichen Auflagen zur kritischen Dienstleistung für Bundesautobahnen (KRITIS) nach dem Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI-Gesetz) einzuhalten und nachzuweisen.

Diese gesetzlichen Auflagen werden im Zwei-Jahres-Rhythmus (letztmalig im Jahr 2023) unter der Steuerung der Stabsstelle Informationssicherheit durch die Erstellung einer konformen Nachweiserbringung gemäß § 8a BSI-Gesetz erfüllt. Der Nachweis selbst wird dabei durch eine unabhängige Prüferin oder einen unabhängigen Prüfer erstellt und dem BSI übermittelt. Die Prüfgrundlage zur Bewertung der Konformität bildet dabei der „Branchenspezifische Sicherheitsstandard für die Verkehrssteuerungs- und Leitsysteme der Bundesautobahnen“. Etwaig festgestellte Abweichungen zur Konformität werden mit Hilfe einer Maßnahmenumsetzungsplanung durch die Stabsstelle Informationssicherheit intern gesteuert.

Ziel der Informationssicherheit ist es, auf Basis von anerkannten Sicherheitsstandards mittels eines wirkungsvollen Informationsmanagement-Systems (ISMS) einen angemessenen Schutz der Vertraulichkeit, Integrität, Verfügbarkeit und Authentizität von Informationen und deren Werte, welche sich durch die Gesamtheit aus der Geschäftstätigkeit ergeben, bedarfsgerecht sicher zu stellen.

Für die Autobahn GmbH ist die Informationssicherheit ein integraler Bestandteil der Geschäftspolitik. Die Verlässlichkeit der eingesetzten Produkte und Verfahren sowie eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit von Daten und Informationen sichern die Leistungsfähigkeit der Autobahn GmbH, das Vertrauen bei Kunden und Geschäftspartnerinnen und -partnern sowie das Ansehen in der Öffentlichkeit.

II Politische Einflussnahme

Als Unternehmen der öffentlichen Hand sind Parteien von der Befugnis, Spenden von der Autobahn GmbH anzunehmen, ausgeschlossen. Entsprechend hat die Autobahn GmbH im Berichtszeitraum keine direkten und/oder indirekten finanziellen Beiträge und/oder Sachzuwendungen an politische Parteien geleistet. Eine Registrierungspflicht im Lobbyregister nach dem am 1. Januar 2022 in Kraft getretenen Gesetz zur Einführung eines Lobbyregisters für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und gegenüber der Bundesregierung (LobbyRG) besteht nach hiesiger Auffassung nicht, weil eine aktive Wahrnehmung von Vertreterinnen und Vertretern der Autobahn GmbH an Terminen mit Organen, Mitgliedern, Fraktionen oder Gruppen des Deutschen Bundestags sowie der Bundesregierung ausschließlich im Rahmen der Wahrnehmung der öffentlichen Aufgaben der Autobahn GmbH erfolgt.

5 Kennzahlentabelle

| Textstelle | Angabe | Einheit | 2023 |
|--|--|-----------|---------------|
| Über die Autobahn GmbH und den Bericht | | | |
| 2. | Bundesfernstraßennetz | km | 13.210 |
| Attraktive Arbeitgeberin | | | |
| 4.7 | Mitarbeitende gesamt per 31.12.2023 | Headcount | 14.230 |
| 4.7 | Mitarbeitende auf dauerhaften Stellen per 31.12.2023 | Headcount | 12.766 |
| 4.7 | Davon Tarifbeschäftigte | % | 90,7 |
| 4.7 | Davon Zugewiesene | % | 4,9 |
| 4.7 | Davon Gestellte | % | 3,3 |
| 4.7 | Davon außertariflich Beschäftigte | % | 1,0 |
| 4.7 | Davon Frauen | % | 23,4 |
| 4.7 | Davon Männer | % | 76,6 |
| 4.7 | Nachwuchskräfte per 31.12.2023 (Studierende, Stipendiaten, Werkstudenten, Auszubildende und Praktikanten) | Headcount | 806 |
| 4.7 | Anteil Nachwuchskräfte an Mitarbeitende gesamt per 31.12.2023 | % | 5,7 |
| 4.7 | Mitarbeitende auf befristeten Stellen per 31.12.2023 | Headcount | 174 |
| 4.7 | Mitarbeitende auf passiven Stellen per 31.12.2023 | Headcount | 389 |
| 4.7 | Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter per 31.12.2023 | Headcount | 95 |
| 4.7 | Austritte von Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen 1. Jan bis 31. Dez 2023 | Headcount | 778 |
| 4.7 | Ø Mitarbeitende auf dauerhaften Stellen 1. Jan bis 31. Dez 2023 | Headcount | 12.524 |
| 4.7 | Fluktuationsrate von Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen 01. Jan bis 31. Dez. 2023 | % | 6,2 |
| Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | | | |
| 4.8 | Meldepflichtige Arbeits- und Wegeunfälle per 31.12.2023 (> 3 Tage Abwesenheit) | Anzahl | 462 |
| 4.8 | Davon schwere Arbeitsunfälle (> 20 Tage Abwesenheit) per 31.12.2023 | Anzahl | 133 |
| 4.8 | Davon Tödliche Unfälle per 31.12.2023 | Anzahl | 0 |

| Textstelle | Angabe | Einheit | 2023 |
|---|--|-----------|---------------|
| Diversität und Chancengleichheit | | | |
| 4.9 | Personal in Führungspositionen per 31.12. (Gesamt) E1/E2/E3 | Headcount | 1.243 |
| 4.9 | Frauen in Führungspositionen | Headcount | 315 |
| 4.9 | Führungskräfteebene E1 ¹ | % | 24,1 |
| 4.9 | Führungskräfteebene E2 ² | % | 21,6 |
| 4.9 | Führungskräfteebene E3 ³ | % | 25,9 |
| 4.9 | Männer in Führungspositionen | Headcount | 928 |
| 4.9 | Führungskräfteebene E1 | % | 75,9 |
| 4.9 | Führungskräfteebene E2 | % | 78,4 |
| 4.9 | Führungskräfteebene E3 | % | 74,1 |
| 4.9 | Mitarbeitende mit Behinderung per 31.12.2023 | % | 7,65 |
| 4.9 | Mitarbeitende in Elternzeit (01.01.2023–31.12.2023) | Headcount | 420 |
| 4.9 | Davon Frauen in Elternzeit | % | 42,9 |
| 4.9 | Davon Männer in Elternzeit | % | 57,1 |
| Aus- und Weiterbildung | | | |
| 4.10 | Zu Arbeitssicherheit geschultes Personal (Pflichtschulung jährlich) per 31.12.2023 | Headcount | 12.253 |
| 4.10 | Zu Datenschutz geschultes Personal (Pflichtschulung jährlich) per 31.12.2023 | Headcount | 11.979 |
| 4.10 | Zu Compliance geschultes Personal (Pflichtschulung 3-jährig: Zeitraum Dez 2021–Dez 2023) per 31.12.2023 | Headcount | 13.183 |
| 4.10 | Anzahl Themen (Über-)Fachliche Schulungen per 31.12.2023 | Anzahl | 54 |
| 4.10 | Davon Angebote für alle Beschäftigten | Anzahl | 30 |

- 1 Die Führungskräfteebene 1 umfasst: Geschäftsbereichsleitungen der Zentrale, Direktorinnen und Direktoren der Niederlassungen sowie die Leitungen der Stabsstellen der Zentrale
- 2 Die Führungskräfteebene 2 umfasst: Abteilungsleitungen der Zentrale, Geschäftsbereichsleitungen der Niederlassungen, Stabsstellenleitungen der Niederlassungen sowie die Leitungen der regulären und integrierten Außenstellen
- 3 Die Führungskräfteebene 3 umfasst: Geschäftsbereichsleitungen der Außenstellen, Leitung und Geschäftsbereichsleitungen der Verkehrszentrale Deutschland (VZD), Stabsstellenleitungen der Außenstellen, Abteilungsleitungen der Niederlassungen, Abteilungsleitungen der Außenstellen, Abteilungsleitungen der VZD, Teamleitungen der Zentrale, Teamleitungen der Niederlassungen, Teamleitungen der Außenstellen, Leitungen der Autobahnmeistereien, Leitungen der Verkehrszentralen, Leitungen der Tunnelzentralen und Fachzentren für Informationstechnik und -sicherheit.

| Textstelle | Angabe | Einheit | 2023 |
|---|--|---------|---------------|
| 4.10 | Davon Angebote für Führungskräfte | Anzahl | 24 |
| 4.10 | Anzahl abgeschlossener E-Learnings per 31.12.2023 | Anzahl | 243 |
| Verantwortung in der Lieferkette | | | |
| 4.12 | Anzahl Lieferanten im Rechnungskreis 1 per 31.12.2023 | Anzahl | 32.729 |
| 4.12 | Davon: Anzahl neue Lieferanten ab 1.1.2023 | Anzahl | 3.455 |
| 4.12 | Anzahl Lieferanten im Rechnungskreis 2 per 31.12.2023 | Anzahl | 11.500 |
| 4.12 | Davon: Anzahl neue Lieferanten ab 1.1.2023 | Anzahl | 1.434 |

6 ESRS Index Tabelle

| ESRS-Datenpunkt | Beschreibung | Kapitel |
|-------------------------------------|---|---------|
| ESRS2 BP-2 17 b | Beschreibung etwaiger zeitgebundener Ziele im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, die als wesentlich eingestuft werden (Phase-in), und der Fortschritte bei der Erreichung dieser Ziele | 3.1 |
| E1-6 44, E1-6 48a, E1-6 51, E1-6 52 | Abgabepflichten Brutto-THG-Emissionen Scope 1,2 und 3 | 4.1 |
| E1-6 AR 39b | Offenlegung der Methoden, signifikanten Annahmen und Emissionsfaktoren, die zur Berechnung oder Messung von Treibhausgasemissionen verwendet werden | 4.1 |
| E1-6 AR 46h | Offenlegung der berücksichtigten Berichterstattungsgrenzen und Berechnungsmethoden für die Schätzung von Scope-3-Treibhausgasemissionen | 4.1 |
| E1-6 AR 46 d | Gesamt-THG-Emissionen – Scope 3 THG-Emissionen (THG-Protokoll) | 4.1 |
| E1 IRO-1 20a | Auswirkungen auf den Klimawandel, insbesondere die Treibhausgasemissionen des Unternehmens | 4.1 |
| E1-4 33 | Offenlegung der Art und Weise, wie THG-Emissionsreduktionsziele und/oder andere Ziele festgelegt wurden, um wesentliche klimabezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen zu bewältigen | 4.1 |
| E1-4 34e,16a | Verringerung der Treibhausgasemissionen und das eineinhalb Grad Celsius Ziel | 4.1 |
| E1-4 34f | Beschreibung der erwarteten Dekarbonisierungshebel und ihrer quantitativen Gesamtbeiträge zur Erreichung des Ziels der THG-emissionsreduzierung | 4.1 |
| E1-1 16b | Offenlegung von Dekarbonisierungshebeln und Schlüsselmaßnahmen | 4.1 |
| E1-1 14 | Offenlegung des Übergangsplans für die Eindämmung des Klimawandels | 4.1 |
| E1-3 29a | Art des Dekarbonisierungshebels | 4.1 |
| E1-1 16d | Erläuterung potenzieller gebundener THG-Emissionen aus wichtigen Anlagen und Produkten und der Art und Weise, wie gebundene THG-Emissionen das Erreichen der THG-Emissionsreduktionsziele gefährden und das Übergangsrisiko erhöhen können | 4.1 |
| E1-7 61 | Öffentliche Behauptungen zur THG-Neutralität, die den Einsatz von Emissionsgut-schriften beinhalten | 4.1 |
| E1-7 61a | Öffentliche Behauptungen zur THG-Neutralität, die den Einsatz von Emissionsgut-schriften beinhalten, werden von Zielen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen begleitet | 4.1 |
| E1-7 61b | Behauptungen der THG-Neutralität und der Rückgriff auf Kohlenstoffgutschriften behindern weder die Erreichung der Ziele für die Verringerung der THG-Emissionen noch das Netto-Null-Ziel | 4.1 |
| E5-2 20d | Beschreibung der Anwendung von zirkulären Geschäftspraktiken | 4.2 |

| ESRS-Datenpunkt | Beschreibung | Kapitel |
|-----------------|---|---------|
| E5-2 AR 12 c | Beschreibung der Organisation des Projekts (Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft) | 4.2 |
| E5-4 30 | Offenlegung von Informationen über wesentliche Ressourcenzuflüsse | 4.2 |
| E5-5 35 | Beschreibung der wichtigsten Produkte und Materialien, die aus dem Produktionsprozess des Unternehmens hervorgehen | 4.2 |
| E5-2 20b | Beschreibung der höheren Verwendungsraten von Sekundärrohstoffen | 4.2 |
| E5-2 AR 12 a | Beschreibung des Beitrags zur Kreislaufwirtschaft | 4.2 |
| E5-2 20c | Beschreibung der Anwendung des Kreislauf Designs | 4.2 |
| E5-3 24 | Offenlegung, wie sich das Ziel auf die Ressourcen bezieht (Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft) | 4.2 |
| E5-3 24 b | Offenlegung, wie sich das Ziel auf die Erhöhung der zirkulären Materialnutzungsrate auswirkt | 4.2 |
| E5-4 AR 22 | Beschreibung der Materialien, die aus Nebenprodukten oder Abfallströmen gewonnen werden | 4.2 |
| E5-2 20f | Beschreibung der Optimierung der Abfallbewirtschaftung | 4.2 |
| E5-3 24 a | Offenlegung, wie sich das Ziel auf die Erhöhung der Kreislaufwirtschaft bezieht | 4.2 |
| E5-5 40 | Beschreibung der zur Berechnung der Daten verwendeten Methoden (erzeugte Abfälle) | 4.2 |
| E5-2 20e | Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung der Abfallerzeugung | 4.2 |
| E5-5 36a | Angabe der erwarteten Lebensdauer der in Verkehr gebrachten Produkte im Verhältnis zum Branchendurchschnitt für jede Produktgruppe | 4.2 |
| E5-5 36b | Offenlegung der Reparierbarkeit von Produkten | 4.2 |
| E5-4 32 | Beschreibung der zur Berechnung der Daten verwendeten Methoden und der wichtigsten Annahmen | 4.2 |
| E5-2 20a | Beschreibung von höherer Ressourceneffizienz bei der Nutzung von technischen und biologischen Materialien und Wasser | 4.2 |
| E5-2 AR 12 b | Beschreibung anderer Akteure, die an kollektiven Maßnahmen beteiligt sind (Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft) | 4.2 |
| E5-2 AR 11 | Informationen über kollektive Maßnahmen zur Entwicklung von Kooperationen oder Initiativen zur Verbesserung der Kreislauffähigkeit von Produkten und Materialien | 4.2 |
| E5-1 | Politische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ressourcennutzung und der Kreislaufwirtschaft | 4.2 |
| E5-3 27 | Die festgelegten und vorgelegten Ziele sind verbindlich (gesetzlich vorgeschrieben) | 4.2 |
| E4-3 27 | Maßnahmen und Ressourcen in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme [siehe ESRS 2 – MDR-A] | 4.3 |

| ESRS-Datenpunkt | Beschreibung | Kapitel |
|-----------------|---|------------------------------|
| E4-2 22 | Strategien zum Management von wesentlichen Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen | 4.3 |
| E4-4 32 a | Berücksichtigung von ökologischen Schwellenwerten und die Zuordnung der Auswirkungen auf das Unternehmen | 4.3 |
| E4-4 32 e | Ausgleichszahlungen für die biologische Vielfalt | 4.3 |
| E4-4 32 b | Das Ziel orientiert sich an den relevanten Aspekten der EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 | 4.3 |
| E2-1 14 | Strategien zum Management der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung | 4.4 |
| E2-4 AR 23 c | Prozentualer Anteil der Gesamtemissionen von Schadstoffen im Wasser, die in wassergefährdeten Gebieten auftreten | 4.4 |
| E3-1 12a | Offenlegung, ob und wie Richtlinien das Wassermanagement berücksichtigen | 4.4 |
| E3-1 12a ii | Wasseraufbereitung als Schritt hin zu einer nachhaltigeren Wasserbeschaffung | 4.4 |
| E3-1 11 | Strategien zur Bewältigung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen | 4.4 |
| S1-1 AR 10 | Offenlegung von Erläuterungen zu wesentlichen Änderungen der im Berichtsjahr angewandten Methoden | 4.7, 4.8, 4.10 |
| S1-5 AR 49 | Offenlegung von Informationen über Ziele gemäß Paragraf 46 | 4.8 |
| S1-1 AR 11 | Anwendung eines Ethikkodexes oder allgemeine Nachhaltigkeitsmaßnahmen in Bezug auf die eigene Belegschaft | 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.11 |
| S1-1 AR 13 | Arbeits- und Sozialstandards | 4.8, 4.9 |
| S1-1 AR 14 | Veranschaulichung der Arten der Kommunikation an relevante Einzelpersonen, Gruppen von Einzelpersonen oder Einrichtungen | 4.8 |
| S1-2 AR 18 | Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | 4.8 |
| S1-2 AR 19d | Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in Form von Schulungen | 4.8 |
| S1-2 AR 25a | Umgang mit gefährdeten Personen oder Personen in Gefahrensituationen | 4.8 |
| S1-2 AR 25c | Offenlegung der Art und Weise, wie die Mitarbeiter mit verständlichen und zugänglichen Informationen über geeignete Kommunikationskanäle versorgt werden | 4.8 |
| S1-14 AR 82 | Anzahl der Todesfälle in der eigenen Belegschaft infolge von arbeitsbedingten Verletzungen | 4.8 |
| S1-14 AR 83 | Zahl der Todesfälle in der eigenen Belegschaft infolge arbeitsbedingter Erkrankungen | 4.8 |
| S1-6 AR 53 | Mitarbeitende des Unternehmens | 4.7 |
| S1-6 AR 55 | Angaben zur Zahl der Beschäftigten nach Geschlecht | 4.7 |

| ESRS-Datenpunkt | Beschreibung | Kapitel |
|-------------------|--|----------------------|
| S1-6 AR 59 | Berechnung der Fluktuationsrate | 4.7 |
| S1-8 AR 66 | Prozentsatz der Arbeitnehmer, die unter Tarifverträge fallen | 4.7 |
| S1-8 AR 67 | Zugehörigkeit Tarifbeschäftigte | 4.7 |
| S1-9 AR 71 | Offenlegung der eigenen Definition von Topmanagement | 4.7 |
| S1-12 AR 76 | Offenlegung von Kontextinformationen, die zum Verständnis der Daten und der Art und Weise, wie die Daten zusammengestellt wurden, erforderlich sind (Menschen mit Behinderungen) | 4.7, 4.9 |
| S1-1 AR 10 | Erläuterungen zu wesentlichen Änderungen im Berichtsjahr | 4.7 |
| S1-1 AR 11 | Querverweis zur eigenständigen Richtlinie | 4.7 |
| S1-5 AR 49 a | Offenlegung der beabsichtigten Ergebnisse, die im Leben der Menschen in der eigenen Belegschaft erreicht werden sollen | 4.7, 4.9 |
| S1-5 AR 49 b | Informationen über die zeitliche Stabilität des Ziels in Bezug auf Definitionen und Methoden, um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen | 4.7, 4.9 |
| S1-4 AR 33 a | Offenlegung allgemeiner und spezifischer Ansätze zur Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen | 4.7, 4.9, 4.10, 4.11 |
| S1-4 AR 33 b | Offenlegung von Initiativen, die zu zusätzlichen wesentlichen positiven Auswirkungen beitragen sollen | 4.7, 4.9, 4.10, 4.11 |
| S1-4 AR 33 c | Offenlegung, inwieweit das Unternehmen bei seinen Bemühungen im Berichtszeitraum Fortschritte gemacht hat | 4.7, 4.9, 4.10, 4.11 |
| S1-4 AR 33 d | Offenlegung der Ziele für weitere Verbesserungen | 4.7, 4.10 |
| S1-3 AR 28 | Offenlegung spezifischer Kanäle für die eigene Belegschaft, um Bedenken oder Bedürfnisse direkt an das Unternehmen heranzutragen | 4.7 |
| S1-4 AR 35 | Offenlegung ob und wie das Unternehmen versucht, bei relevanten Geschäftsbeziehungen eine Hebelwirkung zu erzielen, um wesentliche negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft zu bewältigen | 4.7 |
| S1-11 AR 75 | Sozialschutz | 4.7 |
| ESRS 2 SBM-2 AR 4 | Interessen und Ansichten der Stakeholder | 4.8 |
| ESRS 2 SBM-3 AR 6 | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihre Wechselwirkung mit Strategie und Geschäftsmodell | 4.8 |
| S1-5 AR 49 c | Offenlegung von Verweisen auf Standards oder Verpflichtungen, auf denen die Ziele beruhen | 4.9 |
| S1-4 AR 33 | Angaben die zum Verständnis gemacht werden können | 334.10 |
| G1-1 AR 1 d | Spezifische Anreize oder Instrumente für die eigenen Mitarbeiter, um die Unternehmenskultur zu fördern | 4.13 |
| G1-3 AR 6 | Relevanz von Korruption und Bestechung für bestimmte Personengruppen | 4.13 |

| ESRS-Datenpunkt | Beschreibung | Kapitel |
|-----------------|--|---------|
| G1-3 AR 5 | Korruption und Bestechung aufdecken | 4.13 |
| G1-3 AR 8 | Vorbeugung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung – Schulungstabelle zur Korruptionsbekämpfung und Bestechung | 4.13 |
| G1-5 AR 9 | Finanzielle Unterstützung oder Sachleistungen | 4.13 |
| G1-5 AR 10 | Indirekte politische Beiträge | 4.13 |

7 Erklärung der Geschäftsführung

Der vorliegende gesonderte nichtfinanzielle Bericht für das Jahr 2023 wurde am 03.06.2024 beschlossen und zur Veröffentlichung freigegeben.

Berlin, den 03.06.2024

Dr. Michael Güntner
Vorsitzender der Geschäftsführung

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer Technik

8 Prüfvermerk

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über den gesonderten nichtfinanziellen Bericht

An den Aufsichtsrat der Autobahn GmbH des Bundes, Berlin

Wir haben den im Nachhaltigkeitsbericht enthaltenen gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Autobahn GmbH des Bundes, Berlin (im Folgenden „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden „nichtfinanzieller Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Die Geschäftsführung der Gesellschaft hat sich der Einhaltung des Public Corporate Governance Kodex des Bundes verpflichtet. Gemäß dessen Abschnitt 8.1.3 sollen Unternehmen einen Nachhaltigkeitsbericht nach dem Deutschen Nachhaltigkeitskodex einschließlich menschenrechtlicher Berichtspflicht bzw. ein insbesondere hinsichtlich der Anforderungen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte vergleichbares Rahmenwerk zur nichtfinanziellen Berichterstattung mit einer Berichtspflicht auch zu Aspekten der Menschenrechte abgeben. Die Autobahn hat sich dazu entschieden, dieses in Form eines gesonderten nichtfinanziellen Berichts gemäß §§ 289b – e HGB mit Orientierung am Deutschen Nachhaltigkeitskodex als Rahmenwerk gemäß § 289d HGB nachzukommen.

Wie im Abschnitt „Über den Bericht“ dargestellt, wurden durch die die Gesellschaft im Rahmen des nichtfinanziellen Berichts Verweise auf European Sustainability Reporting Standards (ESRS) Datenpunkte vorgenommen. Die Angemessenheit und Richtigkeit der Schlussfolgerungen aus den jeweiligen Verweisen waren nicht Bestandteil unserer Prüfung. Ebenfalls sind die im Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen nicht Teil unserer Prüfung gewesen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 289b bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben der Gesellschaft, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)), beachtet.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation der Gesellschaft und über die Einbindung der relevanten Stakeholder
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeitender, die in die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben im nichtfinanziellen Bericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im nichtfinanziellen Bericht sowie eine Risikoeinschätzung zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung in der Berichtsperiode
- Befragungen zur Wesentlichkeitsanalyse, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen und entsprechender Berichtseinheiten zu erhalten
- Befragungen und Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung der Angaben und Ergebnisse im Prüfungsumfang einschließlich Konsolidierung der Daten
- Befragungen der Personen, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due Diligence-Prozessen, Ergebnissen und Risiken sowie die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der im Prüfungsumfang enthaltenen Angaben verantwortlich sind
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente
- Analytische Beurteilung ausgewählter Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung von den berichterstattenden Standorten gemeldet wurden
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten anhand von Interviews durch eine Stichprobenerhebung bei ausgewählten berichterstattenden Standorten

- Befragungen zu Maßnahmen, die bei Sitzungen der Geschäftsführung, des Aufsichtsrates oder von Ausschüssen und in anderen Sitzungen beschlossen worden sind und die sich auf den Gegenstand des nichtfinanziellen Berichts auswirken können, sowie Einsichtnahme in die entsprechenden Sitzungsprotokolle
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahresabschluss und Lagebericht
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise hinreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Autobahn GmbH des Bundes, Berlin für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §F 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017. Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten.

Frankfurt, 03. Juni 2024

RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Alexander Glöckner

Wirtschaftsprüfer

Matthias Berenz



Impressum, Kontakte & Beteiligte

Herausgeberin

Die Autobahn GmbH des Bundes

Heidestraße 15
10557 Berlin
kontakt@autobahn.de
www.autobahn.de

Geschäftsführung

Dr. Michael Güntner, Dirk Brandenburger

Fotonachweise:

(Die Fotonachweise werden angepasst)

Projekt Nachhaltigkeitsberichtserstattung

Projektleitung Nachhaltigkeitsbericht 2023:

Oliver Krenz, Leiter Nachhaltigkeitsprogramm, Teamleiter Innovative Mobilität

Projektmitarbeitende inkl. Funktion:

- Emanuel Galic, Leiter Nachhaltigkeitsprogramm, Teamleiter Grundsatzaufgaben Personal
- Florentine Miehke, Referentin für Innovations- und Netzwerkmanagement
- Alpha-Oumar Bah, Referent Industrie und Bauwirtschaft
- Maximilian Sidorowicz, Werkstudent Nachhaltigkeit und Innovation
- Joél Mertens, Werkstudent Innovation

www.autobahn.de

