

# Nachhaltigkeits- bericht 2022

Die Autobahn GmbH des Bundes





# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1 VORWORT</b>	<b>2</b>
<b>2 ÜBER DIE AUTOBAHN GMBH UND DEN BERICHT</b>	<b>3</b>
<b>3 NACHHALTIGKEIT BEI DER AUTOBAHN GMBH</b>	<b>6</b>
3.1 Nachhaltigkeitsstrategie und Ziele	7
3.2 Stakeholder	8
3.3 Wesentliche Themen	9
3.4 Risikomanagement	10
3.5 Organisation des Nachhaltigkeits-Managements	12
<b>4 UNSERE WESENTLICHEN NACHHALTIGKEITSTHEMEN</b>	<b>14</b>
4.1 Klimaschutz und Luftqualität	15
4.2 Kreislaufwirtschaft	18
4.3 Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort	22
4.4 Biodiversität	30
4.5 Verkehrssicherheit	32
4.6 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	35
4.7 Verantwortung in der Lieferkette	38
4.8 Gewässerschutz	41
4.9 Compliance und Ethik	43
<b>5 WEITERE NACHHALTIGKEITSBEZOGENE BERICHTSTHEMEN</b>	<b>46</b>
5.1 Attraktive Arbeitgeberin	47
5.2 Diversität und Chancengleichheit	49
5.3 Aus- und Weiterbildung	51
5.4 Soziales Engagement	53
<b>6 KENNZAHLENTABELLE</b>	<b>54</b>
<b>7 ERKLÄRUNG DER GESCHÄFTSFÜHRUNG</b>	<b>57</b>
<b>8 PRÜFVERMERK</b>	<b>57</b>
<b>IMPRESSUM, KONTAKT &amp; BETEILIGTE</b>	<b>60</b>

# 1 VORWORT

## 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 Naturschutz steht, arbeiten wir in allen Niederlassungen und der Zentrale an innovativen Konzepten und deren Umsetzungen. Unsere Nachhaltigkeitsprojekte spiegeln wider, wie wir den Raum 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 ist auf dem Weg hin zu einem ganzheitlichen Verständnis von Nachhaltigkeit. In manchen Bereichen gibt es erste Erfolge, andere Bereiche sind noch im Aufbau. 2022 war das Jahr der Bestandsaufnahme und dieser Nachhaltigkeitsbericht zeigt, wie wir Nachhaltigkeit definieren, fördern und praktizieren wollen.

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 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 ersten 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



**Anne Rethmann**  
Geschäftsführerin Finanzen



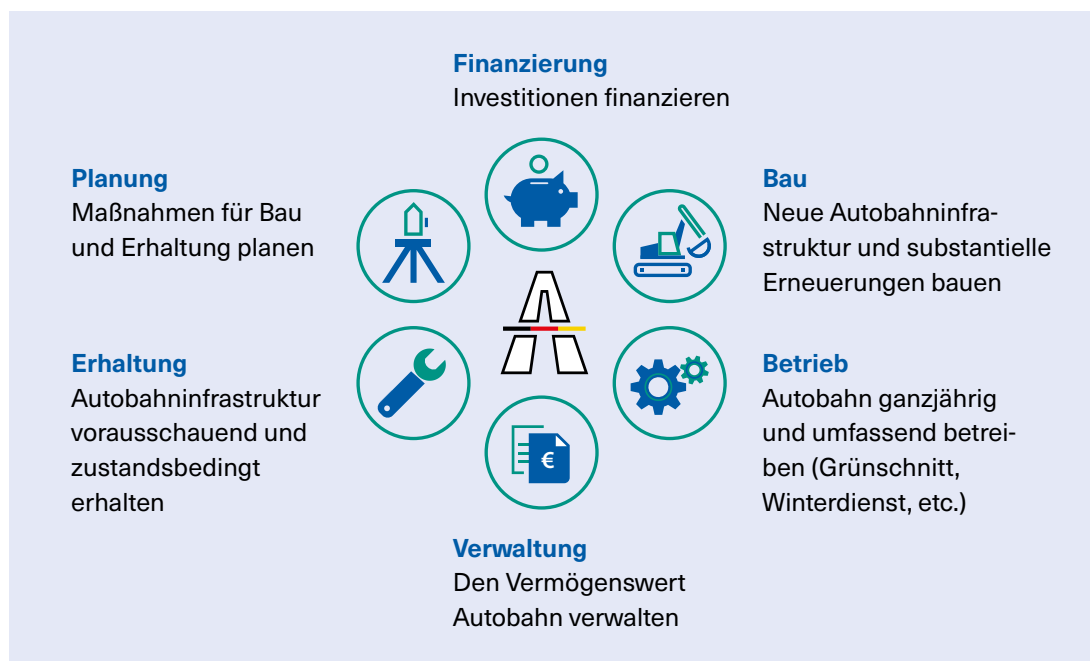
**Gunther Adler**  
Geschäftsführer Personal/  
Arbeitsdirektor

# 2 ÜBER DIE AUTOBAHN GMBH UND DEN BERICHT

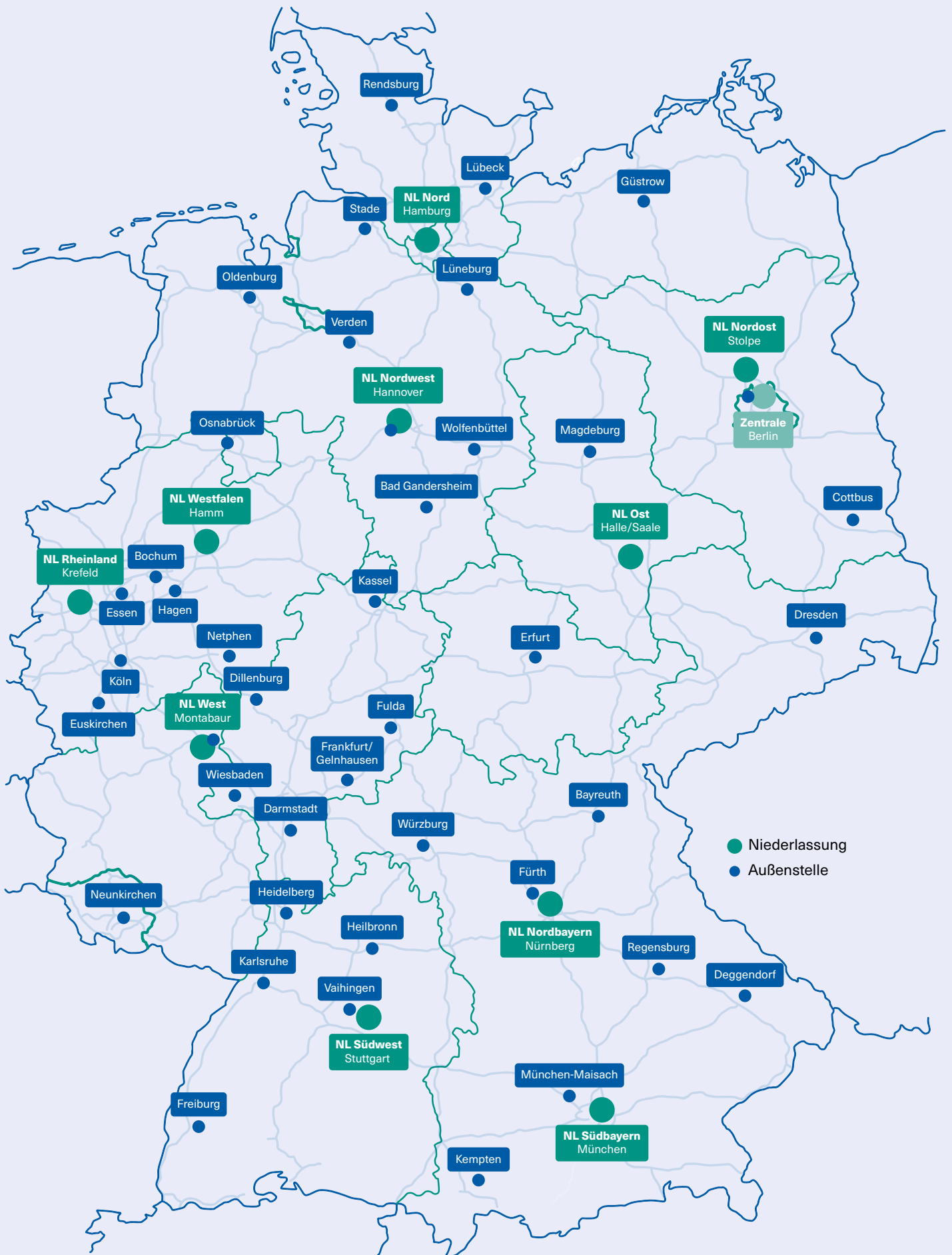
## ÜBER DIE AUTOBAHN GMBH

Im Rahmen der Reform Bundesfernstraßenverwaltung wurde am 13. September 2018 die Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) gegründet, die seit dem 17. Januar 2019 als „Die Autobahn GmbH des Bundes“ („Die Autobahn“) firmiert. Das bundeseigene Unternehmen übernimmt seit dem 1. Januar 2021 bundesweit einen Großteil der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der bisherigen ländereigenen Auftragsverwaltungen. Die Autobahn ist für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und die vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen und einiger Bundesstraßen in Berlin, Bremen und Hamburg zuständig (vgl. Abbildung 1). Als eine der größten Infrastrukturbetreiberinnen in Deutschland und Europa ist die Autobahn GmbH verantwortlich für 13.243 Kilometer Fernstraßennetz und aktuell 12.302 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Deutschland (Mitarbeitendenzahl per 31.12.2022). Das Geschäftsmodell wird ausführlich im Lagebericht unter Punkt 1 „Grundlagen der Gesellschaft“ beschrieben.

Abbildung 1: Aufgaben der Autobahn GmbH



Die Autobahn GmbH ist seit dem Geschäftsjahr 2020 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 inkl. ihrer regionalen Einheiten sowie der Infrastruktur selbst unveräußerlicher Teil des Bundeseigentums.



In der Ausübung der Geschäftstätigkeit wird die Autobahn GmbH von verschiedenen Organen kontrolliert. Dies geschieht insbesondere durch den Gesellschafter Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), den Deutschen Bundestag (z. B. durch den Haushalts- und Verkehrsausschuss), das ebenfalls neu errichtete Fernstraßen-Bundesamt (FBA) sowie durch den Bundesrechnungshof im Rahmen seiner gesetzlichen Befugnisse. Der Aufsichtsrat kontrolliert, überwacht und berät die Geschäftsführung.

Unser Unternehmen verfügt, neben der Zentrale in Berlin, über 10 Niederlassungen, 42 Außenstellen, 178 Autobahnmeistereien sowie die Verkehrszentrale Deutschland und 8 regionale Verkehrszentralen. Diese Standorte bilden zusammen ein leistungsfähiges Netzwerk, welches dazu beiträgt, eine stets sichere Infrastruktur bereitzustellen.

## ÜBER DEN BERICHT

Dem Thema Nachhaltigkeit in all seinen Facetten messen wir als Autobahn GmbH des Bundes einen hohen Stellenwert bei. Wir erklären in diesem Bericht, wie wir uns dabei an den regulatorischen Rahmen halten und den rechtlichen Anforderungen entsprechen, welche ihrerseits auch berücksichtigen, Bundesfernstraßen nachhaltiger zu planen, zu bauen, zu betreiben und zu verwalten.

Die vorliegende Publikation ist der erste nichtfinanzielle Bericht der Autobahn GmbH des Bundes (im Folgenden Nachhaltigkeitsbericht genannt) über das Geschäftsjahr 2022. 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. Der vorliegende Bericht orientiert sich am Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) sowie den Standards der Global Reporting Initiative (GRI).

Der Bericht enthält Daten für die Autobahn GmbH des Bundes für das Geschäftsjahr 2022 und erstreckt sich neben den nach §289c Abs. 3 HGB wesentlichen Themen auch auf Themen, die nicht nach dieser Definition wesentlich sind. Die nicht wesentlichen Inhalte sind nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts und werden zusätzlich freiwillig berichtet. Außerdem sind die Inhalte zusätzlich als weiterführende Inhalte gekennzeichnet.

Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht wurde einer unabhängigen Prüfung mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) durch die Ebner Stolz GmbH und Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft unterzogen (Prüfvermerk siehe Kapitel 8). Weiterführende Informationen z. B. auf unserer Website, sind nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts und nicht Gegenstand der Prüfung mit begrenzter Sicherheit.

**Abbildung 2: Deutschlandkarte mit den zehn Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes**





# 3 NACHHALTIGKEIT BEI DER AUTOBAHN GMBH

— Als einer 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 werden den Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität aktiv mitgestalten. 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 2022.



# 3.1 NACHHALTIG- KEITSSTRATEGIE UND ZIELE

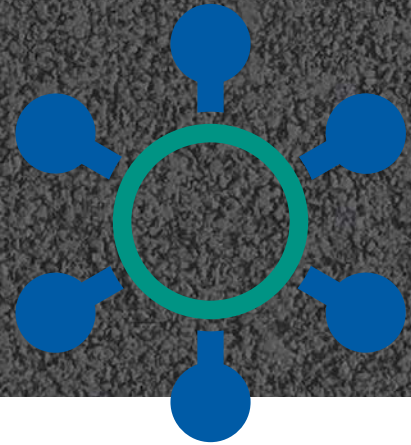


Autobahnen werden in Zukunft immer nachhaltiger geplant, gebaut und betrieben. So kommen wir unserer gesellschaftlichen Verantwortung, den deutschen und europäischen Regularien und internationalen Verpflichtungen nach. Unser Kerngeschäft – das Planen, Bauen und Betreiben von Bundesfernstraßen – wollen 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 Wesentliche Themen“). 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 2022 begonnen, mit der Geschäftsführung und den Führungskräften aus den Niederlassungen und der Zentrale eine Nachhaltigkeitsstrategie inklusive Nachhaltigkeitszielen für das gesamte Unternehmen zu erarbeiten. Sie wurde dem Aufsichtsrat vorgelegt, der diese am 6. Dezember 2022 zur Kenntnis genommen hat. Diese Strategie, samt der darin beschriebenen Ziele, befindet sich zwischen Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Gesellschafter in einem permanenten Dialog und wird stetig weiterentwickelt. Insbesondere werden wir die fortgeschriebenen Ziele mit KPIs unterlegen und diese im kommenden Nachhaltigkeitsbericht kommunizieren. Ziel der Strategie ist ein ganzheitliches Nachhaltigkeitsmanagement auf Grundlage der regelmäßig stattfindenden Wesentlichkeitsanalyse. Eine Stabsstelle Nachhaltigkeit wird im Jahr 2023 organisatorisch verankert, die diese Prozesse steuern wird.

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.

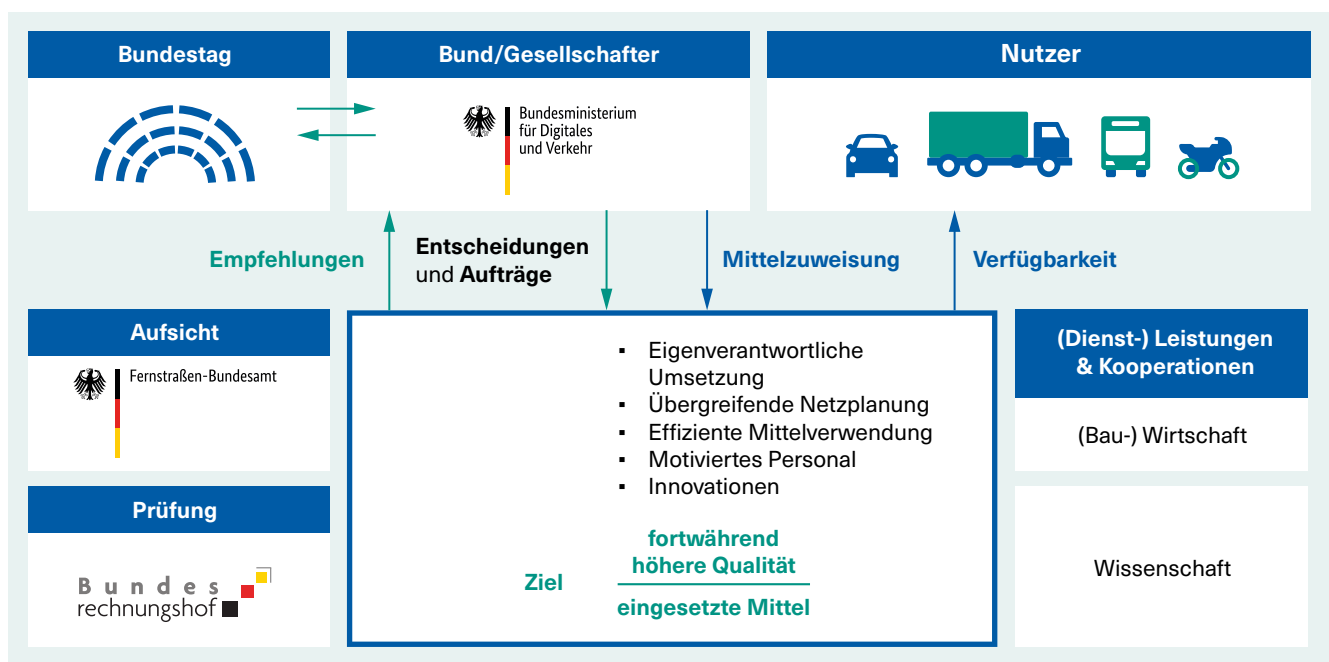
# 3.2 STAKEHOLDER



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 zuletzt im Rahmen der Bundesfernstraßenreform, konkret bei der Transformation von den Landesverwaltungen hin zur Autobahn GmbH, identifiziert. Dazu gehören sicherlich 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.

Die Autobahn GmbH wird die externen Stakeholder aufgrund der noch nicht vollständig abgeschlossenen Transformation und den neuen Strukturen erst im kommenden Jahr stärker in die Wesentlichkeits- und Risikoanalysen zum Thema Nachhaltigkeit einbeziehen können. In diesem Prozess werden die bestehenden Stakeholder und ihre Relevanz entsprechend den Dimensionen „Auswirkung der Autobahn GmbH auf die Stakeholder“ und „Einfluss der Stakeholder auf die Autobahn GmbH“ priorisiert werden.

Abbildung 3: Stakeholder der Autobahn GmbH





# 3.3

## WESENTLICHE THEMEN



Im Jahr 2022 haben wir die für die Autobahn GmbH gemäß § 289c Abs. 3 HGB wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen im Rahmen von internen Workshops identifiziert und priorisiert.

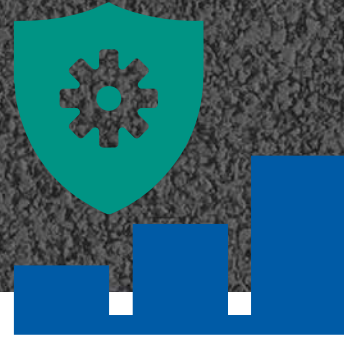
In insgesamt sechs Workshops hat das Nachhaltigkeitsprogrammteam gemeinsam mit relevanten Fachabteilungen aus ausgewählten Niederlassungen und der Zentrale die Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Basierend auf einer umfangreichen Liste an potenziell wesentlichen Themen haben wir die Auswirkungen der Autobahn auf die nichtfinanziellen Themen sowie die Geschäftsrelevanz in Form von Chancen und Risiken der Themen auf die Autobahn diskutiert und priorisiert. Bei der Bestimmung von potenziell wesentlichen Themen griffen wir zusätzlich auf Rückmeldungen von Führungskräften vom Führungskräftemeeting der Autobahn GmbH am 24. Mai 2022 in Leipzig zurück. Damit wurde ein repräsentativer Querschnitt aller relevanten Bereiche und Standorte bei der Auswahl und Definition der Themen abgebildet. Außerdem flossen Ergebnisse aus einem Anfang 2021 durchgeführten Benchmark mit anderen Infrastrukturbetreibern im Bereich Mobilität in die Auswahl der Themen ein. Die Chancen und Risiken wurden gemäß ihrer Outside-In-, bzw. Inside-Out-Wirkung bewertet. Vonseiten der Autobahn GmbH nahmen an den Workshops insgesamt 89 Mitarbeitende aus den Bereichen<sup>1</sup> Planung, Umweltplanung, Bau, Betrieb, Verkehrszentrale/Verkehrsmanagement, Nachhaltigkeit Risikomanagement, Compliance, Einkauf, Unternehmenskommunikation, Fuhrpark, Immobilien, Personalfürsorge/Arbeitssicherheit, Politik/Verbände und Diversity Management teil. Darüber hinaus war das Bundesministerium für Digitales und Verkehr als Gesellschafter bei einigen der Workshops beteiligt.

Im Rahmen der Workshops wurden final neun gemäß §289c Abs. 3 HGB wesentliche Themen identifiziert zu denen in Kapitel 4 dieses Berichtes berichtet wird:

- Klimaneutralität und Luftqualität (Umweltbelange)
- Kreislaufwirtschaft (Umweltbelange)
- Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort (Sozialbelange)
- Biodiversität (Umweltbelange)
- Verkehrssicherheit (Sozialbelange)
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (Arbeitnehmerbelange)
- Verantwortung in der Lieferkette (Belang: Achtung der Menschenrechte)
- Gewässerschutz (Umweltbelang)
- Compliance und Ethik (Belang: Bekämpfung von Korruption und Bestechung)

1 jeweils aus der Zentrale und/oder den Niederlassungen

# 3.4 RISIKO- MANAGEMENT



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

Gleichzeitig ist der Autoverkehr aber auch einer der größten Emittenten von Treibhausgasen, verursacht Lärm und führt zu Unfällen. Nicht alle positiven und negativen Effekte werden unmittelbar durch die Autobahn GmbH herbeigeführt bzw. verhindert. Aber als Mitverursacher 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 der 2022 durchgeführten Workshopreihe zur Vorbereitung unseres ersten Nachhaltigkeitsberichts haben wir daher die identifizierten wesentlichen Themen mit dem bestehenden Risikomanagement 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 haben wir 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 eines nutzenden- und zukunftsorientierten sowie effizienten Umgangs mit dem Gesellschafts- und Treuhandvermögen.

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 der Zentrale sowie der Niederlassungen in enger Zusammenarbeit mit dem Risikomanagement und dem Nachhaltigkeitsprogrammteam. Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsthemen sammeln wir im Rahmen der Risiko- und Wesentlichkeitsanalyseworkshop und beschreiben diese qualitativ.



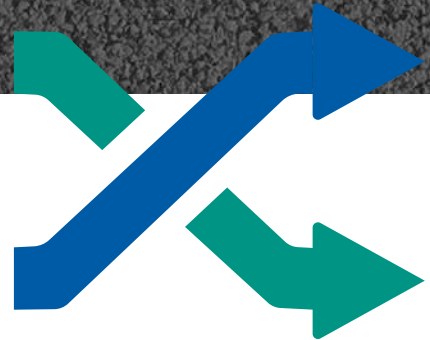
Die identifizierten Risiken bewerten wir gemäß einer Outside-In Perspektive hinsichtlich ihrer geschätzten Eintrittswahrscheinlichkeit und ihres potenziellen Schadensausmaßes. Da für die Bewertung des Schadensausmaßes verschiedene Schadenskategorien zur Verfügung stehen (z. B. finanzielle Schäden oder Schäden hinsichtlich Schutzes und Sicherheit), erfolgt die Bewertung anhand von Schadenskategorien mit festgelegten 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. Neben der beschriebenen Outside-In Perspektive der Risikobeurteilung haben wir die Risiken, die den nach §289c Abs. 3 HGB wesentlichen Themen zuzuordnen sind, auch nach der Inside-Out Perspektive bezogen auf ihre Schadenshöhe und Eintrittswahrscheinlichkeit analysiert.

Die Analyse möglicher berichtspflichtiger Risiken im Zusammenhang mit den nichtfinanziellen Aspekten bezogen auf unsere wesentlichen Themen hat ergeben, dass nach Anwendung der Nettomethode unter Berücksichtigung der Risikobegrenzungsmaßnahmen 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 liegt bei der Gesamtgeschäftsführung. In regelmäßigen monatlichen Lenkungsreisen diskutiert diese mit den Themenverantwortlichen der Zentrale und der Niederlassungen aktuelle und neue Projekte, strategische Maßnahmen und Ziele, die Nachhaltigkeitsberichterstattung und die Kommunikation.

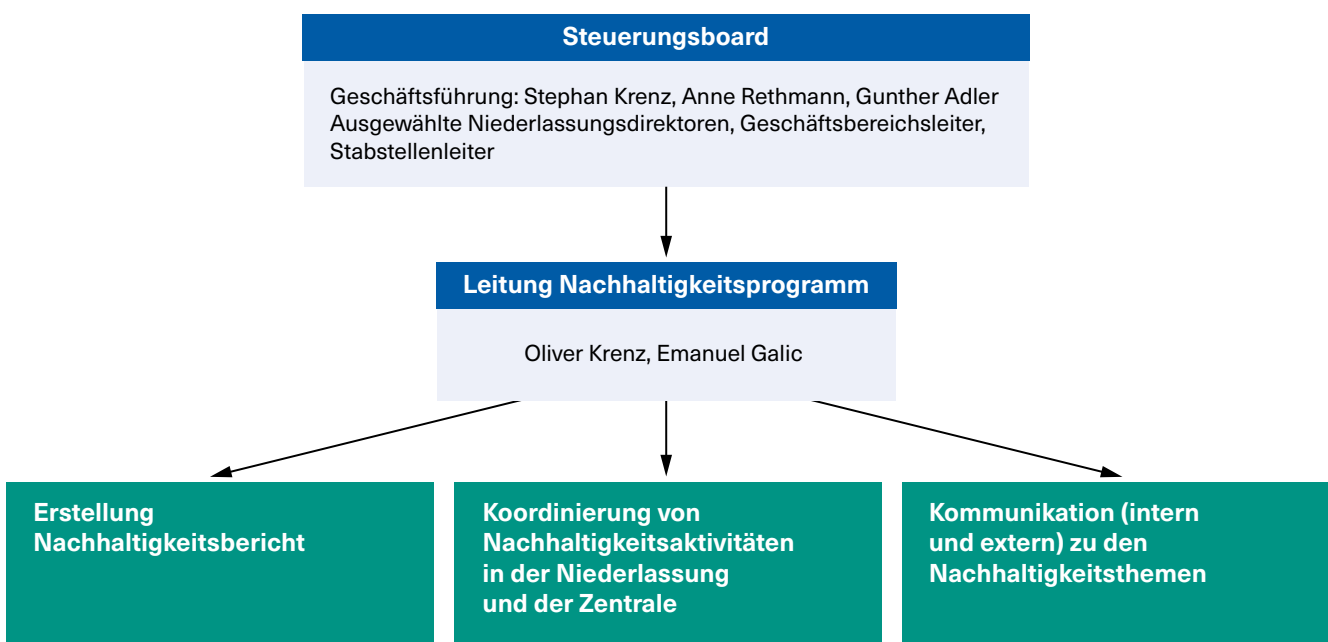
## 3.5.1 ORGANISATION DER NACHHALTIGKEIT BEI DER AUTOBAHN GMBH

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

werden müssen. Organisiert und geleitet wird das Nachhaltigkeitsprogramm durch ein interdisziplinäres Projektteam. Im Jahr 2023 soll eine Stabsstelle Nachhaltigkeit beim Vorsitzenden der Geschäftsführung eingesetzt werden. Hauptaufgaben dieser Stabsstelle werden sein:

- Koordination des Nachhaltigkeitsprogramms, inkl. der Maßnahmen der Fachbereiche und Niederlassungen der Autobahn GmbH

Abbildung 4: Organigramm des Nachhaltigkeitsprogramms





- Organisation der Kommunikation und Ansprechpartner für Nachhaltigkeitsthemen nach Innen und Außen
- Erstellen der Nachhaltigkeitsberichte

Für unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten werden Fachgruppen gegründet, die, koordiniert von den Mitarbeitenden des Nachhaltigkeitsprogramms (später: Stabsstelle 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.

## 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 2022 für den Unternehmensbonus sind:

- Erhöhung der Arbeitssicherheit (bspw. durch Fahrsicherheitstrainings, Schulungen und weitere Maßnahmen)
- 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 2022 wird bis Ende Juni 2023 für alle bonusberechtigten Mitarbeitenden (alle, die unter den Tarifvertrag Autobahn fallen) ausgezahlt. Er wird für alle Mitarbeitenden gleich hoch ausfallen und beträgt bei maximaler Zielerreichung 800 Euro brutto. Die Unternehmensziele werden von der Geschäftsführung in Abstimmung mit dem Gesamtbetriebsrat in einer Gesamtbetriebsratsvereinbarung festgelegt.



# 4 UNSERE WESENTLICHEN NACHHALTIGKEITS- THEMEN

➔ In diesem Kapitel berichten wir über die nach §289c Abs. 3 HGB wesentlichen Themen der Autobahn GmbH. In der Berichterstattung beschreiben wir für die jeweiligen Themen die Ziele und Maßnahmen. Wir beschreiben, wie die Stakeholder in die Entscheidungen einbezogen wurden, wie wir Risiken minimieren und anhand welcher Kennzahlen und sonstiger Ergebnisse wir unseren Fortschritt messen werden.



## 4.1

# KLIMASCHUTZ UND LUFTQUALITÄT



Als eine der größten und vielfältigsten Infrastrukturbetreiberinnen sind wir uns unserer ökologischen und gesellschaftlichen Verantwortung bewusst. Daraus leiten wir die Verpflichtung ab, uns aktiv dem Klimaschutz zu widmen. In einem bereits angelaufenen Projekt berechnen wir erstmals unsere Klimabilanz für das Jahr 2022. Aufgrund der Komplexität der Umsetzung unseres Geschäftsmodells und der noch nicht abgeschlossenen Transformation gem. Bundesfernstraßengesetz ist es der Autobahn GmbH erst im kommenden Nachhaltigkeitsbericht für das Berichtsjahr 2023 möglich, valide Daten dieser ersten Bilanzierung zu kommunizieren. Unser Ziel: Wir orientieren uns am Klimapfad der Bundesregierung und den Vorgaben der Europäischen Union und setzen uns gemeinsam mit unserem Gesellschafter im Jahr 2023 ein Ziel für die Senkung unserer Treibhausgasemissionen. Dies setzt ein Erreichen der Treibhausgasneutralität in Teilen des Kerngeschäfts – genauer beim Planen und Betreiben von Bundesfernstraßen und in der Verwaltung (bei den Scope 1- und 2-Emissionen) – schon zu einem früheren Zeitpunkt voraus.

Unser Ziel erreichen wir mit verschiedenen Maßnahmen:

Wir werden uns in naher Zukunft durch den Aufbau eigener Anlagen zu immer größeren Teilen mit regenerativen Energien selbst versorgen. Dazu sollen auf großen Flächen, die die Autobahn GmbH treuhänderisch verwaltet, Photovoltaik-Anlagen (PV) gebaut werden. Die Umsetzung dieses Projekts wurde bereits von der Geschäftsführung beschlossen und wird ab 2023 umgesetzt. Wo wir Strom zukaufen müssen, werden wir 100 Prozent treibhausgasneutral erzeugten Strom zukaufen. Seit Januar 2023 besteht dazu ein Rahmenvertrag mit einem großen Energieversorgungsunternehmen, über den wir 100 Prozent treibhausgasneutral erzeugten Strom beziehen. Bis zum Ende des Berichtsjahres haben wir bereits 5.700 Stromzähler in den Rahmenvertrag integriert, weitere werden kontinuierlich folgen.

Eine weitere notwendige Maßnahme im Bereich Klimaschutz ist die vollständige Umstellung unseres Betriebsdienstes auf alternative Antriebsarten. Der Fuhrpark der Gesellschaft soll hinsichtlich Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit optimiert und verjüngt werden. Einer unserer Vorreiterstandorte ist die Niederlassung Rheinland, deren PKW-Flotte wir schon jetzt teilweise auf Elektro- und Hybridfahrzeuge umgestellt haben und die in Teilen bereits über eine eigene Ladeinfrastruktur verfügt. Weitere Standorte sowie die vollständige, wenn auch deutlich komplexere, Umrüstung der „orangenen Flotte“, unserer schweren Arbeitsfahrzeuge, ist in der Planung. Auch hier sind erste Käufe, bspw. von elektrischen Sattelschleppern in der Niederlassung Westfalen, für das Jahr 2023 geplant. Wir suchen parallel intensiv nach Fahrzeuglösungen in bestimmten, sehr arbeitsintensiven Bereichen, bspw. für den Winterdienst.

Die Umrüstung auf energiesparende Leuchtmittel für Tunnel- und Straßenbeleuchten ist eine weitere Maßnahme, die wir derzeit parallel in mehreren Projekten umsetzen. Ein Beispiel hierfür ist die Umstellung der Beleuchtung im Schönbuchtunnel durch die Niederlassung Nordbayern. Durch die Umstellung auf LED-Beleuchtung senken wir dort den Stromverbrauch um fast 33 Pro

zent und gewährleisten gleichzeitig eine unveränderte Beleuchtungsqualität. In der Niederlassung Ost prüfen wir für den längsten Straßentunnel Deutschlands, den Rennsteigtunnel an der A71, ob wir durch den Einsatz von Geothermie den Energieverbrauch verringern können.

Wir wollen erneuerbare Energien in Zukunft nicht nur selbst erzeugen, sondern auch für die Nutzung in der Nacht speichern. Wie dies funktionieren kann, zeigt die Verkehrszentrale Leverkusen. Hier wollen wir die Stromversorgung durch eigens erzeugte erneuerbare Energien ergänzen. Dafür haben wir zwei geeignete Dachflächen ausgewählt, auf denen wir eine PV-Anlage mit 100 kWp installieren werden. Für die Speicherung untersuchen wir, ob neben einer Lithium-Ionen-Batterie auch andere Speicherkonzepte wie eine Salz- oder Redox-Flow-Batterie realisierbar sind. Mit der Erzeugung erneuerbarer Energien und der Speicherung sparen wir nicht nur Treibhausgasemissionen ein, sondern machen unsere kritische Infrastruktur robuster und erzielen eine höhere Ausfallsicherheit sowie mehr Unabhängigkeit von Stromnetz.

Für die nahe Zukunft bereiten wir bereits weitere Maßnahmen vor. Dabei haben wir bspw. eine Ladeinfrastruktur für E- und Plug-in-Fahrzeuge sowie die Sektorkopplung für das Heizen, Kühlen und die Warmwasserbereitung ins Auge gefasst.

Nicht zuletzt leistet das automatisierte Fahren einen wichtigen Beitrag zum Verkehr von morgen, der auch für eine nachhaltigere Mobilität sorgt: konsequente Vernetzung und digitale Koordination können den Verkehrsfluss verbessern. Mit diesem und weiteren kooperativen intelligenten Transportsystemen (C-ITS) werden wir die deutschen Autobahnen zu einem digitalen, vernetzten und automatisierten Verkehrssystem weiterentwickeln (siehe Kapitel 4.5 Verkehrssicherheit). Das reduziert Staus, spart Kraftstoff und senkt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

## TREIBHAUSGASBILANZ

Das Ziel der Treibhausgasbilanzierung der Autobahn GmbH ist die Berücksichtigung aller wesentlichen Emissionsquellen, basierend auf den Grundsätzen des Greenhouse Gas (GHG) Protocols. In der ersten Treibhausgasbilanzierung für das Jahr 2022 konzentriert sich die Autobahn GmbH vorläufig auf die Scope 1- und 2-Emissionen. In den folgenden Bilanzen sollen dann ausgewählte Scope 3-Emissionen ausgewiesen werden. Hier handelt es sich hauptsächlich um Emissionen aus den Scope 3-Kategorien „Energiebezogene Emissionen“, „Geschäftsreisen“, „Mitarbeitendenmobilität“ (z. B. Pendelverkehr) sowie „Nutzung von verkauften Produkten“. Im weiteren Prozess wollen wir weitere Scope 3-Emis-

sionen, bspw. aus Bauprojekten („Eingekaufte Güter und Dienstleistungen“), die durch Dienstleistende der Autobahn GmbH durchgeführt werden, in die Bilanzierung aufnehmen. Aufgrund der Komplexität der Erhebung der Scope 3-Emissionen erfolgt dieser Prozess mehrstufig. Die von der Autobahn GmbH verursachten Treibhausgasemissionen werden mithilfe von Aktivitäts- oder Verbrauchsdaten und deren Verrechnung mit spezifischen Emissionsfaktoren bilanziert. Es ist daher davon auszugehen, dass in den ersten Jahren der Berechnung der Treibhausgasbilanz der abgebildete Fußabdruck durch die Erweiterung um Scope 3 und die sich verbessernde Datenlage zunächst wachsen wird.

## SCOPE 1-EMISSIONEN (FUHRPARK, HEIZUNG, KÜHLUNG)

Scope 1-Emissionen bezeichnen alle Emissionen, die direkt im Unternehmen entstehen. Dies sind Emissionen aus Quellen, die das Unternehmen entweder besitzt oder unmittelbar kontrolliert. Innerhalb der Autobahn GmbH fallen darunter alle firmeneigenen Fahrzeuge (inkl. geleaster Fahrzeuge) und Fuhrparks, sowie stationäre Verbrennungsanlagen in Form von Heizmitteln oder flüchtige Emissionen aus Kühlmitteln, vorwiegend an den einzelnen Standorten, Niederlassungen sowie unbewirtschafteten Park- und Rastanlagen mit WC-Gebäuden (PWC-Anlagen) und Tunneln.

Momentan sammelt die Autobahn GmbH die Daten für die Kategorien Fuhrpark sowie Heizung und Kühlung in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachteams.

## SCOPE 2-EMISSIONEN (ZUGEKAUFTE ENERGIE)

Zu Scope 2-Emissionen zählen alle indirekten Emissionen, die für die Energiebereitstellung des Unternehmens entstehen, das heißt Emissionen aus zugekauftem Strom und Wärmeenergie.

Für den bezogenen Strom werden zwei Reporting-Methoden angewendet:

- Market-based approach: Emissionen werden nach dem vertraglich zugesicherten Strommix bilanziert.
- Location-based approach: Emissionen werden nach den lokalen Durchschnittsemissionen des jeweiligen Strommixes (z. B. Strommix Deutschland) bilanziert.

Innerhalb der Kategorie Strom werden deshalb in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachteams und auf Grundlage von individuell zugeschnittenen Erhebungsbögen Daten für die entsprechenden Standorte zum vertraglich zugesicherten/zugehörigen Strommix erhoben.



## AUSBLICK

Unser Ziel ist es, **im Nachhaltigkeitsbericht für das Berichtsjahr 2023 die Berechnungsergebnisse für Scope 1- und 2-** sowie ausgewählter Scope 3-Emissionen zu veröffentlichen. Eine kontinuierliche jährliche Bilanzierung für die weiteren Jahre streben wir an. Zum Zeitpunkt der Verfassung dieses Kapitels sind erste Daten zum Diesel- und Benzineinkauf der Niederlassungen und Tankstellen der Autobahn GmbH verfügbar. Aufgrund des jungen Gründungsalters der Autobahn GmbH und der Transformationsgeschichte ist die Anzahl der tatsächlich vorhandenen Stromzähler noch nicht final geklärt. Derzeit werten wir jedoch die Verbrauchsdaten für rund 5.700 Stromzähler entlang von Bundesfernstraßen und in den Liegenschaften der Autobahn GmbH für das Jahr 2022 aus. Außerdem planen wir für 2023 eine Befragung der Arbeitnehmenden der Autobahn GmbH zu den Themen Arbeitswegmobilität und Emissionen im Homeoffice, um die Erhebung von Scope 3-relevanten Emissionen zu beginnen. Bezüglich der Emissionen, die durch stationäre Verbrennung von fossilen Brennstoffen,



insbesondere durch die Beheizung von Gebäuden erzeugt werden, finden ab Ende Februar 2023 weitere Treffen mit Expertinnen und Experten statt. Ziel ist es, die Vorgehensweise bei der Datensammlung diesbezüglich festzulegen.

Sobald finale Ergebnisse der Bilanzierung vorliegen, erarbeitet die Autobahn GmbH im nächsten Schritt eine wissenschaftsbasierte Reduktionsstrategie und leitet daraus weitere konkrete Maßnahmen ab.

## LUFTQUALITÄT

Die oben genannten Projekte und Maßnahmen, wie bspw. die Umrüstung des Fuhrparks der Autobahn GmbH, der Bezug von treibhausgasneutralem Strom und die Einführung einer intelligenten Verkehrslenkung werden 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 und Luftqualität:

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Bezahlbare und saubere Energie</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.1 Gewährleistung des Zugangs zu erschwinglichen, zuverlässigen und modernen Energiedienstleistungen</li> <li>7.2 Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am globalen Energiemix</li> </ul>	<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><b>Maßnahmen zum Klimaschutz</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>13.2 Berücksichtigung von Klimaschutzmaßnahmen in Strategie und Planung</li> <li>13.3 Abschwächung des Klimawandels, Klimaanpassung und Reduzierung der Klimaauswirkungen</li> </ul>	<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

# KREISLAUF- WIRTSCHAFT



Das Ziel der Kreislaufwirtschaft ist es, Produkte nach dem Ende ihres Lebenszyklus wieder in den Stoffkreislauf zu überführen. Die Autobahn GmbH des Bundes setzt sich daher das Ziel, Abfälle zu vermeiden bzw. zu verwerten und so Rohstoffressourcen zu schonen. Als Bauherrin ergreifen wir zu diesem Zweck geeignete Maßnahmen, um Böden und Baustoffe vorrangig innerhalb der jeweiligen Baumaßnahme wiederzuverwenden. Voraussetzung hierfür ist die bautechnische sowie die umweltrelevante Eignung des Materials. Aufgrund dessen müssen schon im Zuge der Vorplanung einer Baumaßnahme Untersuchungen der Böden und Baustoffe durchgeführt werden, um eine eventuelle Nicht-Eignung der Wiederverwendung zu erkennen. Die Ergebnisse aus diesen Voruntersuchungen fließen mit in unsere Planung ein.

Vor dem Hintergrund der EU-Zielsetzungen bis 2050 („EU Green Deal“<sup>1</sup>), haben wir uns zum Ziel gesetzt, zur Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft aktiv beizutragen. Dazu werden wir unsere Kerngeschäftsfelder Planung, Bau/Erhaltung und Betrieb analysieren und Konzepte entwickeln, die den Einstieg in ein nachhaltigeres Handeln gewährleisten. Uns ist bewusst, dass eine Kreislaufwirtschaft nur durch einen verantwortungsvollen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen und durch den vermehrten Einsatz von Sekundärrohstoffen erreicht werden kann. Gute Voraussetzungen für die Autobahn bestehen dadurch, dass im Straßenbau allgemein schon heute Verwertung und auch Wiederverwendung von Ausbaustoffen die gelebte Praxis darstellt. Dadurch leisten wir bereits jetzt einen Beitrag zu einer effizienteren und nachhaltigeren Kreislaufwirtschaft.

Für die Gesamtbranche gibt es bereits Daten zu Recyclingquoten für den Straßenbau allgemein. Eine solche Datensammlung haben wir bislang für die Autobahn GmbH noch nicht realisiert. Wir haben uns das Ziel gesetzt, in Zukunft regelmäßig unsere größten Stoffströme zu erfassen und darauf aufbauend unsere Recycling- und Kreislaufwirtschaftsquote zu ermitteln. 2023 werden wir ein Projekt starten, mit dem wir definieren, welche Stoffströme zuerst zu beleuchten sind, was genau Kreislaufwirtschaft für diese bedeutet und welche vorhandenen Ziele wir weiter ausdehnen wollen. Des Weiteren haben wir für Baumaßnahmen ein Stoffstrommanagement eingeführt, mit dem wir die Planung zur Lenkung der bei einer Baumaßnahme anfallenden Aus- und Einbaustoffe durch den Auftraggebenden oder dessen Beauftragten steuern. Ziel ist es hierbei, die Materialströme zur Verringerung des Material- und Energieverbrauches und der Emissionen durch Transporte sowie die umweltgerechte Verwendung oder Verwertung der Ausbaustoffe zu optimieren. Wo dies erforderlich ist, definieren wir im Rahmen des Stoffstrommanagements auch das Entsorgungskonzept für die entstehenden Abfälle. Vor Beginn der Abfallentsorgung werden wir im Rahmen des Stoffstrommanagements zudem die abfallrechtliche Einstufung von Ausbaustoffen und die Festlegung des Entsorgungsweges rechtzeitig prüfen. Die Maßnahmen des

1 Der EU Green Deal zielt darauf ab, die Wirtschaft Europas bis 2050 klimaneutral zu machen und den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft zu beschleunigen. Dazu sollen u. a. Maßnahmen zur Förderung von Recycling, Reparatur und Wiederverwendung sowie zur Reduzierung von Abfall und Kunststoffen umgesetzt werden.



Stoffstrommanagements sind im Handbuch Stoffstrommanagement zusammengestellt. Dieses haben wir als Arbeitshilfe für die Anwendung in den Niederlassungen erarbeitet. Wir folgen dabei der Abfallhierarchie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (§ 6 KrWG), entsprechend priorisieren wir bei allen Maßnahmen eine mögliche Verwertung der Materialien (vgl. § 3 KrWG).

Das KrWG legt der Autobahn GmbH klare Pflichten auf. Darunter fallen die in § 45 KrWG beschriebenen „Pflichten der öffentlichen Hand“. Infolgedessen sind wir verpflichtet, vor der Bauausführung eine sorgfältige Voruntersuchung des Untergrunds durchzuführen. Hinzu kommen das technische Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), das neben Anforderungen an die Qualität technische Maßnahmen, Einrichtungen und Verfahren vorgibt sowie die internen Richtlinien der Autobahn GmbH. Verordnungen des Umweltrechts stellen andere Anforderungen als Straßenbauvorschriften. Wenn ein Ausbaustoff oder Liefermaterial umweltrechtlichen Parametern genügt, ist er nicht in jedem Fall auch bautechnisch geeignet.

Dies wird anhand von zwei Beispielen deutlich:

- Der Einbau von Recycling-Baustoffgemischen ist auf Basis des straßenbautechnischen Regelwerkes (z. B. TL SoB-StB<sup>2</sup>) zulässig, jedoch lässt die Ersatzbaustoffverordnung dieses aus wasserrechtlicher Sicht nicht in allen Gebieten (z. B. Wasserschutzgebieten) zu.
- Der Einbau von Hausmüllverbrennungsaschen ist nach der Ersatzbaustoffverordnung in vielen Gebieten zulässig, jedoch lässt das straßenbautechnische Regelwerk (TL SoB-StB) dieses für Autobahnen nicht zu.

Ab dem 1. August 2023 wird die Ersatzbaustoffverordnung bundesweit rechtsverbindlich gültig. Bei der Autobahn GmbH wurden bereits im Jahr 2022 entsprechend notwendige Anpassungen an die Planung und Abwicklung der Baumaßnahmen und Straßenunterhaltung durchgeführt. Projekte, die über dieses Datum hinaus in die Umsetzung gehen und alle Projekte ab diesem Datum müssen den Vorgaben der Verordnung entsprechen. Durch die Ersatzbaustoffverordnung soll der

---

2 Technische Lieferbedingungen für Baustoffgemische zur Herstellung von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau, FGSV 697



Einsatz von Sekundärrohstoffen aktiv gefördert werden. Die Autobahn GmbH hat es sich zum Ziel gesetzt, eine Straßenaufbaudatenbank zu realisieren, durch die eine Bilanzierung der Stoffströme vereinfacht werden soll. Diese Datenbank wird in den kommenden Jahren alle Informationen über den gesamten Oberbau aller Straßenbauwerke auf den deutschen Autobahnen enthalten.

Um die genannten Ziele erreichen zu können, haben wir verschiedene Maßnahmen eingeleitet. Neben dem oben erwähnten Projekt zur Untersuchung der größten Stoffströme der Autobahn GmbH und der Ermittlung der Recyclingquote, treiben wir Pilotprojekte in den Niederlassungen voran, die sich mit der Vermeidung, der Wiederverwendung und dem Recycling von Baustoffen befassen. Die Voruntersuchung zur Wiederverwendung von Stoffen vor Ort und unter Berücksichtigung anderer Baustellen, wird im Rahmen von Pilotprojekten umgesetzt. Ziel ist es, hier wichtige Erfahrungen zur maximalen Verwertung von mineralischen Bauabfällen zu sammeln und durch Vermeidung von Abfällen einer Entsorgung entgegenzuwirken.

Die konkrete Erprobung und Umsetzung von Maßnahmen zur „Wiederverwendung, Recycling und sonstigen Verwertung“ vor Ort wurde im Berichtszeitraum z. B. von den Niederlassungen Nordost, Rheinland und Südwest im Rahmen von Pilotprojekten durchgeführt. Dabei wurden in der NL Nordost Betonfahrbahnen aufgebrochen und als ungebundene Tragschichten und/oder Verfestigungen (STS) wieder eingebaut. In der NL Rheinland wurden alte ungebundene oder hydraulisch gebundene Tragschichten bei Fahrbahnsanierungen im Baumischverfahren<sup>3</sup> verwertet. Dabei wurden vorhandene Tragschichten des Straßenoberbaus nicht zurückgebaut und entsorgt, sondern im Baumischverfahren mit hydraulischen Bindemitteln verfestigt. In der NL Südwest wurde geprüft, wie auch auf Bundesautobahnen eine mögliche maximale Wiederverwendung von Asphaltgranulat in Anlehnung an die „Ergänzenden technischen Vertragsbedingungen im Straßenbau des Bundeslandes Baden-Württemberg“ (Pilotstrecken „Maximalrecycling“) erfolgen kann.

Eine weitere Maßnahme der Autobahn betrifft die Auftragsvergabe. Wir prüfen deshalb, wie die Kreislaufwirtschaft bereits in Vergabeverfahren einbezogen werden kann. Ziel ist es, Bauverträge so zu gestalten, dass die Autobahn GmbH ihren Verpflichtungen nach §§25 und 45 KrWG nachkommt. Dabei müssen die länderspezifischen Vorschriften beachtet werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Schulung der Niederlassungen und Außenstellen, um zu erreichen, dass in Verträgen der Einsatz von Recyclingmaterialien verstärkt berücksichtigt wird. Soweit dem keine projektspezifischen Belange entgegenstehen, werden wir künftig die bauvertragliche Gleichstellung der Recyclingbaustoffe mit den natürlichen Gesteinskörnungen anwenden.

Die Risiken, die mit dem Thema Kreislaufwirtschaft verbunden sind, variieren in Art und Ausmaß. Grundsätzlich besteht immer das Risiko, dass die gesetzten Ziele nicht erreicht werden. Des Weiteren sind auch bautechnische Risiken vorhanden: z. B. ob eine Dauerhaftigkeit der Schichten des Oberbaus gewährleistet wird oder ob mit dem Vorzug der Förderung der Kreislaufwirtschaft mitunter bauvertragliche Unsicherheiten auftreten. Dabei spielt der noch nicht abgeschlossene Personalaufbau in der Zentrale und den Niederlassungen der Autobahn GmbH eine wesentliche Rolle. Viele Maßnahmen können daher zum aktuellen Zeitpunkt nur mit externer Unterstützung durchgeführt werden.

Als öffentlicher Auftraggeber ist die Autobahn GmbH verpflichtet und daher stets bestrebt, den freien Wettbewerb zu fördern. Dies birgt jedoch auch Risiken in Bezug auf die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft durch die Auftragnehmer. Jeder Auftragnehmer hat individuelle Voraussetzungen, die ohne Qualitätsstandards zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führen können. Für die umweltrelevanten Merkmale wird mit der Einführung der Ersatzbaustoffverordnung




<sup>3</sup> Baumischverfahren: Hierbei fährt das Mischgerät auf der für die Verfestigung vorbereiteten Schicht; es fräst/reißt diese auf und mischt das vorgesehene Bindemittel und das noch erforderliche Wasser ein.

nung zum 1. August der Qualitätsstandard bundesweit einheitlich definiert.

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 nötig sein, damit dem Auftragnehmer eine bessere Kalkulationsgrundlage geboten werden kann. So lässt sich zudem das Nachtragspotenzial für die Autobahn GmbH vermindern.

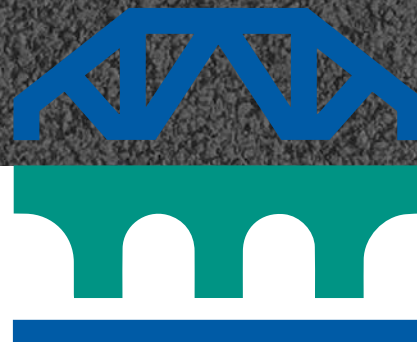
Die Geschäftsführung wird durch das monatlich stattfindende Steuerungsboard Nachhaltigkeit zu aktuellen Entwicklungen im Bereich Kreislaufwirtschaft involviert. Die Bedeutung des Themas wird von der Geschäftsführung nicht nur im Steuerungsboard, sondern auch in anderen Formaten wie bspw. dem „Runden Tisch Baumanagement“, hervorgehoben. Beim „Runden Tisch Baumanagement“ kommt die Autobahn GmbH mit maßgeblichen Bau- und Ingenieurverbänden, die eine Lösungskompetenz im Bereich der Verkehrsinfrastruktur haben, zusammen. Ziel des Runden Tisches ist es, das Bauen auf Autobahnen effizienter, effektiver und nachhaltiger zu gestalten.

### Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Kreislaufwirtschaft

SDG	Unterziel	Unser Beitrag
<b>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.2 Steigerung der wirtschaftlichen Produktivität durch Innovation, Diversifizierung und technologische Modernisierung</li> <li>8.4 Verbesserung der Ressourceneffizienz in der Produktion sowie die Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Umweltzerstörung</li> </ul>	<p>Nachhaltiges Wirtschaftswachstum wollen wir durch einen sorgsamem Umgang mit Rohstoffen und Materialien sowie durch die Unterstützung der Forschung im Bereich alternative Stoffe für den Bau erreichen.</p>
<b>Industrie, Innovation und Infrastruktur</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.4 Modernisierung von Infrastrukturen, um sie nachhaltig zu gestalten, mit effizienterem Ressourceneinsatz und vermehrter Nutzung umweltverträglicher Technologien</li> </ul>	<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>
<b>Nachhaltiger Konsum und Produktion</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.2 Nachhaltige Bewirtschaftung und effiziente Nutzung der natürlichen Ressourcen</li> <li>12.5 Reduktion des Abfallaufkommens durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung</li> </ul>	<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 ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR UND KOMFORT



Durch die zunehmende Mobilität in Deutschland hat eine zukunftsfähige Infrastruktur nachhaltig positive Auswirkungen auf die Gesellschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland. Das Themenfeld Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort befasst sich mit Aspekten der innovativen, nachhaltigen Verkehrskonzepte, der Stauvermeidung, der Lärmemissionen, der Bereitstellung einer Ladeinfrastruktur für die emissionsarme Mobilität und des Komforts und der Barrierefreiheit.

## Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<b>Bezahlbare und saubere Energie</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.1 Sicherung des Zugangs zu bezahlbaren, verlässlichen und modernen Energiedienstleistungen</li> </ul>	Wir entwickeln moderne Verkehrskonzepte und bauen die notwendige Infrastruktur aus, um den Zugang zu E-Lademöglichkeiten zu erhöhen und so die Mobilität zukunftsfähig mitzugestalten.
<b>Industrie, Innovation und Infrastruktur</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.1 Aufbau einer hochwertigen, verlässlichen, nachhaltigen und resilienten Infrastruktur</li> <li>9.4 Modernisierung von Infrastrukturen, um sie nachhaltig zu gestalten, mit effizienterem Ressourceneinsatz und vermehrter Nutzung umweltverträglicher Technologien</li> </ul>	Wir ergreifen Maßnahmen, die den Aufbau einer innovativen und nachhaltigen Infrastruktur fördern und die zukunftsfähige Mobilität der Gesellschaft sicherstellen.
<b>Nachhaltige Städte und Gemeinden</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>11.2 Verbesserung des Zugangs zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr</li> </ul>	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.

## 4.3.1 VERKEHR UND STAU

Eine hochindustrialisierte und in der Regel arbeitsteilig organisierte Wirtschaft wie die Deutschlands, 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.

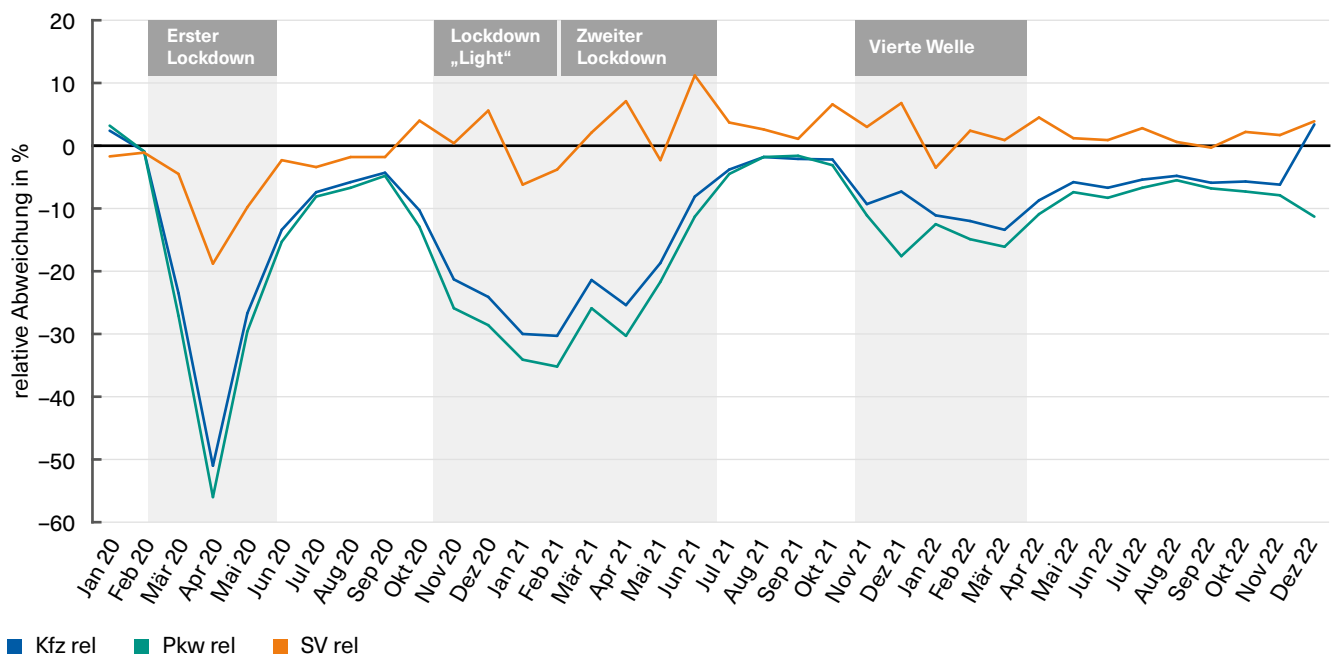
Die Autobahn GmbH des Bundes hat in ihrem Leitbild formuliert, den europäischen Maßstab hinsichtlich des Verkehrsflusses, der Qualität, Sicherheit und Serviceorientierung zu setzen, und ihr Fachwissen für mehr Nachhaltigkeit auf Deutschlands Autobahnen einzusetzen. Wir leiten daraus u. a. die Ziele ab, 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 nun 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 Stautunden steht auch in direktem Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit (Kapitel 4.5), da Staus in der Regel Gefahrenstellen darstellen.

Die Verkehrszentrale Deutschland hat für die Jahre 2020, 2021 und 2022 die Daten aus knapp 1.200 automatischen Dauerzählstellen im deutschen Autobahnnetz ausgewertet und mit dem Jahr 2019 verglichen. Das Pkw-Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen ist gegenüber dem Jahr 2019 grundsätzlich zurückgegangen, was allgemein auf die Einflüsse der Coronapandemie zurückgeführt wird. Im Gegensatz zum Pkw-Verkehrsaufkommen kann für das Lkw-Verkehrsaufkommen konstatiert werden, dass dieses in den Pandemie-Jahren mit steigender Tendenz annähernd konstant geblieben ist.

Abbildung 5: Verkehrsentwicklung in Deutschland – Autobahnverkehr 2020 bis 2022





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 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 Berichtsjahr 2022 haben wir hierfür ein entsprechendes Programm aufgesetzt und mit den umfangreichen Arbeiten zur Umsetzung begonnen. So haben wir bspw. die Systemarchitekturen in den bestehenden regionalen Verkehrszentralen erfasst, analysiert und erste Migrations- und Kostenpläne zur Einführung des neuen Basissystems erarbeitet. Bis zur Fußball-Europameisterschaft 2024 soll die systemseitige Anbindung aller Autobahn-Verkehrszentralen an das Basissystem erfolgt sein. In den Folge

jahren 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.

Darüber hinaus befindet sich die Entwicklung des Management- und Informationssystems für Arbeitsstellen (MIA) in der finalen Phase. Nach dem Probetrieb ab dem Sommer 2023 ist die flächendeckende Einführung bis Ende 2023 geplant. 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 das Rückgrat einer gezielten Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrsbeeinflussungsanlagen tragen signifikant zu einem flüssigen und sicheren Verkehrsfluss in den Ballungsräumen sowie auf den Korridoren bei.

➡ Lärmschutzwände an der Talbrücke Heidingsfeld, A3



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 Fahrstreifen-sperrungen 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 Maßnahmen werden in der Fachgruppe Staureduzierung erarbeitet und regelmäßig in den Sitzungen des Steuerungsboards Nachhaltigkeit an die Geschäftsführung berichtet.

## 4.3.2 LÄRMSCHUTZ

Der stetig zunehmende Straßenverkehr, verbunden mit steigenden Lärmbelastungen, zählt zu einem der gravierendsten Gesundheitsbeeinträchtigungen und Umweltproblemen unserer Zeit und belastet Umwelt und Mensch. Zu den maßgeblichen Lärmverursachern zählen 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 Lärm

schutz 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. Auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht ein Rechtsanspruch. 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 vorhandener Autobahnen eine lärmoptimierte Trassierung oftmals nicht realisieren. In diesem Fall werden zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße, vorzugsweise lärmindernde Straßenoberflächen oder Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände vorgesehen. Im Falle verbleibender Lärmbelastungen kommen zudem passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden, wie Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter, infrage. Oftmals lassen sich die 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 der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) und der aktuellen Auslöswerte der Lärmsanierung zu ermitteln. In einem speziellen Lärmsanierungsprogramm wollen wir künftig daraus entsprechende Prioritäten hinsichtlich der Bearbeitungsreihenfolge ableiten.

Unabhängig davon streben wir an, bei künftigen Vorhaben, bei denen die Lärmvorsorge nicht greift (z. B. Erweiterung von Rastanlagen, Ersatzneubau von Brückenbauwerken), Maßnahmen der Lärmsanierung zu prüfen und zeitgleich zu realisieren (wir sprechen hier vom „Mitnahmeeffekt“).



Auch prüfen wir bei planmäßig durchgeführten Erhaltungsmaßnahmen die Möglichkeiten eines erstmaligen Lärmschutzes bzw. einer Verbesserung des bereits vorhandenen Lärmschutzes auf Grundlage der Lärmsanierung. So können bspw. bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen lärm-mindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz kommen oder sanierungsbedürftige Lärmschutzwände durch höhere und/oder längere Wände ersetzt werden.

Die möglichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen werden stets einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der akustischen Wirksamkeit, der Wirtschaftlichkeit und weiterer, nicht akustischer Belange, wie bspw. Landschaftsbild und Verschattung beurteilt und abgewogen. Die aktuell geltende Berechnungsvorschrift RLS-19 führt bei Autobahnen im Vergleich zur früher verwendeten RLS90 zu erhöhten Beurteilungspegeln. Eine wichtige Aufgabe ist daher, diesem Umstand durch eine weitere Verbesserung des Lärmschutzes gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang wird die Methodik der Wirtschaftlichkeits- und Abwägungsuntersuchungen von Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Autobahn GmbH vereinheitlicht. Insgesamt ergibt sich für die Anwohnenden zukünftig ein deutlich besseres Lärmschutzniveau.

Bei der Lärmsanierung wird es kurzfristig darum gehen, die schwierige Lärmsituation an bereits bekannten Lärmschwerpunkten durch gezielte Lärmschutzmaßnahmen zu verbessern. Parallel werden wir ein Emissionskataster schaffen, aus welchem die Höhe der Schallabstrahlung (Emission) an den einzelnen Autobahnen bzw. Autobahnabschnitten ersichtlich wird. Mittelfristig stehen die Erstellung und die schrittweise Abarbeitung eines Lärmsanierungsprogramms im Vordergrund. Ferner streben wir die Schaffung eines Lärmschutzkatasters an, in dem alle Lärmschutzmaßnahmen erfasst und verwaltet werden.

## **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 Fachingenieurinnen und 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.

## **4.3.3 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. Der Masterplan Ladeinfrastruktur I der Bundesregierung von November 2019 beschreibt 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 Schnellladernetz 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 häufig 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.

Der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur stellt vor dem Hintergrund der Überdimensionierung und Flächendeckung eine öffentliche Aufgabe dar, deren Ausführung 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 in einem ersten Schritt, zusammen mit Ihren Partnerinnen und Partnern, bis 2025 an bundesweit 600 Rastanlagen Schnellladeinfrastruktur errichten. In der Tabelle werden in Jahresscheiben die Planwerte der betriebsfreigegebenden Ladepunkte (LP) bis zum finalen Realisierungsende 2025 dargestellt. Hierbei wird zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen unterschieden. Aus der Tabelle geht hervor, dass der Markthochlauf in den ersten Jahren der Realisierung, im Vergleich zum gesamten Realisierungszeitraum überproportional erfolgen soll, um möglichst schnell ein Grundgerüst für ein flächendeckendes Schnellladenetz an Bundesautobahnen anbieten zu können.

Auf dem Autobahnnetz in Deutschland stehen den Verkehrsteilnehmenden aktuell rund 440 bewirtschaftete Rastanlagen sowie rund 1.500 unbewirtschaftete Rastanlagen zur Verfügung. Mit dem Start des Ausbaus von Schnellladeinfrastruktur an den 600 Standorten wird das Ziel verfolgt, den von der NOW GmbH errechneten Bedarf an Schnellladeinfrastruktur an Bundesautobahnen im Jahr 2030 sicherzustellen. Diese 600 Rastanlagen gliedern sich in 400 bewirtschaftete und 200 unbewirtschaftete Rastanlagen auf. Bei den bewirtschafteten Rastanlagen berechnen wir als Autobahn GmbH des Bundes unsere Nebenbetriebskonzessionäre mit Tankstellenkonzessionen gemäß Schnellladegesetz zur eigenwirtschaftlichen Errichtung und den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur. An den 200 unbewirtschafteten Rastanlagen wird durch öffentliche Ausschreibung die Planung, die Errichtung und der Betrieb der Schnellladeinfrastruktur vergeben.

### Übersicht Aufbau von Schnellladeinfrastruktur an Bundesautobahnen

Art der Rastanlage	2022	2023	2024	2025
Betriebsfreigegebene LP auf unbewirtschafteten Rastanlagen	4	0	319	633
Betriebsfreigegebene LP auf bewirtschafteten Rastanlagen	666	834	890	750
<b>Summe</b>	670	834	1209	1383
<b>Gesamtsumme</b>	<b>4096 Ladepunkte</b>			



Perspektivisch soll ein flächendeckendes und bedarfsgerechtes Schnellladernetz Ladepunkte alle 15 bis 30 Kilometer bzw. alle zehn Fahrminuten im deutschen Autobahnnetz zur Verfügung stellen. Zum 1. Dezember 2022 befanden sich an bewirtschafteten Rastanlagen 666 zum Betrieb freigegebene Ladepunkte.

Die Hauptherausforderung liegt aktuell in der Schaffung der notwendigen Netzanschlusskapazität. Hier erschwert nicht nur die heterogene Netzbetreiberlandschaft den Beschaffungsprozess – mit unterschiedlichsten Anforderungen, Bedarfsmeldesystemen und vielem mehr – sondern auch die schlichte Auslastung der regionalen Netzbetreiberinnen und Netzbetreibern 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.

## 4.3.4 KOMFORT UND BARRIEREFREIHEIT

Die Autobahn GmbH des Bundes plant auf unbewirtschafteten Rastanlagen Ruhebereiche vermehrt mit Wetterschutzelementen (Regen-, Sonnen-, Windschutz) auszustatten. Die Wetterschutzumhausung ermöglicht den Nutzenden bei schlechtem Wetter, aber auch bei starker Sonnenstrahlung, Fahrpausen außerhalb des Kraftfahrzeugs zu verbringen. Windexponierte Bereiche der Rastanlage können mit Hilfe eines Ensembles von locker gesetzten Baumgruppen und Sitzbereichen mit Windschutzelementen deutlich reduziert werden. Dadurch werden die Sitzbereiche komfortabler, besser nutzbar und die Aufenthaltsqualität der Nutzenden kann auf diese Weise wesentlich erhöht werden.

Die Geschäftsführung der Autobahn GmbH hat 2021 das Strategieprojekt „PWC-Anlagen der Zukunft“ (Park und WC-Anlagen) ins Leben gerufen. Im Projekt erarbeiten, konzipieren und erproben wir Maßnahmen und setzen diese um, damit wir die Rastanlagen für Nutzende sauberer, sicherer, servicefreundlicher, erholsamer und nachhaltiger gestalten können.

Die Sauberkeit sowie die langlebige Funktionalität der umgesetzten Maßnahmen besitzen einen hohen Stellenwert für die Autobahn GmbH. In den Niederlassungen wird die Sauberkeit durch externe Dienstleister mit entsprechenden Rahmenverträgen und zum Teil in Eigenregie durch die Autobahnmeistereien gehalten.

Die Anlagenkomponenten werden robust und widerstandsfähig gegenüber Vandalismus konzipiert, nichtsdestotrotz wird es immer eine Vielzahl von Vandalismusfällen auf den unbewirtschafteten Rastanlagen geben.

Insgesamt haben wir 14 PWC-Anlagen im Jahr 2022 (und eine weitere bereits im Jahr 2021) aus den Zuständigkeitsbereichen dreier Niederlassungen – Nord (4 von 137, davon 3 im Jahr 2022), Rheinland (1 von 156) und Südwest (10 von 288) – im Rahmen des Strategieprojekts umgebaut. Die Auswahl der Standorte erfolgte hauptsächlich über das Kriterium „Frequentierung“, wir haben entsprechend nur stark frequentierte Rastanlagen ausgewählt.

Zu den bereits realisierten Maßnahmen gehören:

- das Anbringen digitaler Infotafeln,
- die Nachrüstung und Erweiterung von PWC-Anlagenbeleuchtung,
- das Herstellen bzw. Verbessern der Barrierefreiheit,
- das Aufstellen von Mobiliar im Autobahndesign, mit und ohne Wetterschutz,
- die Installation von Fitnessgeräten,
- das Anlegen von Spielplätzen und Hundeeislaufbereichen,
- Maßnahmen zur Geruchsneutralisation von WC-Gebäuden,
- das Anbringen einer entsprechenden LED-Gebäudebeleuchtung.

An der Rastanlage „Reusrather Heide“ konnten im Jahr 2022 die geplanten Maßnahmen fertiggestellt und im Dezember für die Verkehrsteilnehmenden freigegeben werden. Die Maßnahmen der übrigen Rastanlagen befinden sich im Bau und werden im 1. Quartal 2023 fertiggestellt.

Nach positiver Evaluation der zuvor aufgeführten Modernisierungsmaßnahmen können diese in verschiedenen Kombinationen über alle Niederlassungen auf unbewirtschafteten Rastanlagen ausgerollt werden.

Des Weiteren ist die sukzessive Ausstattung der unbewirtschafteten Rastanlagen mit einheitlichem Mobiliar vorgesehen. Dabei werden wir auch rollstuhlgerechte Sitzgruppenkombinationen in den Ruhebereichen planen und umsetzen. PWC-Neubauvorhaben werden



#### Sanierung der PWC Anlage Leinetal

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.

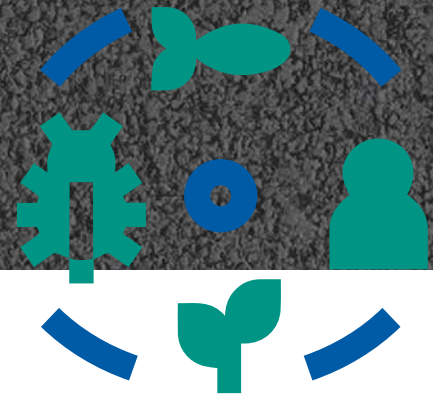
Die Autobahn GmbH plant für 2023 die Errichtung und den Betrieb von öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur auf unbewirtschafteten Rastanlagen für Elektrofahrzeuge (siehe Kapitel 4.3.3), um eine Versorgung des Mittel- und Langstreckenverkehrs im Bundesgebiet entlang der Bundesautobahnen zu gewährleisten. Die Umgebungseinrichtungen insbesondere der Schnellladeplätze und der Bedienwege um den Schnellladepunkt werden barrierefrei ausgestaltet.

Für bewirtschaftete Anlagen kann der Bau der Nebenbetriebsflächen an Bundesautobahnen und der Nebenbetrieb entsprechend §15 BFStrG (Bundesfernstraßengesetz) auf Dritte übertragen werden. Die Autobahn GmbH ist hierbei lediglich im Baufreigabeprozess beteiligt. Bewirtschaftete Anlagen bestehen aus Verkehrsflächen und Servicebetriebsflächen wie z. B. Flächen mit Tankstellen, Raststätten und Hotels. Diese Servicebetriebe werden entsprechend BFStrG als „Nebenbetriebe“ bezeichnet.

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.

## 4.4

# 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.

Projektspezifisch werden bei Neu- und Ausbaumaßnahmen, aber auch bei Brückenersatzneubauten, Querungsmöglichkeiten für Tiere berücksichtigt. Insbesondere durch den Bau von Grünbrücken und anderen Querungsbauwerken für Tiere können Zerschneidungswirkungen von Straßen reduziert werden. Aber auch durch Querschnittsverbreiterungen von Durchlässen und Gewässerunterführungen können

positive Auswirkungen bewirkt werden. Derzeit gibt es etwa 70 Grünbrücken und große Faunabrücken mit mehr als 20 Metern nutzbarer Breite im bestehenden Autobahnnetz. Dazu kommen viele Gewässerunterführungen und sonstige Grünunterführungen, die von Tieren zur Querung der Autobahnen genutzt werden können, über die es jedoch keine genauen Zahlen gibt, da bislang keine systematische Einstufung und Auswertung von Unterführungen in ihrer Funktion als Querungsmöglichkeit für Tiere durchgeführt wurde.

Die Autobahn GmbH befolgt bei allen Maßnahmen grundsätzlich 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.

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. Säugern, 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 Straßenebenenflächen (Intensivbereich), an Rast- und Parkplätzen sowie auf Kompensationsflächen. Dies wird in der Regel nur dann durchgeführt, wenn die Erreichung der Kompensationsziele gefährdet ist.

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. Unser Ziel ist es, Maßnahmen bis 2030 flächendeckend in die Kerntätigkeit der Autobahn GmbH zu integrieren sowie Nachhaltigkeitsziele zum Bereich Biodiversität zu formulieren.

Die Unternehmensführung 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.

## Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Biodiversität

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Leben an Land</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>15.1 Erhaltung, Wiederherstellung und nachhaltige Nutzung der Land- und Binnensüßwasser-Ökosysteme und ihrer Dienstleistungen</li> <li>15.2 Nachhaltige Forstwirtschaft, Beendigung der Entwaldung und Wiederherstellung geschädigter Wälder</li> <li>15.5 Verringerung negativer Auswirkungen auf natürliche Lebensräume, Vermeidung des Biodiversitätsverlusts und Schutz bedrohter Arten</li> </ul>	<p>Die Versiegelung und Zerschneidung von Lebensräumen hat den Rückgang der biologischen Vielfalt sowie den Artenrückgang stark 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 Arten geschützt werden.</p>

# 4.5

# VERKEHRSSICHERHEIT



Mit dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ hat der Bund mit Ländern und Kommunen das Ziel von 40 Prozent weniger Getöteten im Straßenverkehr zwischen 2021 und 2030 verabschiedet. Größere Anstrengungen als bisher müssen vorgenommen werden, um dieses Ziel zu erreichen und alle Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu schützen. Der Autobahn GmbH kommt daher eine besondere Verantwortung zu, Maßnahmen umzusetzen, um die Verkehrssicherheit und Mitarbeitersicherheit auf deutschen Autobahnen zu gewährleisten und zu verbessern. Deshalb haben wir das Thema Verkehrssicherheit bei der Wahrnehmung unserer Aufgaben als immanent wichtigen Bestandteil verankert. Unser Ziel ist es, dass bis zum Jahr 2030 auf deutschen Autobahnen die Zahl der schweren Verkehrsunfälle um 40 Prozent gegenüber heute reduziert und die Zahl der Toten und Schwerverletzten signifikant gesenkt und so die Erfüllung der „Vision Zero“ im Verkehrssektor unterstützt wird.

## 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) und

- die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Unsere praktizierten Verfahren zum Sicherheitsmanagement auf Autobahnen richten sich nach den genannten gesetzlichen Rahmenbedingungen. In nachfolgender Tabelle sind alle Verfahren des derzeitigen Verkehrs

sicherheitsmanagements 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 Unfalldatenhaltung und die Unfallaufnahme ist ausschließlich die Polizei zuständig.

### 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 orientierten 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.

Zukünftige Maßnahmen:

- Entwicklung einer Software für die Unfallkommission (Ziel: bessere Auswertung der Unfalldaten). Die Implementierung geschieht nach und nach; beginnend 2023, Fertigstellung bis 2024.
- Entwicklung einer bundesweit einheitlichen Methodik zur Bewertung von Unfallhäufungen
- Verbesserung der Situation beim Lkw-Parken
- Gezielte Maßnahmen zur Reduzierung von Nässeunfällen: Verbesserung der Entwässerung oder Fahrbahngriffigkeit





- Bau von Zusatzfahrstreifen in Steigungsstrecken zur Abfederung von Sicherheitsrisiken infolge gesteigerter Lkw-Verkehrsmengen
- Vermeidung von staubedingten Auffahrunfällen durch nachfragegerechte Verkehrsführung in Arbeitsstellen („verkehrsverträgliches Bauen im Bestand“)
- Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Leichtigkeit/Flüssigkeit des Verkehrs (Verminderung des Risikos von Auffahrunfällen), z. B. durch temporäre Seitenstreifenfreigabe oder verbesserte Verkehrsführung in Knotenpunkten
- Das autobahninterne Vernetzungs- und Abstimmungsgremium „Fachboard Verkehrssicherheit“ wird sich zukünftig u. a. mit den nachfolgenden Themen befassen:
  - Schaffung und Weiterentwicklung einheitlicher Standards für die Verkehrssicherheitsarbeit
  - Identifikation erfolgreicher Maßnahmen zur Bekämpfung von Unfallophäufen (Best Practice)
  - Erfahrungsaustausch

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 und soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Die Technik wird bereits durch einige Automobilhersteller in ihre neuen Fahrzeuge eingebaut und 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. Es ist nicht auszuschließen, dass hierfür gesetzliche Änderungen erforderlich werden. Bereits Daten, die Hinweise auf Fehler einzelner Unfallbeteiligter geben, werden als personalisierbare Daten betrachtet, können aber wertvolle Hinweise auf Unfallursachen und damit auch auf mögliches infrastruktureitiges Verbesserungspotenzial liefern.

### Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Verkehrssicherheit

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<b>Gesundheit und Wohlergehen</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3.6 Reduktion der Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen</li> </ul>	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.
<b>Nachhaltige Städte und Gemeinden</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 11.2 Verbesserung des Zugangs zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr</li> </ul>	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.

## 4.6

# 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. 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) unter den Beschäftigten der Autobahn GmbH um 5 Prozent bis 2030 gegenüber 2022 zu reduzieren.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind integriert in unser tägliches Handeln. Dieses Handeln stützt sich auf konkrete Arbeitsschutzziele sowie Kernelemente unseres Arbeitsschutzmanagementsystems. Es ist die Verantwortung jedes Beschäftigten und jeder Führungskraft, hierbei eine Vorbildrolle einzunehmen und Informationen zu teilen, damit wir uns gemeinsam im Unternehmen kontinuierlich verbessern können.

Dabei verfolgen wir für den Betrieb der Autobahn GmbH folgende konkrete Ziele:

- Keine tödlichen Unfälle bei der Arbeit und auf dem Weg von und zur Arbeit. Bei der Arbeit an und auf der Autobahn wird immer die erforderliche persönliche Schutzausrüstung getragen (Tragequote: 100%).
- Vorschriftengerechte Absicherung der Bau- und Arbeitsstellen auf und an der Autobahn auf einheitlichem und zeitgemäßem Niveau.
- Die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle und der unfallbedingten Ausfalltage sind zu erfassen, regelmäßig auszuwerten und durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.

Das Arbeitsschutzmanagementsystem ist vollständig erarbeitet, befindet sich im ersten Jahr nach Betriebsstart unserer Organisation in der Implementierungsphase und wird ständig weiterentwickelt. Eine Zertifizierung des Arbeitsschutzmanagementsystems nach den Standards des nationalen Leitfadens für Arbeitsschutzmanagementsysteme ist beabsichtigt. Unser Ziel ist es, bis Ende 2023 das Zertifikat des Unfallversicherers Bund und Bahn (UVB) „Sicher mit System“ zu erhalten.

Für eine Kultur, in der Arbeits- und Gesundheitsschutz eine wichtige Rolle einnehmen, ist es Aufgabe aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihren Beitrag zu leisten und Unfälle sowie arbeitsbedingte Krankheiten zu vermeiden. Unsere geltenden Arbeitsschutzvorschriften, -regelungen und -weisungen tragen dazu bei, dass alle Mitarbeitenden sich jederzeit sicherheitsgerecht



#### ► Eine Mitarbeiterin sichert eine Tagesbaustelle ab

verhalten und auf Gefahren aufmerksam gemacht werden. Dies ist die Grundlage für eine kontinuierliche Verbesserung. 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 und tagesaktuelle Erfassung, Dokumentation und Auswertung von Unfallzahlen, welche u. a. Informationen zu den Unfallarten und den Unfallhäufigkeiten enthalten. Eine weitere wichtige Grundlage für die Sensibilisierung unserer Beschäftigten für die unterschiedlichen Unfall- und Gefahrenquellen bilden unsere aktuell gehaltenen Gefährdungsanalysen – sowohl für den Betriebs- als auch den Verwaltungsdienst.

Durch regelmäßige Pflichtschulungen, die wir 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. Deshalb haben wir im Berichtsjahr 2022 die unterschiedlichen Arbeitsfelder analysiert und Gegenmaßnahmen entwickelt, um spezifischer auf die unterschiedlichen Beschäftigtengruppen einzugehen. In Zusammenarbeit mit unseren Beschäftigten, den Fachverantwortlichen für Arbeitssicherheit und der Unfallversicherung Bund und Bahn produzierten wir Arbeitsschutzfilme, führten Risiko-Parcours sowie Fahrsicherheitstrainings durch, boten Beratungen durch den Arbeitsmedizinischen Dienst an und unterstützten Gesundheitskurse der Krankenkassen, die unseren Kolleginnen und Kollegen auch außerhalb der turnusgemäßen Unterweisungen zur Verfügung stehen.



Zu sämtlichen Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes informieren wir im Intranet. Die Informationen umfassen alle Vorgaben und Abläufe zur Arbeitssicherheit und dem Gesundheitsschutz. Des Weiteren bieten die verfügbaren Informationen einen Überblick über Gefährdungspotenziale sowie vorbeugende Maßnahmen für alle Standorte und Funktionseinheiten bei der Autobahn GmbH.



Unser Managementansatz im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird parallel zur organisatorischen Weiterentwicklung unseres Unternehmens ausgebaut. Im Fokus unserer aktuellen und künftigen Bemühungen stehen die Fortführung von Präventionsangeboten zur Stärkung der körperlichen, mentalen und emotionalen Gesundheit sowie die Wiedereingliederung von langzeiterkrankten Beschäftigten und die Suchtprävention.

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

### Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Gesundheit und Wohlergehen</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 3.4 Förderung der physischen Gesundheit und des Wohlergehens</li> <li>▪ 3.6 Reduktion der Todesfälle und Erkrankungen aufgrund gefährlicher Chemikalien</li> </ul>	<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><b>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 8.8 Schutz der Arbeitsrechte schützen und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen</li> </ul>	<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>

# 4.7

# VERANTWORTUNG IN DER LIEFERKETTE



Die Einkaufs- und Vergabestellen der Zentrale und der Niederlassungen für Bau- und Non-Bauleistungen haben sich zunächst auf den Aufbau der Organisation sowie die Etablierung von Prozessen fokussiert. Zukünftig wird die Autobahn GmbH Grundsätze und Standards in Bezug auf Nachhaltigkeit stärker etablieren. In die Vergabeverfahren im Bau und Non-Baubereich wollen wir zukünftig stärker soziale und umweltrelevante Kriterien in die Bewertung der Angebote einfließen lassen, die Nachhaltigkeitsanforderungen weiter schärfen und in die Vertragsbedingungen integrieren. 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.

## Anzahl Lieferanten/Auftragnehmer mit Umsätzen im GJ 2022

	2022	neu ab 1.1.2022	2022	neu ab 1.1.2022
	Rechnungs- kreis (RK) 1	RK 1	RK 2	RK 2
Zentrale	1.113	294	42	3
Niederlassungen 1-10	19.508	3.277	5.505	1.428

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

Im Berichtsjahr 2022 wurden erste umweltbezogene Zuschlagskriterien für Vergabeverfahren im Bau-Bereich entwickelt und teilweise bereits in Pilotprojekten erprobt:

- NL Westfalen – Talbrücke Rahmede: Wertung eines Immissionschutzkonzeptes im Zusammenhang mit den baulichen Beeinträchtigungen über die Baustellenverordnung hinaus – insbesondere Vermeidung von Lärm und Staub während der Ausführung.
- NL Südwest – A 61 Fahrbahndeckenerneuerung Speyer Fahrtrichtung Hockenheim; Wertung von CO<sub>2</sub>-Vermeidung.
- NL Südwest – Wertung von Recyclinganteilen im Beton.

- NL Ost (voraussichtlich 2023): Erhaltungsmaßnahme auf der A9 in Vorbereitung, bei der wir in der Strecke bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) über 50.000 Fahrzeuge testen wollen.

Die Weiterentwicklung und Umsetzung umweltbezogener Nachhaltigkeitskriterien, insbesondere zum CO<sub>2</sub>-Verbrauch, erfolgt sukzessive in weiteren Vergabeverfahren. Der Katalog von 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 dabei 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 einer entsprechenden Eigenklärung bei den Bieterinnen und Bietern sowie eine Abfrage im Wettbewerbsregister (vormals im HVA B-StB) 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. Hierzu werden auch Forschungsaktivitäten in Bereichen des Maximalrecyclings sowie Kaltrecyclings verfolgt und eine Erprobung im Bereich der Autobahnen beobachtet, um die Transportwege möglichst gering zu halten.

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 Unternehmenskultur zu verankern. Die BIM-Methode ist die vernetzte Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken. Grundlage ist ein dem Planungs- bzw. Baufortschritt angepasstes 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 digitale Datenmodell 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. Somit kann die Transparenz in der Lieferkette erhöht werden.

Für eine wirtschaftlich erfolgreiche Anwendung der BIM-Methode wollen wir 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. So erfolgt die gesamte kaufmännische Abwicklung ausschließlich digital durch den Verbund von SAP als führendem System mit zahlreichen Umssystemen (u. a. iTWO und MaVIS).



## Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Verantwortung in der Lieferkette

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.7 Abschaffung von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei und Menschenhandel</li> <li>8.8 Schutz von Arbeitsrechten und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen</li> </ul>	<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><b>Nachhaltiger Konsum und Produktion</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.7 Förderung nachhaltiger Verfahren in der öffentlichen Beschaffung, im Einklang mit den nationalen Politiken</li> </ul>	<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><b>Frieden: Gerechtigkeit und starke Institutionen</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>16.2 Abschaffung von Missbrauch und Ausbeutung von Kindern, Kinderhandel und alle Formen von Gewalt gegen Kinder</li> <li>16.5 Reduktion von Korruption und Bestechung in allen Formen</li> </ul>	<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>

# 4.8 GEWÄSSER- SCHUTZ



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 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. Auch in Wasserschutzgebieten kann die Sammlung der Straßenabflüsse über Bordanlagen, Abläufe und Kanäle mit anschließender Einleitung über Abscheideanlagen in ein Gewässer notwendig sein, 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 Abflüsse gedrosselt einleiten. Die zulässigen Einleitmengen legen wir in enger Absprache mit den jeweiligen Wasserbehörden fest. Zusätzlich reinigen wir Abflüsse in Regenwasserbehandlungsanlagen. Als Anlagen sind im Bestand viele Sedimentationsanlagen und Versickerungsbecken vorhanden. Seit mehreren Jahren werden aufgrund ihrer hohen Reinigungsleistung und betrieblichen Vorteile verstärkt Retentionsbodenfilter und zukünftig auch dränierte 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.



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 wird derzeit von unserer Abteilung TIM-Geo<sup>1</sup> bis Ende 2023 eine Datenbank bereitgestellt, in der die Anlagen mit ihren Betriebsparametern erfasst werden. Nachfolgend müssen die, soweit vorhandenen, heterogenen Datenbestände der Straßenbauverwaltungen migriert werden, die wir zukünftig um notwendige Daten ergänzen werden.

1 TIM-Geo ist eine Plattform für das technische Informationsmanagement mit Geo- und Objektreferenzierung, die Fachanwendungen zur Unterstützung der Kernprozesse Planen, Bauen, Betreiben und Erhalten bietet. Die Plattform beinhaltet u. a. den TIM-Geo Viewer und die Straßeninformationsbank.

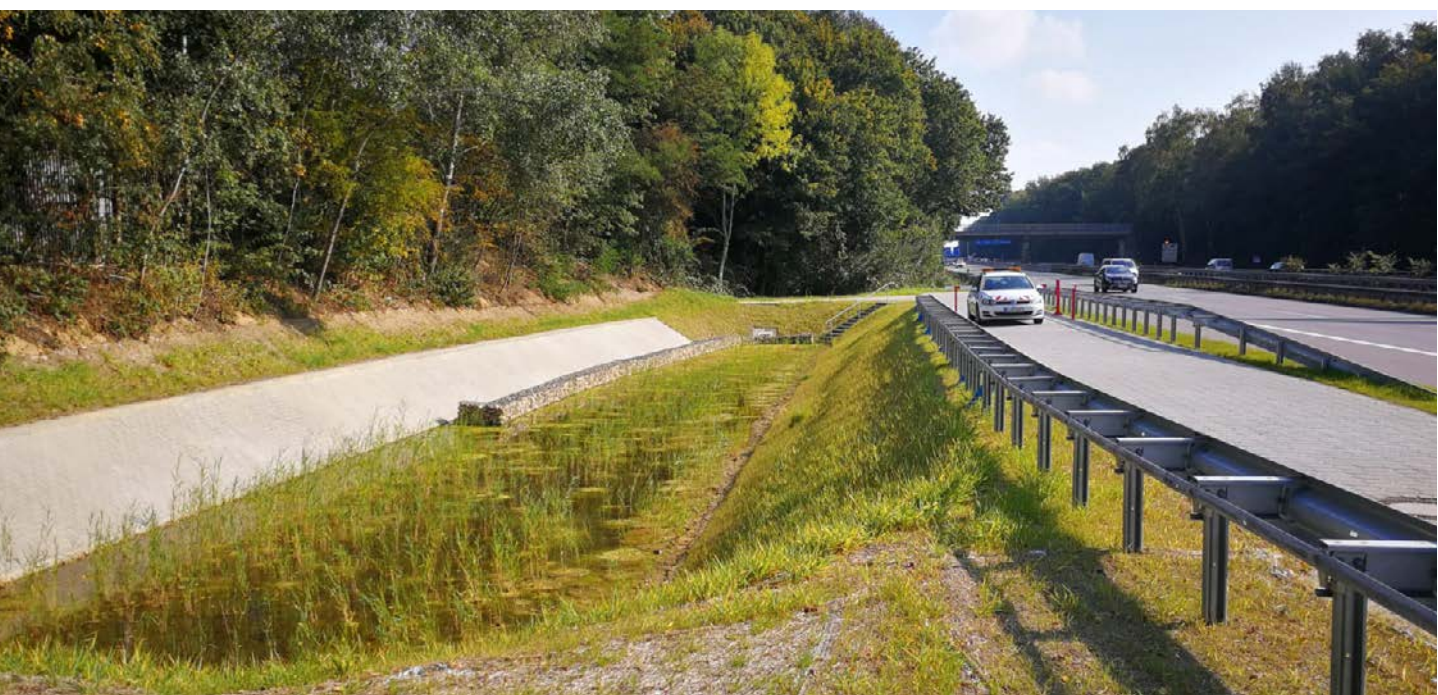
Nach Wasserhaushaltsgesetz sind Gewässerschutzbeauftragte, welche die ordnungsgemäße Funktionsweise der Anlagen überprüfen, auch bei der Autobahn GmbH notwendig. Zu diesem Zweck hat das Unternehmen 2023 die Richtlinie „Gewässerschutzbeauftragte“ eingeführt, mit der sichergestellt werden soll, dass alle Niederlassungen über Gewässerschutzbeauftragte

verfügen, die nach einem einheitlichen Standard zum Gewässerschutz bei der Straßenentwässerung beraten können. 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.

### Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Gewässerschutz

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>sauberes Wasser und Sanitär-Einrichtungen</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.3 Verbesserung der Wasserqualität durch reduzierte Verunreinigung und Steigerung der Wiederaufbereitung und Wiederverwendung</li> <li>6.4 Steigerung der Effizienz der Wassernutzung sowie die nachhaltige Entnahme und Bereitstellung von Süßwasser</li> <li>6.5 Umsetzung integrierter Bewirtschaftungsformen von Wasserressourcen</li> </ul>	<p>Wir beugen Belastungen unseres Grundwassers vor und setzen uns aktiv für den Schutz von Wasser ein, indem wir Abwasser sowohl in unseren Gebäuden als auch in der Autobahn-Infrastruktur regulieren und ein effizientes Wassermanagement etablieren.</p>
<p><b>Nachhaltiger Konsum und Produktion</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.4 Umweltverträglicher Umgang mit Chemikalien und Abfällen sowie Vermeidung der Freisetzung in Luft, Wasser und Boden</li> </ul>	<p>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.</p>

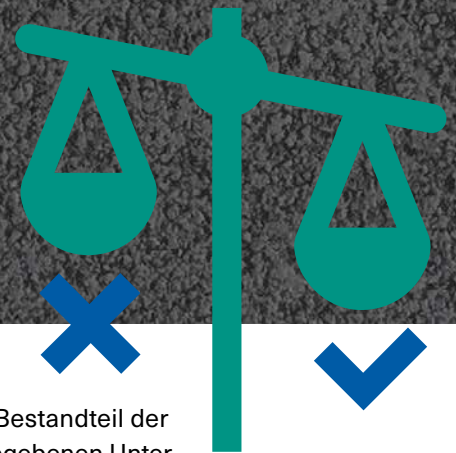
Entwässerungsanlagen nehmen nicht nur das belastete Wasser von der Straße auf, sondern tragen auch zur Neubildung von Grundwasser bei.





## 4.9

# 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 einen internen Hinweis persönlich, telefonisch, per E-Mail oder Post abgeben. Zusätzlich haben wir im Laufe des Jahres 2022 ein elektronisches Hinweisgebersystem eingerichtet, um allen Beschäftigten 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.



## 4.9.1 DATENSCHUTZ

Zur Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Bestimmungen beim Umgang mit personenbezogenen Daten liegt die fachliche Beratung und Steuerung bei der zentralen Stabsstelle Datenschutz. Zudem ist eine externe Datenschutzbeauftragte bestellt. In der Stabsstelle Datenschutz werden die erforderlichen Regelwerke erstellt, die Rollen der verschiedenen Beteiligten in den jeweiligen Fallkonstellationen beschrieben und – soweit erforderlich – Betriebsvereinbarungen vorbereitet. In Abstimmung mit den dezentralen Datenschutzkoordinatoren und -kordinatorinnen werden die Arbeitsabläufe bei der Autobahn GmbH überwacht und mit dem Ziel geprüft, den Datenschutz im Unternehmen zu gewährleisten. Auch zum Datenschutz wird eine Online-Pflichtschulung für alle Beschäftigten angeboten. Zu Spezialthemen führt die Datenschutz-Organisation außerdem adressatengerechte Schulungen an den jeweiligen Standorten der Autobahn GmbH durch.

## 4.9.2 INFORMATIONSSICHERHEIT

Informationsverarbeitung stellt eine Schlüsselrolle für die Geschäftstätigkeit der Autobahn GmbH dar. Zahlreiche strategische und operative Funktionen und Aufgaben werden durch Informations- und operative Technologien (IT und OT) maßgeblich unterstützt. Zudem ist die Autobahn GmbH verpflichtet, den gesetzlichen Auflagen zur kritischen Dienstleistung für Bundesauto-

bahnen (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 2021) unter der Steuerung der Stabsstelle Informationssicherheit durch die Erstellung einer konformen Nachweisebringung 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, kontinuierlich sicher zu stellen.

Für die Autobahn GmbH stellt die Informationssicherheit einen integralen Bestandteil der Geschäftspolitik dar. Die Verlässlichkeit der eingesetzten Produkte und Verfahren sowie eine bedarfsgerechte Verfügbarkeit der


Daten und Informationen sichern die Leistungsfähigkeit der Autobahn GmbH, das Vertrauen bei Kunden und Geschäftspartnerinnen und -partnern sowie das Ansehen in der Öffentlichkeit.

### 4.9.3 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 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.

#### Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Compliance und Ethik

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 16.2 Abschaffung von Missbrauch und Ausbeutung von Kindern, Kinderhandel und alle Formen von Gewalt gegen Kinder</li> <li>▪ 16.5 Reduktion von Korruption und Bestechung in allen Formen</li> <li>▪ 16.7 Inklusive, partizipative und repräsentative Entscheidungsfindung auf allen Ebenen</li> </ul>	<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>



# WEITERE NACHHALTIGKEITSBEZOGENE BERICHTSTHEMEN

Über die in Kapitel 4 berichteten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen hinaus möchten wir über weitere Themen berichten, über die wir nach HGB nicht berichtspflichtig sind, durch deren Aufführung wir aber einigen Anforderungen des Deutschen Nachhaltigkeitskodexes entsprechen können. Diese Inhalte sind daher nicht Teil des nichtfinanziellen Berichts.



# 5.1

# ATTRAKTIVE ARBEITGEBERIN



Wir greifen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt wie den Fachkräftemangel und den demografischen Wandel auf und beschäftigen uns mit einer nachhaltigen Personalpolitik für unsere aktuellen und künftigen Beschäftigten. Damit wollen wir unseren Beschäftigten attraktive Rahmenbedingungen und langfristige Perspektiven bieten und die Mitarbeitendenzufriedenheit stetig erhöhen. Diese werden wir im Jahr 2023 durch eine Mitarbeiterbefragung erstmalig erheben. Unseren Fokus setzen wir auf die Vereinbarkeit von Familie, Pflege, Ehrenamt und Beruf sowie auf die persönliche und fachliche Entwicklung unserer Beschäftigten. Als attraktive Arbeitgeberin haben wir unsere unterschiedlichen Beschäftigtengruppen und ihre Erwartungen (Tarifbeschäftigte, zugewiesene Landes- und Bundesbeamte, Nachwuchskräfte, außertariflich Beschäftigte) im Blick und gestalten aktiv das weitere Zusammenwachsen als #teamautobahn mit unseren Beschäftigten.


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.

Uns ist bewusst, dass Veränderungen und Umbrüche in der Arbeitswelt ebenso dazu gehören wie im Privaten. 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 wie individuelle Lösungen bei der Eingliederung im Zuge längerfristiger Abwesenheiten wie z. B. Elternzeit, Krankheit oder der Pflege von Angehörigen. Unser Programm „Spurwechsel“ steht für Wandel dank Orientierung und unterstützt Mitarbeitende in Phasen der Umorientierung – ob beruflich, persönlich oder örtlich. Unser Ziel ist es, unseren Kolleginnen und Kollegen Sicherheit in unsicheren Zeiten zu geben.

Zur Steigerung unserer Attraktivität als Arbeitgebermarke bieten wir unseren Beschäftigten eine Vielzahl an Leistungen an, um die Bindung der Mitarbeitenden langfristig zu stärken. Unsere Angebote decken die Bereiche Vorsorge, Mobilität, Gesundheit sowie Familienservices und Entwicklungschancen ab. Dank unserer Mitgliedschaften in (Unternehmens-)Netzwerken wie dem „Erfolgsfaktor Familie“ profitieren wir vom Austausch und den Erfahrungen anderer und entwickeln unsere Angebote und Leistungen stetig fort.

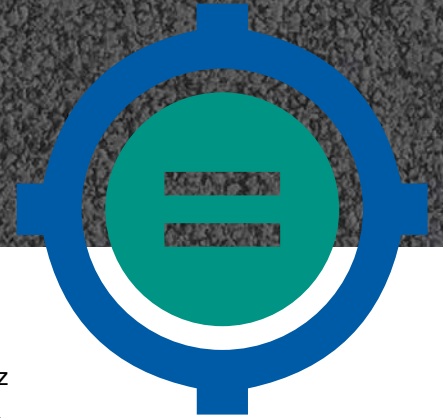


### Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Attraktive Arbeitgeberin

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 8.5 Förderung von dauerhaftem, breitenwirksames und nachhaltigem Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit</li> <li>▪ 8.5 Schaffung menschenwürdiger Arbeitsplätze und Förderung von Unternehmertum, Kreativität und Innovation</li> <li>▪ 8.8 Schutz von Arbeitsrechten und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen</li> </ul>	<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>



# 5.2 DIVERSITÄT UND CHANCEN- GLEICHHEIT





Als bundesweit tätiges Unternehmen mit knapp 300 Standorten verstehen wir uns als Spiegelbild der Gesellschaft. Umso wichtiger ist es, uns die Repräsentanz und Teilhabe aller Kolleginnen und Kollegen an der Unternehmensentwicklung. Unsere Unternehmenskultur lebt von einer offenen Kommunikation, kollegialer Zusammenarbeit, Integrität, Eigenverantwortung 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, körperlichen und/oder kognitiven Beeinträchtigungen oder der sexuellen Orientierung.

Diversität, Inklusion, Chancengleichheit sowie gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungsverantwortung werden auf allen Ebenen unseres Unternehmens gefördert und die Potenziale kultureller Vielfalt sinnstiftend genutzt. Dazu schaffen wir die notwendigen Rahmenbedingungen und entwickeln und verbessern diese kontinuierlich. Im Jahr 2022 ist die Autobahn GmbH durch eine Vielzahl von Maßnahmen in den Bereichen Diversity, Chancengleichheit und Inklusion aktiv geworden. Hierzu zählen u. a. die Arbeitsaufnahme der Abteilung Diversity-Management in der Zentrale, die Durchführung des 1. Diversity-Tags oder auch die Veröffentlichung des ersten Diversity-Berichts. Ein besonderer Fokus im Jahr 2022 lag auf Maßnahmen zur strukturellen Förderung von Frauen in Führungspositionen. Hierzu zählen Programme wie die Förderung von Karrierewegen im Betriebsdienst, das Mentoringprogramm für Frauen in Führungspositionen oder die Förderung des autobahnweiten Frauennetzwerks „[f.]“. Darüber hinaus wurde das queere Mitarbeitendennetzwerk gegründet.

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

## Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Diversität und Chancengleichheit

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Geschlechter Gleichheit</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.1 Abschaffung aller Formen der Diskriminierung von Frauen</li> <li>5.5 Sicherstellung der wirksamen Teilhabe von Frauen und ihrer Chancengleichheit bei der Übernahme von Führungsrollen auf allen Ebenen der Entscheidungsfindung</li> </ul>	<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><b>Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<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>

## 5.3

# AUS- UND WEITERBILDUNG



Qualifizierung sowie Fort- und Weiterbildung liegen in unserem eigenen Interesse und sind unsere Antwort auf den Fachkräftemangel und den demografischen Wandel. Bereits heute bilden wir bundesweit in Zusammenarbeit mit den örtlichen IHKs, acht Hochschulkooperationen und den Bundeswehr-Universitäten in Hamburg und München unsere ganz eigenen Kompetenzträger in unterschiedlichen beruflichen Ausbildungen und akademischen Studiengängen aus.

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 in einer der größten Infrastruktargesellschaften in Europa mitzuwirken.

Unser Ziel ist es, für Kolleginnen und Kollegen 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. Hierfür haben wir mit dem Zukunftscampus<sup>1</sup> einen Lernort geschaffen, dessen Aufgabe es ist, ein zentrales Lern- bzw. Bildungsangebot an unterschiedlichen Fach- und Pflichtschulungen sowie E-Learnings für die Beschäftigten der Autobahn GmbH zu entwickeln.

Bis zum Ende des Berichtsjahres 2022 hatten über 13.300 Kolleginnen und Kollegen einen Zugang zu unserer Lernplattform KARL, 11.880 Beschäftigte haben mindestens ein Lernangebot der insgesamt 365 angebotenen Lernthemen im Bereich E-Learning und Live-Schulungen wahrgenommen. Insgesamt konnten über 25.000 Lernstunden absolviert werden, was durchschnittlich etwa zwei Stunden je Beschäftigten ausmacht.

Damit schärfen wir das Bewusstsein unserer Beschäftigten für wichtige unternehmerische Strukturen, Prozesse und Regelwerke und verankern die Grundlagen unserer Zusammenarbeit langfristig in unserem Unternehmen.


Dass wir nicht nur darüber sprechen, sondern uns an Taten messen lassen, zeigen die erfolgreich durchgeführten Zertifizierungen und Auszeichnungen. Bspw. haben wir mit der Universität Konstanz am Forschungsprojekt „Integration@work: Fachkräftemangel & Integration von Auszubildenden in Unternehmen“ teilgenommen und wurden als „engagierter Ausbildungsbetrieb im Bereich Integration“ ausgezeichnet.

---

1 Der Zukunftscampus ist ein digitaler und analoger Lernort für die berufliche und persönliche Weiterentwicklung der Beschäftigten der Autobahn, dessen Angebote im Bildungskatalog der Autobahn GmbH zusammengefasst werden.



## Unser Beitrag zu den SDGs im Bereich Aus- und Weiterbildung

SDG	Unterziele	Unser Beitrag
<p><b>Hochwertige Bildung</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 4.4 Qualifizierung inkl. fachlicher und beruflicher Qualifikationen für eine Beschäftigung, eine menschenwürdige Arbeit und Unternehmertum</li><li>▪ 4.7 Vermittlung notwendiger Kenntnisse und Qualifikationen zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung</li></ul>	<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>



# 5.4 SOZIALES ENGAGEMENT



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 bei der Autobahn GmbH in einer Vielzahl von Fällen.

Neben tariflichen Regelungen unterstützt die Autobahn GmbH das ehrenamtliche Engagement durch bezahlte Freistellungen für Beschäftigte, die regelmäßig ehrenamtlich tätig sind, bzw. keine, über die Erstattung von Auslagen und Unkosten hinausgehende Aufwandsentschädigung, erhalten. Dazu zählen u. a. auch Teilnahmen an Sitzungen von Prüfungs- und Berufsbildungsausschüssen, ehrenamtliche Tätigkeiten für das Technische Hilfswerk und die Freiwilligen Feuerwehren sowie die Mitwirkung beim Katastrophenschutzdienst als auch die Arbeit als ehrenamtliche Richterinnen und Richter.

Auch im Bereich der beruflichen Bildung unterstützt die Autobahn GmbH Beschäftigte, die sich zum IHK-Prüfer/IHK-Prüferin (für Auszubildende) bzw. Jugendgruppenleiter/-leiterin qualifizieren lassen, mit einer Kostenübernahme sowie einer bezahlten Freistellung für die Dauer der jeweiligen Qualifizierungsmaßnahme.

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

# 6 KENNZAHLENTABELLE

Textstelle	Angabe	Einheit	GRI	2022
<b>Klimaschutz und Luftqualität</b>				
4.1	<b>E-Ladepunkte intern</b>	Anzahl	-	144
<b>Kreislaufwirtschaft</b>				
4.2	<b>Streumiteleinsatz (Verbrauch)</b>	t Salz	301-01	278.840 (Wintersaison 2021–22)
<b>Zukunftsfähige Infrastruktur und Komfort</b>				
4.3	<b>Streckennetz ohne Bundesstraßen</b>	km	-	13.170
4.3	<b>Streckennetz mit Bundesstraßen</b>	km	-	13.243
<b>Verantwortung in der Lieferkette</b>				
4.7	<b>Anzahl Lieferantinnen und Lieferanten gesamt Rechnungskreis 1 Zentrale</b>	Anzahl	-	1.113
4.7	Davon: Anzahl neuer Lieferantinnen und Lieferanten ab 1.1.2022	Anzahl	-	294
4.7	Anzahl Lieferantinnen und Lieferanten gesamt Rechnungskreis 1 Niederlassungen 1–10	Anzahl	-	19.508
4.7	Davon: Anzahl neuer Lieferantinnen und Lieferanten ab 1.1.2022	Anzahl	-	3.277
4.7	<b>Anzahl Lieferantinnen und Lieferanten gesamt Rechnungskreis 2 Zentrale</b>	Anzahl	-	42
4.7	Davon: Anzahl neuer Lieferantinnen und Lieferanten	Anzahl	-	3
4.7	<b>Anzahl Lieferantinnen und Lieferanten gesamt Rechnungskreis 2 Niederlassungen 1–10</b>	Anzahl	-	5.505
4.7	Davon: Anzahl neuer Lieferantinnen und Lieferanten	Anzahl	-	1.428
<b>Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz</b>				
4.6	<b>Meldepflichtige Arbeitsunfälle (gesamt &gt; 3 Tage Abwesenheit)</b>	Anzahl	403-09	486
4.6	<b>Schwere Arbeitsunfälle (gesamt &gt; 20Tage)</b>	Anzahl	403-09	123
4.6	<b>Tödliche Unfälle</b>	Anzahl	403-09	1
4.6	<b>Zu Arbeitssicherheit geschultes Personal</b>	Personen	403-05	9.149
<b>Ethik und Compliance</b>				
4.9	<b>Zu Compliance geschultes Personal</b>	Personen	205-02	7660



Textstelle	Angabe	Einheit	GRI	2022
<b>Attraktive Arbeitgeberin</b>				
5.1	<b>Personal gesamt per 31.12.2022</b> (dauerhafte Stellen)	Headcount	2-07	12.302
5.1	Davon Tarifbeschäftigte	%	-	88,8
5.1	Davon Zugewiesene	%	-	5,7
5.1	Davon Gestellte	%	-	4,6
5.1	Davon außertariflich Beschäftigte	%	-	0,9
5.1	Davon Frauen	%	2-07	22,7
5.1	Davon Männer	%	2-07	77,3
5.1	<b>Nachwuchskräfte (Studierende, Stipendiaten, Werkstudierende, Auszubildende und Praktikantinnen und Praktikanten) per 31.12. 2022</b>	Headcount	-	616
5.1	Anteil Nachwuchskräfte an gesamter Belegschaft	%	-	4,6
5.1	<b>Teilzeitpersonal per 31.12.</b>	Headcount	2-07	1152
5.1	Davon Frauen	%	2-07	72,5
5.1	Davon Männer	%	2-07	27,5
5.1.	<b>Befristetes Personal per 31.12.</b>	Headcount	2-07	414
5.1	<b>Sollarbeitsstunden</b>	h	-	39 oder 38,5
5.1	<b>Austritte Autobahn-Personal</b> (dauerhafte Stellen)	Headcount	401-01	871
5.1	<b>Ø Personalbestand 01.01.2022–31.12.2022</b> (dauerhafte Stellen)	Headcount	2-07	12.193
5.1	<b>Fluktuationsrate</b> (dauerhafte Stellen)	%	401-01	7,1
<b>Diversität und Inklusion</b>				
5.2	<b>Personal in Führungspositionen per 31.12.</b> (Gesamt)	Headcount	405-01	176
5.2	<b>Frauen in Führungspositionen</b>	Headcount	405-01	-
5.2	Führungsebene E1	%	405-01	24,1

Text- stelle	Angabe	Einheit	GRI	2022
5.2	<b>Männer in Führungspositionen</b>	Headcount	405-01	-
5.2	Führungsebene E1	%	405-01	75,9
5.2	Führungsebene E2	%	405-01	78,9
5.2	<b>Mitarbeitende mit Einschränkungen</b>	Headcount	405-01	1.193
5.2	Anteil männlicher Beschäftigten mit Einschränkungen	%	-	77,6
5.2	Anteil weiblicher Beschäftigten mit Einschränkungen	%	-	22,4
5.2	<b>Beschäftigte in Elternzeit</b>	Headcount	401-03	393
5.2	Davon Frauen in Elternzeit	%	401-03	38,9
5.2	Davon Männer in Elternzeit	%	401-03	61,1
<b>Aus- und Weiterbildung</b>				
5.3	<b>Teilnahmen Aus- und Weiterbildung gesamt</b>	Personen	-	11.880
5.3	<b>Aus- und Weiterbildung gesamt</b>	Stunden	404-01	25.552

# 7 ERKLÄRUNG DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Der vorliegende gesonderte nichtfinanzielle Bericht für das Jahr 2022 wurde am 26.06.2023 beschlossen und zur Veröffentlichung freigegeben.

Berlin, den 07.06.2023

**Gunther Adler**  
Geschäftsführer  
Personal

**Anne Rethmann**  
Geschäftsführerin  
Finanzen

# 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 2022 bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden „nichtfinanzieller Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

### **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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des nichtfinanziellen Berichts) oder Irrtümern ist.



## **Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

## **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, mit Ausnahme der im nichtfinanziellen Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, 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 von Stakeholdern
- 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 Einheiten gemeldet wurden
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie Verlässlichkeit der gemeldeten Daten anhand von Interviews durch eine Stichprobenerhebung bei ausgewählten berichterstattenden Einheiten
- 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

### **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 2022 bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 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, 07. Juni 2023

### **Ebner Stolz GmbH & Co. KG**

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Alexander Glöckner      Matthias Berenz  
Wirtschaftsprüfer

# IMPRESSUM, KONTAKT & BETEILIGTE

## HERAUSGEBERIN

Die Autobahn GmbH des Bundes

Heidestraße 15

10557 Berlin

[kontakt@autobahn.de](mailto:kontakt@autobahn.de)

[www.autobahn.de](http://www.autobahn.de)

## GESCHÄFTSFÜHRUNG

Gunther Adler, Anne Rethmann

**Fotonachweise:** Titel: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg/Manfred Grohe; S. 2 Matti Hillig; S. 6 Nürnberg Luftbild/Hajo Dietz; S. 7 iStock by Getty Images/Icholakov; S. 14, 19 Nürnberg Luftbild/Hajo Dietz; S. 24 Jan R. Schäfer; S. 29 Johanna Metzger; S. 36 Susanne Schlenga; S. 44 Unsplash/Shahadat Rahman S. 46 Nürnberg Luftbild/Hajo Dietz; S. 48 dreilandmedien GmbH/Sascha Baron; S. 52 Kathrin Kaufhold

## PROJEKT NACHHALTIGKEITSBERICHTSERSTATTUNG

### Projektleitung Nachhaltigkeitsbericht 2022:

- Oliver Krenz, Leiter Nachhaltigkeitsprogramm, Teamleiter „Innovative Mobilität“

### Projektmitarbeitende inkl. Funktion:

- Emanuel Galic, Leiter Nachhaltigkeitsprogramm, Teamleiter Grundsatzaufgaben Personal
- Angela Arifi, Referentin für Digitalisierung
- Ute Emminger, Referentin der Geschäftsführung
- Michael Schetter, Leiter Stabstelle Compliance, Risikomanagement und Datenschutz Niederlassung Westfalen
- Alpha-Oumar Bah, Referent Industrie und Bauwirtschaft
- Florentine Miehlke, Werkstudentin Team „Innovative Mobilität“
- Maximilian Sidorowicz, Werkstudent Team „Innovative Mobilität“





[www.autobahn.de](http://www.autobahn.de)

