



Nachhaltigkeitsbericht 2025

Die Autobahn GmbH des Bundes

www.autobahn.de



Inhaltsverzeichnis

	Glossar	2
1	Vorwort	4
2	Allgemeine Angaben	5
3	Umwelt	33
	3.1 Klimawandel	33
	3.2 EU-Taxonomie	61
	3.3 Umweltverschmutzung	69
	3.4 Wasserressourcen	78
	3.5 Biologische Vielfalt und Ökosysteme	80
	3.6 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	88
4	Soziales	103
	4.1 Eigene Belegschaft	103
	4.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	126
	4.3 Betroffene Gemeinschaften	134
	4.4 Verbraucher und Endnutzer	143
5	Governance	153
6	SDG-Mapping	166
7	Erklärung der Geschäftsführung	168
8	Prüfvermerk	170
	Impressum, Kontakte, Beteiligte	174

Glossar

A

AM – Autobahnmeisterei

ARS – Allgemeine Rundschreiben Straßenbau

B

BAST – Bundesanstalt für Straßenwesen

BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr

BSI-Gesetz – Gesetz über das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik

C

C-ITS – Kooperative Intelligente Verkehrssysteme

CMS – Compliance-Management-System

CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive

D

DEFRA – Britisches Department for Environment, Food & Rural Affairs

DESNZ – Britisches Department for Energy Security & Net Zero

DIN – Deutsches Institut für Normung

DNK – Deutscher Nachhaltigkeitskodex

DSGVO – Datenschutz-Grundverordnung

E

EPD – Umweltproduktdeklaration

ERS – Empfehlung für Rastanlagen an Straßen

ESG – Environmental, Social and Governance (DE: Umwelt, Soziales und Unternehmensführung)

ESRI – Environmental Systems Research Institute

ESRS – European Sustainability Reporting Standards

EuGH – Europäischer Gerichtshof

F

FBA – Fernstraßen-Bundesamt

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

FÖB – Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

FStrG – Bundesfernstraßengesetz

G

GHG Protocol – Greenhouse Gas Protocol

GWP – Global Warming Potential (DE: Treibhauspotenzial)

H

H BVA – Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

I

IEA – International Energy Agency

IGA – Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen

IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change (DE: Weltklimarat)

INSA – Intelligente Nutzerorientierte Streckenbeeinflussung auf Autobahnen

ISMS – Informationsmanagement-System

IT – Informationstechnologie

K

KKB – Koordinierungsstelle Klimaneutrale Bundesverwaltung
KRITIS – Kritische Infrastruktur

L

LobbyRG – Lobbyregister

M

MAJG – Mitarbeiterjahresgespräch
MIA – Management- und Informationssystem für Arbeitsstellen

N

NACE – Nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne
(Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft)
NORA – Network Operations Road Application
NOW GmbH – Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie

O

OLG Düsseldorf – Oberlandesgericht Düsseldorf
OT – Operative Technologie

P

PCGK – Public Corporate Governance Kodex
ProBas – Prozessorientierte Basisdaten für Umweltmanagement-Instrumente
PWC-Anlage – Parkplatz mit WC-Anlage

R

RCP – Representative Concentration Pathways (DE: Repräsentative Konzentrationspfade)

S

SBTs – Science-Based Targets
SDGs – Sustainable Development Goals
SSP – Shared Socioeconomic Pathways
StVO – Straßenverkehrsordnung

T

TCFD – Task Force on Climate-related Financial Disclosures (von 2015 bis 2023)
THG-Bilanz – Treibhausgas-Bilanz
THG-Emissionen – Treibhausgasemissionen

V

VDI – Verein Deutscher Ingenieure
VZD – Verkehrszentrale Deutschland

1. Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Autobahn ist eine der wichtigsten Lebensadern unserer mobilen Gesellschaft. Als Autobahn GmbH des Bundes tragen wir deshalb die Verantwortung, diese Infrastruktur nicht nur leistungsfähig zu erhalten, sondern auch zukunftsfest zu gestalten. Dazu leisten wir mit unseren Nachhaltigkeitsmaßnahmen einen wichtigen Beitrag. Der vorliegende Bericht zieht Bilanz über die Fortschritte im Geschäftsjahr 2025 und gibt Ausblick auf die Arbeitsschwerpunkte im Jahr 2026 und der Folgejahre. Im zurückliegenden Jahr haben wir weitere Fortschritte erzielt. So haben wir weitere 48 Schnellladeparks auf unbewirtschafteten Rastanlagen eröffnet. Damit schließen wir die Lücken im bundesweiten Autobahnnetz, sodass sich die Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn auf eine flächendeckende und leistungsstarke Ladeinfrastruktur verlassen können. Auch im vergangenen Jahr haben wir die Umrüstung unseres Fuhrparks auf alternative Antriebe und Kraftstoffe weiter vorangetrieben. Darüber hinaus haben wir die Datenqualität in vielen Bereichen der Nachhaltigkeit verbessert. Dies hilft uns gleichermaßen bei der Steuerung und der Berichterstattung zur Nachhaltigkeit.

Auch im Jahr 2026 setzen wir unseren Weg zum nachhaltigen Unternehmen fort. Weitere Maßnahmen in den strategisch wichtigen Bereichen der Nachhaltigkeit, wie der Kreislaufwirtschaft oder beim Senken unserer Emissionen gehen in die Umsetzung. Ein Kernanliegen bleibt der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und der Beginn des Aufbaus des LKW-Schnellladenetzes entlang der Autobahn. An diesen Projekten arbeiten die Niederlassungen sehr erfolgreich. Nachhaltigkeit ist auch bei uns kein Pilotprojekt mehr, sondern wird in der gesamten Autobahn GmbH gelebt.

Die Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes



Dr. Michael Güntner
Vorsitzender der
Geschäftsführung



Dirk Brandenburger
Geschäftsführer Technik



Dr. Jeannette von Ratibor
Geschäftsführerin
Finanzen und IT



Sebastian Mohr
Geschäftsführer Personal
und Arbeitsdirektor

2. Allgemeine Angaben

Der Infrastruktur- und Mobilitätssektor in Deutschland befindet sich im steten Wandel: Die rasante Weiterentwicklung von Antriebstechnologien, die Vorbereitungen auf das autonome Fahren und der Klima-, Ressourcen- und Biodiversitätsschutz bedeuten auch neue Anforderungen an die Autobahninfrastruktur. Die Autobahn GmbH des Bundes arbeitet daran, das Autobahnnetz fit für die Mobilität der Zukunft zu machen und dabei soziale und wirtschaftliche Ansprüche mit Umwelt- und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Als ein bundeseigenes Unternehmen nimmt die Autobahn GmbH ihre gesellschaftliche Verantwortung und Vorbildfunktion ernst: Nachhaltigkeit ist neben Netzverfügbarkeit und Nutzerorientierung eines der drei strategischen Ziele der in diesem Jahr entwickelten und Anfang 2026 verabschiedeten Unternehmensstrategie.

Der vorliegende Bericht beleuchtet die Nachhaltigkeitsthemen, mit denen die Autobahn in Zusammenhang steht und orientiert sich dabei am regulatorischen Rahmen. Die Berichterstellung erfolgt gemäß Ziffer 8.1.3 des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes, zu dem sich die Geschäftsführung verpflichtet hat. Die PCGK-Inhalte 5.5.1 - 5.5.3 zur nachhaltigen Unternehmensführung werden in den Kapiteln 2 - 6 dieses Berichts behandelt. Der vorliegende Bericht orientiert sich an den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in der Version von Sommer 2024. Er enthält Daten der Autobahn GmbH für das Geschäftsjahr 2025 (01.01.-31.12.) und erstreckt sich über die gemäß Wesentlichkeitsanalyse, die auf Basis der ESRS-Anforderungen erstellt wurde, wesentlichen Themen.

Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht wurde einer unabhängigen Prüfung mit begrenzter Sicherheit („limited assurance“) durch die RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft unterzogen (Prüfvermerk siehe [Kapitel 8](#)). Die in der Berichterstattung enthaltenen weiterführenden Informationen – z. B. auf die Website der Autobahn GmbH – sind nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts und somit auch nicht Gegenstand der Prüfung mit begrenzter Sicherheit.

Grundlagen für die Erstellung

Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die Nachhaltigkeitserklärung der Autobahn GmbH des Bundes für 2025 wurde auf Basis des gleichen Konsolidierungskreises wie der Jahresabschluss erstellt.

Seit dem Geschäftsjahr 2020 ist die Autobahn GmbH eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Absatz 3 HGB. Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Autobahn GmbH ist verfassungsrechtlich ausgeschlossen. Damit ist die Infrastrukturgesellschaft einschließlich ihrer regionalen Einheiten und der Infrastruktur selbst unveräußerlicher Teil des Bundesvermögens.

Wertschöpfungskette

Das Kerngeschäft bestehend aus der Planung, dem Bau, dem Betrieb einschließlich Verkehr, der Erhaltung, der Finanzierung sowie der vermögensmäßigen Verwaltung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen, die der Bund nach Art. 90 Abs. 4 und Art. 143e Abs. 2 GG auf Antrag der Länder Berlin, Bremen und Hamburg übernommen hat, wird in die Nachhaltigkeitserklärung einbezogen. Im Rahmen dieser Aufgaben steht die Autobahn GmbH in regelmäßigem Austausch mit verschiedenen Interessensgruppen, darunter Mitarbeitende, Anwohnende und öffentliche Institutionen. Diese

Interaktionen fließen ebenfalls in die Nachhaltigkeitsbetrachtung ein. Die Nutzung der Infrastruktur durch Verkehrsteilnehmende stellt einen weiteren Aspekt der Wertschöpfungskette dar.

Für die Umsetzung von Bauprojekten werden externe Partner wie Bauunternehmen und deren Beschäftigte eingebunden – sie gehören zur vorgelagerten Wertschöpfungsebene und werden in der Nachhaltigkeitserklärung berücksichtigt. Für den laufenden Betrieb an allen Standorten sind zudem Ressourcen wie Fahrzeuge, Gebäude, IT-Systeme sowie zugekaufte Energie erforderlich. Auch Verbrauchsmaterialien sowie die daraus entstehenden Abwasser- und Abfallströme sind Bestandteil der eigenen Wertschöpfung, die ebenfalls in der Nachhaltigkeitserklärung berücksichtigt wird. Abbrucharbeiten an bestehenden Infrastrukturen erzeugen Abfälle, die der nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet werden. Auch diese nachgelagerten Wertschöpfungsaktivitäten werden im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung erfasst.

Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen

Zeithorizonte

Die Zeithorizonte kurz-, mittel- und langfristig, die für die Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, kurz: IROs) im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse verwendet wurden, weichen nicht von den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) 1 Abschnitt 6.4 ab. Der kurzfristige Zeithorizont entspricht dem Berichtszeitraum und beträgt in unserem Fall ein Jahr. Der mittelfristige Zeitraum beginnt im Anschluss daran und erstreckt sich bis zu fünf Jahre. Alles darüber hinaus wird dem langfristigen Zeithorizont zugeordnet.

Schätzungen zur Wertschöpfungskette und Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

THG-Bilanz:

Scopes 1.1, 2.2 und 3.3, die Verbräuche der Mietimmobilien werden über die bei Redaktionsschluss vorhandenen Nebenkostenabrechnungen der Immobilien, in denen die Autobahn GmbH im Betrachtungszeitraum Mieterin war, hochgerechnet. Dies bezieht sich sowohl auf Öl, Gas, Pellets als auch auf Fernwärme.

Scope 1.1, für den Erdgasverbrauch (außer Mietimmobilien) liegen zu erwartende Verbrauchsdaten vor (Bruttoheizwert), die von den jeweiligen Lieferstellen gemeldet wurden.

Scope 2.1, Anzahl der Stromzähler: Es gibt einen laufenden Übernahme- und Integrationsprozess der Stromzähler, bis diese vollständig im Rahmenvertrag integriert sind. Wir gehen davon aus, dass nur noch wenige hundert Zähler fehlen (niedriger einstelliger Prozentsatz), weil sie uns zum Redaktionsschluss noch nicht bekannt waren. Der Stromverbrauch in kWh wird über die Verbrauchswerte des Vorjahres und Zuwachs der Stromzähler in % hochgerechnet.

Externes Laden von E-Fahrzeugen und Hybriden: Der Stromverbrauch der Elektrofahrzeuge im firmeneigenen Fuhrpark wird über Tankkarten für öffentliche Ladesäulen (unabhängig vom Lade-Ort) abgerechnet. Die bezogenen Strommengen (in kWh) werden zentral durch den Fuhrpark bereitgestellt. In Q3/4 2025 wurde der bestehende Tankkarten-Rahmenvertrag um die Abrechnung und Wartung der internen Ladepunkte an unseren Standorten (z.B. AMs) erweitert. Der Strombezug erfolgt über den für Scope 2.1 ausgewerteten Rahmenvertrag.

Scope 3.1, Methodische Grundlagen und Systemgrenzen der Bauprojektbilanzierung

Aufgrund branchenspezifischer Vergabepraktiken, langer Projektlaufzeiten und der aktuellen Datenverfügbarkeit im Infrastrukturbau gelten bei der Bilanzierung der Treibhausgasemissionen von Bauprojekten folgende methodische Abgrenzungen und Näherungsverfahren:

1. Zusammenfassung von Scopes

Da Bauleistungen durch die Autobahn GmbH überwiegend als Gesamtpakete an Generalunternehmer vergeben werden, werden neben der Baustoffherstellung auch die baustellenbezogenen Transporte sowie die Bauabfallentsorgung methodisch gebündelt und ganzheitlich unter Scope 3.1 (Eingekaufte Güter und Dienstleistungen) bilanziert. Zur Vermeidung von Doppelzählungen entfällt eine separate Ausweisung dieser Projekt-Emissionen in den Kategorien für vorgelagerte Transporte (Scope 3.4) und Entsorgung (Scope 3.12).

2. Zeitliche Abgrenzung

Infrastrukturprojekte erstrecken sich in der Regel über mehrere Jahre. Methodisch bedingt werden die baubedingten Gesamtemissionen dieser Projekte im aktuellen Bericht jedoch noch nicht auf die einzelnen Baujahre aufgeteilt, sondern vollständig kumuliert im Jahr der Verkehrsfreigabe ausgewiesen.

3. Cut-off-Kriterien und Signifikanzschwellen

Die detaillierte Projektbilanzierung fokussiert sich verursachungsgerecht auf die wesentlichen physischen Klimatreiber, insbesondere schwere Baustoffe wie Asphalt, Beton und Stahl. Zur Reduzierung von statistischem „Datenrauschen“ wurden nicht-physische Leistungen (z. B. intellektuelle Dienstleistungen) sowie pauschal ausgeschriebene Positionen ohne exakten Massenbezug exkludiert. Zudem wurde eine Signifikanzschwelle angewendet, wodurch Kleinstmengen unter 1 % der jeweiligen Material-Gesamtmasse von der Bilanzierung ausgeschlossen wurden.

4. Kostenbasierte Hochrechnung

Die für 2025 ausgewiesenen THG-Emissionen der Kategorie 3.1 basieren auf einer detailliert materialbasiert berechneten, repräsentativen Stichprobe von 40 Bauprojekten. Um die tatsächliche Klimawirkung des Gesamtportfolios abzubilden, wurde diese Stichprobe über das finanzielle Ausgabenvolumen auf alle Bauaktivitäten des Jahres hochgerechnet.

Scope 3.2 Die Anlagenklassen „Anlagen in Bau“, „Mietkautionen“, „Mitarbeitenden-Darlehen“ und „Anzahlungen“ werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Es werden nur Anlagen berücksichtigt, die im Betrachtungszeitraum komplett bezahlt und geliefert – d.h. aktiviert – wurden. Kosten für kleinere Aufbauten (unter 10.000 €) auf in den Vorjahren beschaffte Fahrzeuge (z.B. Funkgeräte, Rückfahrkameras, Freisprechanlagen etc.) können derzeit nicht abgebildet werden und werden daher in der Summe aus der von uns erfassten THG-Emissionen 2025 nicht berücksichtigt.

Scope 3.4 Die Berechnung basiert auf den verfügbaren Beschaffungs- und Lagerortdaten und erfolgt aggregiert je Niederlassung. Eine lagerortscharfe Gewichtung innerhalb der einzelnen Niederlassungen wurde im Berichtsjahr 2025 methodisch nicht vorgenommen. Die Ergebnisse ermöglichen damit eine nachvollziehbare Abbildung der vorgelagerten Transporte, beruhen jedoch teilweise auf vereinfachenden Annahmen. Für die nächste CO₂-Bilanz ist vorgesehen, die Berechnung auf Standort- bzw. Lagerortebene weiterzuentwickeln, um die Datenqualität und Nachvollziehbarkeit weiter zu verbessern.

Scope 3.6 Ungenauigkeiten bei der Berechnung der reisebezogenen Emissionen im Bereich der Hotelübernachtungen des Scope 3.6 entstehen durch die fehlenden ortsgenauen Angaben und somit der Annahme eines deutschlandweiten Durchschnittswertes.

Scope 3.7 Mit Hilfe einer auf das Geschäftsjahr 2024 bezogenen Umfrage bei allen internen Mitarbeitenden der Autobahn GmbH (Dauer: vom 03.02.2025 bis 03.03.2025) wurden die Daten für die Berechnung der Emissionen aus der Mitarbeitermobilität/Homeoffice erhoben. Da die Umfrage höchstens alle 2 Jahre durchgeführt werden soll – und auch vor dem Hintergrund, dass das Pendelverhalten nicht zu signifikanten Scope 3 Emissionen der Autobahn führt – wird in den Jahren zwischen den Umfragen der Wert anhand der geänderten Mitarbeitendenzahlen in den Bereichen Verwaltung und Betriebsdienst berechnet.

Scope 3.11 Bei der Berechnung der Nutzenden-Emissionen auf Autobahnen wird auf die durch die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) erhobene Gesamtfahrleistung auf Autobahnen und auf die Fahrzeug-Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zurückgegriffen und die Emissionen hochgerechnet. Ferner werden drei Annahmen getroffen:

- Die gefahrenen Kilometer auf Bundesautobahnen werden anteilig genau auch von den zugelassenen Kfz gefahren (sprich: „50,5 % der Kilometer auf Bundesautobahnen werden von Benzinern zurückgelegt“).
- Ausländische Kfz im Betrachtungszeitraum, die auf Bundesautobahnen unterwegs sind, entsprechen anteilig genau der beim KBA angemeldeten deutschen Kfz (sprich: „50,5 % der ausländischen Kfz auf Bundesautobahnen sind Benziner“).
- Die rund 200 km Bundesstraßen in der Betreuung durch die Autobahn GmbH (in Bremen, Hamburg, Berlin) fallen nicht ins Gewicht (ca. 1,5 % der Gesamtstraßenlänge der Autobahn GmbH) und werden daher nicht mitberücksichtigt.

Wasserverbräuche

Die Wasserverbräuche der Mietimmobilien wurden auf Basis der zum 01.02.2026 vorliegenden Nebenkostenabrechnungen (auch vorangegangener Jahre) jener Objekte ermittelt, in denen die Autobahn GmbH im Betrachtungszeitraum Mieterin war. Dafür wurden vorliegenden Abrechnungen systematisch durchgesehen und die vorhandenen Jahreswerte extrahiert. Diese wurden anschließend auf die gesamte angemietete Fläche hochgerechnet. Die Wasserverbräuche der bundeseigenen Immobilien, sowie Parkplatzanlagen („PWC-Anlagen“) entlang der Infrastruktur werden aus den tatsächlich gezahlten Beträgen abgeleitet. Dafür wurden die gesamten gezahlten Entgelte mit den durchschnittlichen Wasserentgelten in Deutschland verrechnet. Im Zuge dieser Auswertung mussten potenzielle Verzerrungen berücksichtigt werden.

Materialströme (Bau)

Die Berechnungen der Materialströme im Kapitel [Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft](#) beschränken sich auf die im Straßenbau eingesetzten wesentlichen Materialströme. Daten für weitere Bauwerksarten sind in den ausgewiesenen Kennzahlen nicht enthalten. Die Daten basieren auf der im Jahr 2024 eingeführten jährlichen Abfrage der Baustoffverbräuche in den einzelnen Niederlassungen. Diese bildet die Grundlage für die Veröffentlichung der Kennzahlen zu den Ressourcenzuflüssen im Berichtsjahr 2025. Betrachtet werden insbesondere die im Straßenbau verwendeten gebundenen und ungebundenen Schichten sowie weitere relevante Materialkategorien, darunter Asphaltdeck- und Binderschichten, Asphalttragschichten, Ober- und Unterbeton, hydraulisch gebundene Tragschichten, Schotter-/Kiestragschichten, Frostschutzschichten und weitere Materialien.

Governance

Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Die Gesellschafterversammlung ist das oberste Organ der Autobahn GmbH. Alleinige Gesellschafterin ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr.

Die Geschäftsführung entwickelt auf der Grundlage von Unternehmensgegenstand, Unternehmenszweck sowie den vom Bund als Anteilseigner vorgegebenen Wirkungszielen die strategische Ausrichtung der Autobahn GmbH und stimmt diese regelmäßig mit dem Aufsichtsrat ab.

Im Geschäftsjahr 2025 bestand die Geschäftsführung aus vier Personen: dem Vorsitzenden der Geschäftsführung Dr. Michael Güntner, dem Technischen Geschäftsführer Dirk Brandenburger, dem für Personal zuständigen Geschäftsführer und Arbeitsdirektor Sebastian Mohr sowie der Geschäftsführerin Finanzen/IT Dr. Jeannette von Ratibor. Die Geschäftsführung bestand damit aus drei männlichen und einem weiblichen Mitglied, was einem prozentualen männlichen Anteil von 75 % und weiblichem Anteil von 25 % entspricht.

Dr. Michael Güntner war im Bundesministerium des Innern sowie als Fraktionsdirektor der CDU/CSU-Bundestagsfraktion tätig, bevor er von 2019 bis 2022 Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr wurde. In dieser Zeit war Michael Güntner auch Vorsitzender des Aufsichtsrates der Autobahn GmbH.

Dirk Brandenburger hat am 1. Oktober 2023 die Funktion des technischen Geschäftsführers übernommen. Der studierte Bauingenieur war seit September 2006 technischer Geschäftsführer der DEGES.

Sebastian Mohr leitete vor Eintritt bei der Autobahn GmbH als Senior Vice President Global HR Governance den zentralen Personalbereich und war für die weltweite Steuerung der HR-Arbeit bei LEONI zuständig.

Dr. Jeannette von Ratibor ist zum 1. Januar 2025 als Geschäftsführerin Finance & IT bestellt worden. Die Finanzexpertin war zuvor in führenden Positionen bei Unternehmen wie der Deutschen Telekom und Alvarez & Marsal Deutschland tätig.

Die Geschäftsführung ist mit der Aufgabe betraut, mittels einer Reihe aufeinander abgestimmter Maßnahmen die Umsetzung der Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) zur nachhaltigen Unternehmensführung zu gewährleisten. Die zentrale Verantwortung für das Management der nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen liegt bei der Geschäftsführung der Autobahn GmbH. Sie steuert die Entwicklung und Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sowie die Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Unternehmensprozesse. Die Geschäftsführung befasst sich regelmäßig mit der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsziele der Autobahn GmbH.

Zur Förderung einer nachhaltigen Unternehmensführung und Erfüllung der Berichtspflichten wurde auf der zweiten Führungsebene eine zentrale Stabsabteilung Nachhaltigkeit eingerichtet. Diese berichtet einmal wöchentlich direkt an den Vorsitzenden der Geschäftsführung und übernimmt gemeinsam mit der Stabsabteilung Unternehmensentwicklung und Portfoliomanagement die Koordination sämtlicher strategisch-relevanter Nachhaltigkeitsprojekte. Die Geschäftsführung beauftragt die Stabsabteilung mit der Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse. Diese Analyse dient der Identifikation und Priorisierung der relevanten ökologischen, sozialen und Governance-Themen und bildet die Grundlage für die Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

Der Nachhaltigkeitsbericht wird einmal jährlich erstellt und nach Abschluss unter anderem durch die Geschäftsführung geprüft und freigegeben. Die Unternehmensleitung erfüllt damit die Anforderungen des PCGK, Abschnitt 8.1.3. Zur Sicherstellung der inhaltlichen Richtigkeit und Vollständigkeit wird der Nachhaltigkeitsbericht zusätzlich von einem unabhängig beauftragten Wirtschaftsprüfer geprüft, der vom Aufsichtsrat bestellt wurde.

Gemäß Gesellschaftsvertrag hat die Autobahn GmbH einen Aufsichtsrat, dessen Größe und Zusammensetzung sich nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags und des Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer (Mitbestimmungsgesetz – MitbestG) richtet. Der Aufsichtsrat der Autobahn GmbH setzt sich aus zehn Anteilseignervertreterinnen und -vertretern sowie zehn Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern zusammen. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat beträgt 40 % bestehend aus Martina Kohlhaas, Daniela Mattheus, Dr. Kristina Klas, Dr. Inge Gräßle, Sabine Bollacher, Monika Spielberg, Claudia Latzer und Elfriede Sauerwein-Braksiek. Der Männeranteil beträgt 60 % bestehend aus Stefan Schnorr, Volker Geyer, Thomas Hailer, Michael Sven Puschel, Henning Rehbaum, Stefan Zierke, Florian Oßner, Ronald Braun, Hermann-Josef Siebigtheroth, Fritz Carl Joseph Reitberger, Martin Krupp und Frank Bonnes. Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehören insbesondere die Beratung und Überwachung der Geschäftsführung – einschließlich der Vorbereitung, Durchführung und Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß § 17 Abs. 1 S. 3 und § 18 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrags.

Zur Vorbereitung der Entscheidungen des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss sowie über weitere prüfungsrelevante Themen ist der Prüfungsausschuss als Gremium des Aufsichtsrats eingerichtet. Gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 der Geschäftsordnung für den Prüfungsausschuss setzt sich der Ausschuss paritätisch aus vier Mitgliedern zusammen, davon zwei Anteilseignervertreterinnen und zwei Arbeitnehmervertreter. Der Prüfungsausschuss ist derzeit wie folgt besetzt: Frau Daniela Mattheus (Vorsitzende, Anteilseignervertreterin), Frau Martina Kohlhaas (Anteilseignervertreterin), Herr Frank Bonnes (Arbeitnehmervertreter) und Herr Fritz Reitberger (Arbeitnehmervertreter).

Der Prüfungsausschuss prüft die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie die Richtigkeit und Vollständigkeit des Nachhaltigkeitsberichts. Zusätzlich wird der Nachhaltigkeitsbericht in Form einer betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch einen unabhängig beauftragten Wirtschaftsprüfer geprüft.

Gemäß § 4 Absatz 1 ff. der Geschäftsordnung für den Prüfungsausschuss unterstützt der Ausschuss den Aufsichtsrat bei der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Er kann dem Aufsichtsrat Empfehlungen oder Vorschläge zur Gewährleistung der Integrität dieser Prozesse unterbreiten.

Zu seinen weiteren Aufgaben gehören insbesondere:

- die Beratung des Aufsichtsrats hinsichtlich der Auswahl und Bestellung der Prüferinnen bzw. Prüfer des Nachhaltigkeitsberichts, einschließlich der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten, Zusatzleistungen und Honorarvereinbarungen,
- die Vorprüfung des Nachhaltigkeitsberichts und der hierzu erstellten Prüfberichte,
- die Erörterung der Prüfungsberichte mit der Geschäftsführung und den Prüfern,
- die Vorbereitung der Beschlussfassungen des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit der Feststellung des Nachhaltigkeitsberichts sowie der Beschlussempfehlungen an die Gesellschafterversammlung,
- sowie die Überwachung der Unabhängigkeit, Qualifikation und Effizienz der Prüferinnen und Prüfer.
- Darüber hinaus nimmt regelmäßig die Leitung der für Nachhaltigkeit zuständigen Organisationseinheit der Zentrale sowie die Prüferin bzw. der Prüfer des Nachhaltigkeitsberichts an den Sitzungen des Prüfungsausschusses teil.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats werden Schulungen zu aufsichtsratsrelevanten Themen angeboten – beispielsweise im Rahmen einer jährlichen Informationsveranstaltung zur Vorbereitung der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats zu den Grundlagen der Jahresabschlussprüfung und der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die Schulung zur Vorbereitung der Bilanzsitzung und zur Vermittlung der Grundlagen der Jahresabschlussprüfung fand am 2. Juni 2025 statt. Die Informationsveranstaltung zur Vorbereitung des Nachhaltigkeitsberichts 2025 im Hinblick auf die Bilanzsitzung fand am 5. Juni 2025 statt. Darüber hinaus fand am 07. November ein Deep Dive zum Thema Kreislaufwirtschaft statt.

Frau Daniela Mattheus, Vorsitzende des Prüfungsausschusses, hat ihre nachhaltigkeitsbezogenen Kompetenzen u.a. durch die Teilnahme an einschlägigen CSRD-Lehrgängen nachgewiesen.

Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des Unternehmens befassen

Der Vorsitzende der Geschäftsführung wird wöchentlich durch den Abteilungsleiter Nachhaltigkeit im Rahmen des Unternehmenssteuerungs-Jour Fixes über Aktuelles im Rahmen des Themas Nachhaltigkeit bei der Autobahn GmbH und in diesem Zusammenhang ebenfalls über Themen der Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert. Der Aufsichtsrat wird im Rahmen der Prüfungsausschusssitzungen und der regulären Aufsichtsratssitzungen quartalsweise über den Stand der genannten Punkte informiert. Je nach Entwicklung einzelner IROs und den entsprechenden Maßnahmen und Ziele kann es darüber hinaus zu einem verstärkten Informationsaustausch kommen. Geschäftsführung und Aufsichtsrat wurden in die Ermittlung und Bewertung der wesentlichen IROs eingebunden. Zukünftig, spätestens ab dem Jahr der verpflichtenden CSRD-Berichterstattung für das Jahr 2027, wird das Management der wesentlichen IROs jährlich im Rahmen einer Sitzung des Prüfungsausschusses diskutiert.

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Die Mitglieder der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes erhalten neben einem festen Jahresgehalt eine variable, erfolgs- und leistungsabhängige Vergütung. Grundlage hierfür sind jährlich vereinbarte, quantitative und qualitative Ziele, die Unternehmens- und Individualziele umfassen. Die Zielvereinbarung für das Jahr 2025 wurde durch den Aufsichtsrat beschlossen und beinhaltet keine nachhaltigkeitsbezogenen Ziele. Die Genehmigung und Anpassung der Zielvereinbarungen obliegen dem Aufsichtsrat.

Angabe in Zusammenhang mit der Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsystemen

Im Berichtsjahr wurden keine THG-Emissionsreduktionsziele in der variablen Vorstandsvergütung berücksichtigt.

Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Erstellung und Zusammenführung der textlichen Berichtsinhalte erfolgten auf Basis abgestimmter interner Quellen, die im Rahmen eines Plausibilisierungsprozesses vom Nachhaltigkeitsteam geprüft werden.

Quantitative Kennzahlen werden durch die jeweils zuständigen Fachbereiche bereitgestellt und vor der Weiterverarbeitung vom Nachhaltigkeitsteam im Vier-Augen-Prinzip fachlich geprüft.

Bei der Erhebung der Datengrundlage und der Berechnung der THG-Bilanz findet ein Vier-Augen-Prinzip statt. Zusätzlich werden folgende Prozessschritte durchgeführt, bevor die Daten der Wirtschaftsprüfung unterzogen werden:

- Aktivitäts- oder Verbrauchsdaten werden durch die Fachbereiche geliefert.
- Diese Daten werden von einer zuständigen Person im Nachhaltigkeitsteam mit den Vorjahresdaten verglichen und plausibilisiert.
- Dann werden die Emissionswerte anhand der aktuellen Version der jeweils genutzten Emissionsdatenbank berechnet.
- Es findet ein Vergleich mit den vorhandenen (internen oder bereits veröffentlichten) Ergebnissen der Vorjahre statt, um ggf. Unstimmigkeiten zu erkennen.
- Eine zweite Person kontrolliert alle Eingaben und Berechnungen und dokumentiert mit Datum und Namen die Kontrolle.

Diese Schritte werden im internen Prozesshandbuch THG-Bilanz dokumentiert.

Strategie

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Allgemein

Das bundeseigene Unternehmen Autobahn GmbH ist seit dem 1. Januar 2021 für die Planung, den Bau, den Betrieb einschließlich Verkehr, die Erhaltung, die Finanzierung sowie die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen zuständig, die der Bund nach Art. 90 Abs. 4 und Art. 143e Abs. 2 GG auf Antrag der Länder Berlin, Bremen und Hamburg übernommen hat und operiert unter den NACE-Codes (Rev. 2): 42.1 (Bau von Straßen), 52.21 (Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr) und 71.12 (Ingenieurbüros). Mit einem Bundesfernstraßennetz von ungefähr 13.331 Kilometern und derzeit 15.319 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (Mitarbeiterzahl zum 31.12.2025) ist die ausschließlich in Deutschland tätige Gesellschaft einer der größten Autobahnbetreiberinnen in Europa und der Welt. Sie verfolgt die Vision den Menschen und der Wirtschaft leistungsfähige, sichere und nachhaltige Autobahnen in der Mitte Europas zur Verfügung zu stellen und fokussiert ihr Handeln auf die Netzverfügbarkeit, Nutzerorientierung und Nachhaltigkeit.

Geschäftsmodell

Der Unternehmensgegenstand der Autobahn GmbH umfasst die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung sowie die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet und der Bundesfernstraßen des Fernverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg, der Freien Hansestadt Bremen sowie dem Land Berlin. Die Reform im Bereich der Bundesfernstraßen hat es ermöglicht, die Verwaltung des gesamten deutschen Autobahnnetzes zentral zu bündeln und die Aufgaben- sowie Ausgabenverantwortung mit dem Betriebsbeginn der Autobahn GmbH am 1. Januar 2021 zusammenzuführen.

Durch die umfassende Netzbetrachtung und -steuerung hat die Autobahn GmbH bedarfsgerechte Aus- und Neubauten, ein effektives Erhaltungsmanagement sowie nachhaltige Investitionen und einheitliche Qualitätsstandards für die Autobahnen etabliert. Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, fungiert als alleiniger Gesellschafter der Gesellschaft. Die Finanzierung der Autobahn GmbH erfolgt durch den Gesellschafter aus den Einnahmen gemäß Bundesfernstraßenmautgesetz, anteilig für das in ihrer Zuständigkeit liegende Streckennetz. Zudem stellt der Bund bei Bedarf zusätzliche Haushaltsmittel zur Finanzierung dieser Aufgaben bereit.

Die Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs stehen nach Art. 90 Abs. 1 GG im unveräußerlichen Eigentum des Bundes. Die treuhänderische Verwaltung der Bundesautobahnen und somit sämtliche eigentumsbegründenden Sachverhalte des Bundesautobahnvermögens werden buchhalterisch in einer gesonderten Organisationseinheit Bund (BK 2000) vertreten durch die Autobahn GmbH geplant, ermittelt und dargestellt. Die Organisationseinheit Autobahn GmbH (BK 1000) bildet die Bereiche Betrieb und Verkehr, Planung sowie Verwaltung der Bundesautobahnen sowie der übertragenen Bundesstraßen ab.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette stehen vor allem Beschaffungs- und Vorbereitungsprozesse, insbesondere für Bau-, Betriebs- und IT-Leistungen sowie Energie. Dazu gehören Genehmigungsverfahren für Bauprojekte, die Ausführung der Baumaßnahmen durch externe Auftragnehmer sowie die Produktion und Lieferung von Fuhrparkfahrzeugen und IT-Infrastruktur, die für Betrieb, Leitstellen und Verkehrsmanagement essenziell sind.

Nachgelagerte Wertschöpfungsaktivitäten umfassen vor allem die Nutzung der Autobahn durch Verkehrsteilnehmende sowie die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Flächen und Rahmenbedingungen für Tankstellen, Rastplätze, PWC-Anlagen und Ladeinfrastruktur. Ebenso zählen unter anderem die Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Lärm, Luftqualität, Biodiversität und Gewässer zur nachgelagerten Wertschöpfungskette.

Als Infrastrukturbetreiberin im öffentlichen Auftrag mit bundesweitem Netzbezug und kritischer Infrastrukturverantwortung nimmt die Autobahn GmbH eine zentrale Rolle in der Infrastrukturwertschöpfungskette ein. Sie koordiniert die vorgelagerten Bau- und Lieferketten, steuert den Betrieb und ermöglicht nachgelagerten Nutzenden eine sichere, effiziente und zunehmend nachhaltige Mobilität.

Märkte und Kundengruppen

Grundsätzlich bedient die Autobahn das gesamte Bundesgebiet Deutschland und ist für alle Verkehrsteilnehmenden verfügbar. Hauptsächlichste Nutzergruppen sind in- und ausländische PKW- und LKW-Fahrende, Logistik- und Industrieunternehmen, Servicepartner auf Rastanlagen sowie Betreiber von Ladeinfrastruktur. Aufgrund der geographischen Lage erfüllt das Netz eine europäische Drehscheibenfunktion (starker Transit und Güteranteil).

Das oben genannte Angebot und die Leistungen der Autobahn GmbH, sowie die angesprochenen Märkte, haben sich im Berichtszeitraum nicht verändert. Allerdings werden die Märkte und Angebote verstärkt unterstützt, die die Ambitionen der Autobahn in Bezug auf Nachhaltigkeit fördern.

Bedeutende Sektoren und interne Aktivitäten im Kontext der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die folgenden Tätigkeitsschwerpunkte der Autobahn GmbH liegen in bedeutenden Sektoren/Teilspektoren und stehen in direktem Zusammenhang mit den identifizierten wesentlichen Themen und dazugehörigen Auswirkungen, Risiken und Chancen:

- **Bau & Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur:** Dieser Sektor hat eine besonders hohe Relevanz für Material, Energie und Emissionsprofile (Klimaschutz, Umweltverschmutzung, Kreislaufwirtschaft), Arbeitssicherheit (Eigene Belegschaft, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette), betroffene Gemeinschaften und Anlieger, Endnutzende, Biodiversität und Gewässer und beeinflusst damit einen großen Teil der für die Autobahn als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen.

- **Betrieb & Verkehrsmanagement:** Hier spielen besonders die netzweite Betriebsbereitschaft, die Verkehrszentralen und das Korridormanagement eine Rolle, welche direkte Hebel für die Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Endnutzer und Klimaschutz haben (bspw. Stau- und Gefahrenprävention, Verfügbarkeit, Luftqualität/Emissionen). Der Betriebsdienst (z.B. Winterdienst, Grünpflege) hat ebenfalls einen Effekt auf die Themen Umweltverschmutzung, Wasser, Biodiversität und Ressourcennutzung.
- **Energie & Ladeinfrastruktur entlang des Netzes:** Die Flächenbereitstellung und Beschleunigung von Schnellladeangeboten für PKW und LKW spielen eine zentrale Rolle bei der Dekarbonisierung der Straßenmobilität und haben einen wichtigen Einfluss auf die Scope-3-Emissionen und Umweltverschmutzung.
- **Rastanlagen und Nutzenden-Services:** Die Aufenthaltsqualität, Kapazitäts- und Belegungssteuerung (insb. LKW-Stellplätze), sowie die Kommunikation mit Nutzenden stehen in enger Verbindung mit den Auswirkungen, Risiken und Chancen für Endnutzende.
- **Unternehmensinterne Querschnittsaktivitäten:** Hier sind unter anderem die Bereiche Governance/Compliance, IT & Digitalisierung, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Personal und Weiterbildung, Mitbestimmung, Diversity & Gleichstellung zu nennen. Diese internen Bereiche sind vor allem mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf eigene Mitarbeitende und Business Conduct verbunden.

Die Autobahn GmbH bietet keine Produkte oder Dienstleistungen an, die in bestimmten Märkten verboten sind. Das Unternehmen ist ebenfalls nicht im Öl-, Kohle- oder Gassektor aktiv und produziert keine Chemikalien, kontroverse Waffen oder Tabak.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Autobahn GmbH steht in kontinuierlichem Austausch mit vielfältigen Gruppen von Interessenträgern, deren Bedürfnisse, Erwartungen und Perspektiven für die nachhaltige Unternehmenssteuerung maßgeblich sind. Die systematische Einbindung dieser Stakeholder ist ein zentraler Bestandteil der nachhaltigkeitsbezogenen Governance und erfolgt sowohl im Rahmen der operativen Tätigkeit als auch der Erstellung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DWA) gemäß ESRS 1 und ESRS 2.

Die Einbindung der Mitarbeitenden erfolgt insbesondere durch den jährlich stattfindenden PulsCheck sowie zusätzliche Formate der Mitarbeiterpartizipation. Von besonderem Interesse sind die Themen Arbeits- und Gesundheitsschutz, Personalentwicklung und Arbeitgeberattraktivität.

Die Gruppe der Nutzenden der Autobahn wird regelmäßig über Social-Media-Kanäle, persönliche Gespräche, Videokonferenzen und durch die Zusammenarbeit mit Partnern wie den Automobilclubs eingebunden. Die Rückmeldungen dieser Stakeholder-Gruppe geben wichtige Hinweise zur Verkehrssicherheit, zur Servicequalität an Rastanlagen und zu Erwartungen an Ladeinfrastruktur und verkehrslenkende Maßnahmen. Sie prägen maßgeblich die Bewertung wesentlicher Themen zu Sicherheit, Verfügbarkeit und kundenorientierten Leistungen.

Politische Institutionen werden fortlaufend zu Fortschritten, Herausforderungen und strategischen Fragestellungen informiert. Der Austausch fließt direkt in die Planung und Priorisierung von Projekten ein und unterstützt die kohärente Zielerreichung zwischen Unternehmensstrategie und politischen Vorgaben. Die Erkenntnisse aus dem politischen Dialog beeinflussen insbesondere Themen wie effiziente Mittelverwendung, Infrastrukturentwicklung und nachhaltige Beschaffung.

Der Austausch mit NGOs und Interessenverbänden, einschließlich Umweltverbänden sowie Bau und Ingenieurverbänden, erfolgt teilweise auch im Rahmen etablierter Formate wie „Autobahn im Dialog“. Diese Stakeholder bringen gesellschaftliche Erwartungen, ökologische Anforderungen und fachspezifische Expertise in Planungs- und Bauprozesse ein. Ihre Perspektiven fließen maßgeblich in Themen wie Biodiversität, nachhaltige Bauweisen und Ressourcennutzung ein und erweitern die Analyse externer Auswirkungen.

Medien und Presse werden durch kontinuierliche Kommunikation über aktuelle Entwicklungen, Infrastrukturprojekte und Nachhaltigkeitsthemen eingebunden. Rückmeldungen aus diesen Stakeholdergruppen tragen zur Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und zur transparenten Berichterstattung bei.

Mit Arbeitnehmerverbänden findet ein strukturierter sozialpartnerschaftlicher Austausch statt, u. a. im Rahmen des Haustarifwerks, von Betriebsräten und weiteren Gremienstrukturen. Diese Zusammenarbeit unterstützt die verlässliche Gestaltung guter Arbeitsbedingungen, die Entwicklung von Qualifizierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Die Erkenntnisse fließen insbesondere in die Bewertung sozialer Risiken entlang der Wertschöpfungskette ein.

Blaulichtorganisationen werden themen- und anlassbezogen eingebunden, insbesondere zu Fragestellungen der Verkehrssicherheit und des Notfallmanagements. Ihre Perspektiven werden berücksichtigt, um Sicherheitskonzepte zu verbessern und einsatzrelevante Aspekte in den Planungs- und Betriebsabläufen zu verankern.

Die Einbindung lokaler Gemeinden erfolgt über frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Bürgerkommunikation und Abstimmungen mit kommunalen Spitzenverbänden. Anliegen von Gemeinden, Bürgerinitiativen und Anwohnenden werden systematisch erfasst und in Planungs- und Bauvorhaben integriert. Diese Rückmeldungen sind relevant für die Bewertung von Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften, Flächennutzung, Lärm und Umweltbelange.

Schließlich wird die Gruppe Wissenschaft und Forschung laufend über Kooperationen und die Mitarbeit in fachspezifischen Arbeitskreisen (z. B. FGSV, BAST) einbezogen. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse aus gemeinsamen Projekten und Studien ermöglichen eine fundierte Analyse zukünftiger Entwicklungen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Infrastrukturqualität, Umweltwirkungen und technologischer Innovationen.

Einbindung in die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Die genannten Stakeholdergruppen wurden im Rahmen der jüngsten doppelten Wesentlichkeitsanalyse umfassend berücksichtigt. Externe Stakeholder wurden gezielt angefragt, um relevante ESG Themen aus unterschiedlichen gesellschaftlichen, ökologischen und ökonomischen Perspektiven zu bewerten (siehe [Beschreibung des Wesentlichkeitsanalyseprozesses weiter unten](#)).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
E1-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Bereitstellung einer sicheren und verlässlichen Infrastruktur zur Anpassung an den Klimawandel	Anpassung an den Klimawandel	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-R-01	Risiko	Risiko hoher, ungeplanter Kosten durch Schäden an Infrastruktur, Verkürzung der Nutzungsdauer von Objekten und eingeschränkter Verfügbarkeit der Autobahnen durch Auswirkungen des Klimawandels durch Extremwetterereignisse, z.B. Spurrinnenbildung durch Hitze oder Unterspülungen durch Starkregen, Hochwasserschäden, Fahrbahnschäden, Abrutschen von Hängen	Anpassung an den Klimawandel	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-01	tatsächliche negative Auswirkung	Hoher CO ₂ -Ausstoß durch Lieferketten, z.B. über Meereswege, z.B. Stahl aus China, Gesteinskörnungen aus Skandinavien	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-02	tatsächliche negative Auswirkung	Für die Herstellung von Asphalt werden Mischanlagen betrieben. Hierbei wird bei der Trocknung der benötigten Gesteinskörnung sowie der Heißlagerung des Bitumens Wärme benötigt. Diese Wärme wird durch die Verbrennung von Braunkohlstaub erzeugt, wobei es zu hohen Emissionen kommt.	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-03	tatsächliche negative Auswirkung	Enormer CO ₂ -Verbrauch durch Verwendung von Beton und Asphalt (inkl. Abbau von Rohstoffen) (ca. 30 % der Autobahnen Betonstraßen, ca. 70 % Asphaltstraßen)	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-04	tatsächliche negative Auswirkung	Hoher CO ₂ -Ausstoß aufgrund von verwendeten Baustoffen	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-05	tatsächliche negative Auswirkung	Beitrag zu hohem CO ₂ -Ausstoß durch die Nutzung der Autobahn von Dritten. Emissionen aus Fahrzeugen: Der Straßenverkehr, insbesondere auf Autobahnen, trägt zur Luftverschmutzung bei, da Fahrzeuge Schadstoffe wie Stickoxide (NO _x), Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel ausstoßen	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
E1-NI-06	tatsächliche negative Auswirkung	Hoher Verbrauch fossiler Energieträger und mangelnde Energieeffizienz in der eigenen Geschäftstätigkeit durch Straßenbetriebsdienste, Neubau, Ausbau, Sanierung, Instandhaltung, Betrieb (Beleuchtungsanlagen, Verkehrsleitsysteme, Tunnelbelüftung, Winterdienst etc.) und administrative Einrichtungen der Autobahn GmbH	Energie	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-07	tatsächliche negative Auswirkung	Hoher Verbrauch fossiler Energieträger in der vorgelagerten Wertschöpfungskette (Öl als Vorprodukt, Kohle etc.)	Energie	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-R-02	Risiko	Preisschwankungen bei Rohstoffen: Die Energieerzeugung und -versorgung kann von Preisschwankungen bei Rohstoffen wie Öl und Gas beeinflusst werden, was sich auf die Energiekosten der Autobahn GmbH auswirken kann. Steigende Energiekosten schlagen unmittelbar auf Betriebskosten der Autobahn GmbH durch	Energie	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-O-01	Chance	Geringere Abhängigkeit von Energiepreisen durch getroffene Energieeffizienzmaßnahmen (Einsatz von LEDs, Umstellung der Heizenergie, Fuhrparkumrüstung etc.)	Energie	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-PI-02	tatsächliche positive Auswirkung	Umweltfreundliche Energieversorgung der Einrichtungen der Autobahn GmbH (grüner Strom)	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-PI-03	tatsächliche positive Auswirkung	Verbesserung der Verkehrsströme: Effizienter Betrieb und Wartung von Autobahnen können den Verkehrsfluss verbessern und Staus reduzieren, was wiederum den Treibstoffverbrauch und die Emissionen pro Kilometer verringern kann	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-08	tatsächliche negative Auswirkung	Hoher CO ₂ -Ausstoß aufgrund von Betriebsfahrzeugen	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-NI-09	tatsächliche negative Auswirkung	Eine fehlende Infrastruktur für bspw. E-Mobilität kann die Nutzung von E-Fahrzeugen stark behindern und ebenso vom Kauf derer abhalten	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-PI-04	tatsächliche positive Auswirkung	Gute Ladeinfrastruktur kann Anteil von E-Mobilität erhöhen und dadurch den CO ₂ -Ausstoß auf Autobahnen verringern	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E1-PI-05	tatsächliche positive Auswirkung	Aufbau einer Ladeinfrastruktur und dadurch Versorgung elektrisch betriebener Fahrzeuge mit Energie	Energie	Kapitel 3.1 – Klimawandel

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
E1-R-03	Risiko	Kosten für CO ₂ -Kompensation oder ähnliches (zukünftig ggf. noch mehr relevante Steuern neben CO ₂ -Steuer zu leisten? - Abhängigkeit von politischen Entscheidungen). Möglicherweise steigende Kosten durch Erhöhung der zu leistenden Kosten pro Tonne CO ₂	Klimaschutz	Kapitel 3.1 – Klimawandel
E2-NI-01	tatsächliche negative Auswirkung	Feinstaubbelastung: Der Abrieb von Reifen und Bremsen sowie der aufgewirbelte Straßenstaub können zur Feinstaubbelastung beitragen, was negative Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann (verstärkter Effekt bei Staus und hohem Verkehrsaufkommen)	Luftverschmutzung	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-NI-02	tatsächliche negative Auswirkung	Straßenentwässerungssysteme: Die Autobahn GmbH ist für die Entwässerungssysteme entlang der Autobahnen verantwortlich. Fehlende oder ineffiziente Entwässerungssysteme führen zu Bodenverschmutzung, da Schadstoffe in die Umwelt gelangen können	Wasserverschmutzung	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-NI-03	tatsächliche negative Auswirkung	Bei Unfällen oder Bränden auf Autobahnen kann es zu Verschmutzungen von Gewässern kommen	Wasserverschmutzung	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-R-01	Risiko	Instandsetzung, Neubau und Betrieb von Regenwasserbehandlungsanlagen aufgrund von künftigen Umweltauflagen sind mit erheblichen finanziellen und personellen Mehraufwänden verbunden	Wasserverschmutzung	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-NI-04	tatsächliche negative Auswirkung	Freisetzen von Schadstoffen: Mikroplastik, Unfälle oder unsachgemäße Handhabung von gefährlichen Materialien auf Autobahnen führen zu Bodenverschmutzungen	Bodenverschmutzung	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-NI-05	tatsächliche negative Auswirkung	Bodenverschmutzung durch Sanierung von Straßen und Brücken	Bodenverschmutzung	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-NI-06	tatsächliche negative Auswirkung	Entstehung von Mikroplastik im Straßenverkehr	Mikroplastik	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E2-NI-07	tatsächliche negative Auswirkung	Gefährdung von Mensch und Umwelt durch Gefahrguttransporte	Besorgniserregende Stoffe	Kapitel 3.3 – Umweltverschmutzung
E3-NI-01	tatsächliche negative Auswirkung	Hoher Wasserverbrauch in der eigenen Geschäftstätigkeit und in der Wertschöpfungskette, insb. vorgelagerte Wertschöpfungskette durch die Produktion von Stahl, Zement	Wasserverbrauch	Kapitel 3.4 – Wasserressourcen

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
E3-R-01	Risiko	Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen (Hohe Investitionskosten)	Ableitung von Wasser	Kapitel 3.4 – Wasserressourcen
E4-NI-01	tatsächliche negative Auswirkung	Invasive Arten: Autobahnen können als Eintrittspunkte für invasive Arten dienen, die in neue Gebiete eindringen und die heimische Flora gefährden (z.B. durch Transporte, Urlaubsverkehr etc.)	Invasive gebietsfremde Arten	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-NI-02	tatsächliche negative Auswirkung	Invasive Arten: Autobahnen können als Eintrittspunkte für invasive Arten dienen, die in neue Gebiete eindringen und die heimische Fauna gefährden (z.B. durch Transporte, Urlaubsverkehr etc.)	Invasive gebietsfremde Arten	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-NI-03	tatsächliche negative Auswirkung	Zerstörung von Lebenswelten von Mikroorganismen und Kleinstlebewesen durch Versiegelung von Böden, mit Folgen für den gesamten Naturkreislauf	Sonstige (direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes)	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-R-01	Risiko	Risiko ungeplanter/erhöhter Betriebskosten: Die Aufrechterhaltung von Lebensräumen und Maßnahmen zur Biodiversitätsförderung erfordert laufende Betriebskosten, wie beispielsweise die Pflege von Pflanzungen	Sonstige (direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes)	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-NI-04	tatsächliche negative Auswirkung	Fragmentierung von Lebensräumen: Autobahnen können Ökosysteme in kleinere Teile zerlegen, was als Fragmentierung bezeichnet wird. Dies kann die Bewegung von Tieren erschweren und die genetische Vielfalt verringern, da Populationen voneinander isoliert werden	Populationsgröße von Arten	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-NI-05	tatsächliche negative Auswirkung	Verkehrstote Tiere: Autobahnen sind oft Standorte, an denen viele Tiere durch den Verkehr umkommen, was zu Verlusten in der Tierwelt führen kann (insb. Insekten hiervon betroffen)	Populationsgröße von Arten	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Landschaftsintegration: Durch die Gestaltung von Grünbrücken und Unterführungen können Autobahnen Lebensräume miteinander wiederverbinden und die Wanderung von Wildtieren ermöglichen. Dies trägt zur Erhaltung der genetischen Vielfalt und Gesundheit von Tierpopulationen bei.	Populationsgröße von Arten	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E4-NI-06	tatsächliche negative Auswirkung	Straßenbau und -wartung: Der Bau und die Wartung von Autobahnen erfordern den Einsatz von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Materialien, die den Boden beeinflussen können.	Landdegradation	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
E4-NI-07	tatsächliche negative Auswirkung	Hohe Bodenversiegelung durch Autobahnen (inkl. PWC-Anlagen/ Rastplätze) und den Bau dieser	Bodenversiegelung	Kapitel 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
E5-NI-01	tatsächliche negative Auswirkung	Rohstoffe und Materialien: Die Konstruktion und Instandhaltung von Straßen erfordern große Mengen an Materialien wie Asphalt, Beton, Stahl und andere Ressourcen. Dies kann zu einem erheblichen Verbrauch von natürlichen Ressourcen führen und die Umweltbelastung erhöhen	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Straßenbau eignet sich sehr gut für die Wiederverwendung von Ressourcen. Aufgrund des großen Ressourcenverbrauchs ist der Hebel für die Autobahn GmbH groß (Verwendungsquote von Sekundärbaustoffen der Autobahn GmbH)	Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-NI-02	tatsächliche negative Auswirkung	Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (gefährliche Abfälle)	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-PI-02	tatsächliche positive Auswirkung	Upcycling, Recycling oder Downcycling von Rohstoffen im Straßenbau (Bodenmaterial - Wiederverwendung)	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-PI-03	tatsächliche positive Auswirkung	Trennung von Rohstoffen beim Rückbau	Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-NI-03	tatsächliche negative Auswirkung	Hohe Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (Zunahme von Deponieabfällen)	Abfälle	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-NI-04	tatsächliche negative Auswirkung	Label als „Abfall“ nach Nutzung kann potenziell Wiederverwendung erschweren	Abfälle	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-PI-04	tatsächliche positive Auswirkung	Reduktion des Abfallaufkommens durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung	Abfälle	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-PI-05	tatsächliche positive Auswirkung	Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen an den Standorten der Autobahn GmbH (Verwaltungsstandorte + Betriebshöfe)	Abfälle	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
E5-NI-05	tatsächliche negative Auswirkung	Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen an den Standorten der Autobahn GmbH (Rastanlagen)	Abfälle	Kapitel 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
S1-O-01	Chance	Gute Arbeitsbedingungen tragen dazu bei, dass die Belegschaft gerne arbeitet. Dadurch sind Mitarbeitende der Autobahn GmbH gesünder und leistungsfähiger	Arbeitsbedingungen	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
S1-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Haustarifvertrag stellt hohes Schutzniveau der eigenen Belegschaft sicher	Sichere Beschäftigung	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-02	tatsächliche positive Auswirkung	Positive Auswirkungen auf die eigene Belegschaft durch geregelte und verlässliche Schichtplanung sowie Gleitzeitregelung	Arbeitszeit	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-03	tatsächliche positive Auswirkung	Angemessene Entlohnung der eigenen Belegschaft	Angemessene Entlohnung	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-04	tatsächliche positive Auswirkung	Sicherstellung der Mitbestimmungsrechte der eigenen Belegschaft („gelebte Mitbestimmung“, „Kommunikation auf Augenhöhe“)	Sozialer Dialog	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-05	tatsächliche positive Auswirkung	Sehr hohe Quote an Arbeitskräften, die durch Tarifverträge abgedeckt werden (ca. 90 %)	Tarifverhandlungen, einschließlich der Quote der durch Tarifverträge abgedeckten Arbeitskräften	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-06	tatsächliche positive Auswirkung	Zielgruppenspezifische Leistungen und Benefits tragen zu einer hohen Arbeitnehmerzufriedenheit bei (z. B. in Form von Arbeitszeitmodellen, der Möglichkeit des Homeoffice etc.)	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-O-02	Chance	Hohe Mitarbeiterzufriedenheit durch Zielgruppenspezifische Leistungen und Benefits tragen zu einer hohen Arbeitnehmerzufriedenheit bei (z. B. in Form von Arbeitszeitmodellen, der Möglichkeit des Homeoffice etc.) und trägt dadurch zu einer höheren Produktivität, Leistungsfähigkeit und Arbeitsergebnisqualität bei	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-NI-01	tatsächliche negative Auswirkung	Verstöße gegen Arbeitsgesetze und -vorschriften bzgl. Arbeits- und Gesundheitsschutz	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-NI-02	tatsächliche negative Auswirkung	Auswirkungen auf physische und psychische Belastungsgrenzen der Mitarbeiter:innen durch hohen Anforderungs- und Spezialisierungsanspruch	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-NI-03	tatsächliche negative Auswirkung	Hohes Gefahrenrisiko für den Betriebsdienst bspw. durch den Verkehr der Autobahn bei Baustellen- oder Unfallabsicherungen	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-R-01	Risiko	Hohe Krankheits- und/oder Unfallquoten aufgrund einer unzureichenden Arbeitsmittelausstattung	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
S1-R-02	Risiko	Risiko des (ungeplanten/höheren) Arbeitskräftemangels: Wenn es einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in der Bau- und Infrastrukturbranche gibt, kann dies zu höheren Lohnkosten führen, da Unternehmen gezwungen sind, qualifizierte Arbeitskräfte zu rekrutieren und zu binden	Fachkräftemangel (entity-specific)	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-07	potenzielle positive Auswirkung	Sicherstellung, dass gleicher Lohn für gleiche Arbeit standortübergreifend bezahlt wird bei der Autobahn GmbH	Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-08	tatsächliche positive Auswirkung	Hohes und differenziertes Angebot an Weiterbildungen für die eigene Belegschaft und dadurch Weiterbildungsmöglichkeiten für eigene Belegschaft	Schulungen und Kompetenzentwicklung	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-O-03	Chance	Motiviertes gut ausgebildetes Personal trägt zu einem ganz erheblichen Teil dazu bei, dass die Autobahn GmbH erfolgreich arbeiten kann	Schulungen und Kompetenzentwicklung	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-09	tatsächliche positive Auswirkung	Arbeitsplätze mit bedarfsangepasster Ausstattung für Menschen mit Einschränkungen	Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-NI-04	tatsächliche negative Auswirkung	Mangelhafte Einrichtungen für Menschen mit Einschränkungen (insb. in den Autobahnmeistereien). Menschen mit Seheinschränkungen können sich dort z.B. nicht ohne Einschränkungen bewegen	Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-NI-05	tatsächliche negative Auswirkung	Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz	Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-PI-10	tatsächliche positive Auswirkung	Sicherstellung des Datenschutzes der eigenen Belegschaft	Datenschutz	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S1-NI-06	tatsächliche negative Auswirkung	Mangelhafte Diversität in der Autobahn GmbH, z.B. geringer Frauenanteil in Führungspositionen, kultureller/sozialer Herkunft, und weitere Dimensionen etc.	Diversität	Kapitel 4.1 – Eigene Belegschaft
S2-NI-01	potenzielle negative Auswirkung	Ausbeutung von Menschen im außereuropäischen Ausland	Arbeitsbedingungen	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-R-01	Risiko	Risiko (ungeplanter) rechtlicher Schwierigkeiten / gesellschaftlicher Skandal aufgrund schlechter Arbeitsbedingungen	Arbeitsbedingungen	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Großer staatlicher Auftraggeber sorgt für sichere Arbeitsplätze bei den Auftragnehmern	Sichere Beschäftigung	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
S2-NI-02	potenzielle negative Auswirkung	Die Arbeitszeiten der Arbeiterinnen und Arbeiter, die in der Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH im außereuropäischen Ausland tätig sind, können erheblichen Einfluss auf deren Gesundheit und Wohlbefinden haben	Arbeitszeit	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-03	potenzielle negative Auswirkung	Die Entlohnung (inkl. Sozialleistungen, Versammlungsfreiheit und Tarifverträge) der Arbeiterinnen und Arbeiter, die in der Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH tätig sind, kann erheblichen Einfluss auf deren Gesundheit und Wohlbefinden haben und damit wiederum auf die Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf	Angemessene Entlohnung	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-PI-02	potenziell positive Auswirkung	Positiver Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Arbeitenden in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch Lieferantendialoge	Sozialer Dialog	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-04	potenzielle negative Auswirkung	Die Entlohnung und Sozialleistungen für Arbeiterinnen und Arbeiter sind wichtige Aspekte für deren Lebensqualität und die Lebensqualität derer Familien und können diese negativ beeinflussen	Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-05	tatsächlich negative Auswirkung	Die Sicherheit am und auf dem Weg zum Arbeitsplatz der Arbeiterinnen und Arbeiter, die in der Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH tätig sind, kann erheblichen Einfluss auf deren Gesundheit und Wohlbefinden haben (inkl. Todesfälle). Arbeiterinnen und Arbeiter in Bauprojekten und der Instandhaltung von Autobahnen sind häufig Gefahren am Arbeitsplatz ausgesetzt (z.B. durch Dämpfe, Staub, Asbestbelastung alter Infrastruktur)	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-PI-03	tatsächliche positive Auswirkung	Schutz von Arbeitsrechten und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen in der Wertschöpfungskette (z.B. beim Einsatz von Chemikalien)	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-06	potenzielle negative Auswirkung	Potenziell negative Auswirkungen auf Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-07	potenzielle negative Auswirkung	Potenziell negative Auswirkungen auf Schulungen und Kompetenzentwicklung für Arbeitende in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Schulungen und Kompetenzentwicklung	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
S2-NI-08	potenzielle negative Auswirkung	Potenziell negative Auswirkungen auf Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-09	potenzielle negative Auswirkung	Potenziell negative Auswirkungen auf Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-10	potenzielle negative Auswirkung	Potenziell negative Auswirkungen auf Diversität in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	Diversität	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-11	potenzielle negative Auswirkung	Keine angemessene Unterbringung von Arbeitenden in der Wertschöpfungskette	Angemessene Unterbringung	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-12	potenzielle negative Auswirkung	Kein oder mangelhafter Zugang zu Wasser- und Sanitätseinrichtungen für Arbeitende in der Wertschöpfungskette	Wasser- und Sanitätseinrichtungen	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S2-NI-13	potenzielle negative Auswirkung	Missachtung von Datenschutz von Arbeitenden in der Wertschöpfungskette	Datenschutz	Kapitel 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
S3-NI-01	tatsächlich negative Auswirkung	Lärmbelästigung: Der Bau und Betrieb von Autobahnen kann erheblichen Lärm verursachen, was Anwohner und Gemeinden in der Nähe beeinträchtigen kann	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften
S3-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Wirtschaftliche Auswirkungen: Autobahnen können wirtschaftliche Vorteile für Gemeinden bringen, indem sie die Erreichbarkeit verbessern, den Handel fördern und zur Standortattraktivität für Wirtschaft und Anwohner beitragen	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften
S3-PI-02	tatsächliche positive Auswirkung	Sicherstellung des Transports von Gütern und Menschen zur Versorgung der Gemeinschaft, wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses jedes Einzelnen im Rahmen einer freiheitlich demokratischen Grundordnung	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften
S3-NI-02	tatsächlich negative Auswirkung	Landnutzung: Der Neu- und Ausbau von Autobahnen erfordert oft Flächeninanspruchnahmen, welche zum Eingriff in die Landschaftsstruktur und zu Landnutzungskonflikten führen können. Durch die Inanspruchnahme von Natur- und Kulturlandschaft können landwirtschaftlich und gewerblich sowie zur Erholung genutzte Flächen verloren gehen und bedingt durch neu herzustellende Wegeanbindungen längere Fahrtwege erforderlich werden	Bodenbezogene Auswirkungen	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
S3-PI-03	tatsächliche positive Auswirkung	Verkehrssicherheit: Autobahn GmbH hat Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Die Autobahn GmbH sollte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Nutzer entwickeln und umsetzen, indem sie kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und finanziellen Mitteln umsetzt. Dies können verkehrsrechtliche, verkehrstechnische, bauliche oder betriebliche Maßnahmen sein. Anmerkung: Die Auswirkungen der Verkehrssicherheit auf Autobahnen für Anwohnende zeigen sich vorrangig in Form von unfallbedingten Umleitungsverkehr ins nachgeordnete Netz und daraus resultierende Unfälle. Die Reduzierung von Unfällen auf Autobahnen kann somit positive Einflüsse auf die Verkehrssicherheit im nachgeordneten Netz haben. Da dieser Zusammenhang jedoch theoretisch ist und die Verkehrssicherheitsarbeit auf Autobahnen die Nutzenden adressiert wird das Thema im Kapitel 4.4 Verbraucher und Endnutzer ausführlich behandelt	Sicherheitsbezogene Auswirkungen	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften
S3-PI-04	tatsächliche positive Auswirkung	Lokale Gemeinden und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände können sich im Zuge des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren beteiligen, um eigene Belange vorzutragen und eigene Rechte zu wahren	Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften
S3-R-01	Risiko	Intensiver öffentlicher Widerstand kann zu Störungen in der Planung und zu Verzögerungen im Bauablauf und damit zu Kostensteigerungen bei der Projektumsetzung führen	Meinungsfreiheit	Kapitel 4.3 – Betroffene Gemeinschaften
S4-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Sicherstellung der Mobilität und Verkehrsqualität	Zugang zu Produkten und Dienstleistungen	Kapitel 4.4 – Verbraucher und Endnutzer

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
S4-NI-01	tatsächlich negative Auswirkung	Die Auswirkungen der Verkehrssicherheit auf Autobahnen für Anwohnende zeigen sich vorrangig in Form von unfallbedingten Umleitungsverkehren ins nachgeordnete Netz und daraus resultierende Unfälle. Die Reduzierung von Unfällen auf Autobahnen kann somit positive Einflüsse auf die Verkehrssicherheit im nachgeordneten Netz haben. Da dieser Zusammenhang jedoch theoretisch ist und die Verkehrssicherheitsarbeit auf Autobahnen die Nutzenden adressiert wird das Thema im Kapitel 4.4 Verbraucher und Endnutzer ausführlich behandelt	Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kapitel 4.4 – Verbraucher und Endnutzer
S4-NI-02	tatsächlich negative Auswirkung	Unzureichende Anzahl LKW-Stellplätze für den Fernverkehr führen zu Sicherheitsproblemen auf der Autobahn	Persönliche Sicherheit (LKW)	Kapitel 4.4 – Verbraucher und Endnutzer
S4-NI-03	tatsächlich negative Auswirkung	Unzureichende Anzahl LKW-Stellplätze für den Fernverkehr führen zu schlechten Bedingungen für Fernfahrer	Persönliche Sicherheit / Arbeitsbedingungen (LKW)	Kapitel 4.4 – Verbraucher und Endnutzer
S4-R-01	Risiko	Mögliche negative finanzielle und soziale Auswirkungen einer nachträglichen barrierefreien Sanierung/Neubau von Bestandsanlagen und Verkehrsflächen durch Auflagen (kostenintensiver, höherer Aufwand).	Sicherheitsbezogene Auswirkungen	Kapitel 4.4 – Verbraucher und Endnutzer
G1-NI-01	tatsächlich negative Auswirkung	Negativer Einfluss auf die eigene Belegschaft durch Nicht-Leben von Unternehmenswerten	Unternehmenskultur	Kapitel 5 – Governance
G1-R-01	Risiko	Risiko, dass Unternehmenswerte nicht wie geplant gelebt werden, hat erhebliche negative Folgen auf die Wertschöpfung	Unternehmenskultur	Kapitel 5 – Governance
G1-R-02	Risiko	Risiko, das (ungeplante) Verstärkung des Fachkräftemangels / Fluktuation innerhalb der Autobahn GmbH durch Probleme in der Unternehmenskultur, unethisches Gebaren etc. auftreten	Unternehmenskultur	Kapitel 5 – Governance

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
G1-O-01	Chance	Chance, dass (ungeplante) verbesserte Anreizsysteme zur Arbeitnehmergewinnung (und dem Entgegenwirken des Fachkräftemangel) (Kapitel 4.1 Eigene Belegschaft) beitragen	Unternehmenskultur	Kapitel 5 – Governance
G1-PI-01	tatsächliche positive Auswirkung	Hinweisgebersysteme (Anonymisierung der Hinweisgeber)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Kapitel 5 – Governance
G1-NI-02	tatsächlich negative Auswirkung	Töten von Wirbeltieren (z.B. Rehe, Tauben etc.) i.R.d. Autobahninstandhaltung	Tierschutz	Kapitel 5 – Governance
G1-NI-03	tatsächlich negative Auswirkung	Die Autobahn GmbH unterliegt dem Vergaberecht, dass sich immer noch stark am niedrigsten Angebotspreis orientiert wird. Dadurch wird Druck auf Lieferanten ausgeübt und möglicherweise Lieferanten ausgewählt, die negative Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsaspekte haben	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	Kapitel 5 – Governance
G1-PI-02	tatsächliche positive Auswirkung	Förderung der Lieferantenbeziehungen sowie der Nachhaltigkeit der Lieferanten der Autobahn GmbH	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	Kapitel 5 – Governance
G1-R-03	Risiko	Die Autobahn GmbH unterliegt dem Vergaberecht, dass sich immer noch stark am niedrigsten Angebotspreis orientiert wird. Dadurch wird Druck auf Lieferanten ausgeübt und möglicherweise Lieferanten ausgewählt, die negative Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsaspekte haben	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	Kapitel 5 – Governance
G1-O-02	Chance	Chance der (ungeplanten/stärkeren) nachhaltigen Beschaffung: Die Art und Weise, wie Materialien und Dienstleistungen beschafft werden, kann erhebliche finanzielle Auswirkungen haben. Die Berücksichtigung von Umweltaspekten und Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffungspolitik kann die langfristigen Kosten beeinflussen	Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken	Kapitel 5 – Governance
G1-O-03	Chance	Chance, des (ungeplanten/stärkeren) aktiven "Lobbyierens" der Autobahn GmbH für Eigeninteressen	Politisches Engagement	Kapitel 5 – Governance

Auswirkungen, Risiken, Chancen (IRO)-Kennung	IRO-Kategorie	Beschreibung	Nachhaltigkeitsthema	Kapitelreferenz
G1-NI-04	potenzielle negative Auswirkung	Aktivität in Sektor mit hoher Anfälligkeit für Korruption und Bestechung (Bausektor), z.B. partielle Vergabe von Aufträgen	Vermeidung und Aufdeckung einschließlich Schulung	Kapitel 5 – Governance
G1-NI-05	tatsächlich negative Auswirkung	Auftreten von Korruptionsfällen	Vorkommnisse	Kapitel 5 – Governance
G1-R-04	Risiko	Risiko, der (ungeplanten) negativen/negativeren Wahrnehmung der Autobahn GmbH beim Bekanntwerden von Korruptionsfällen	Vorkommnisse	Kapitel 5 – Governance
G1-R-05	Risiko	Risiko der ungeplanten Erhöhung Bau- und Betriebskosten durch regelwidrige Vergabe von Aufträgen, wodurch es zu einer Belastung des Haushalts kommt	Vorkommnisse	Kapitel 5 – Governance



Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Regulatorischer Hintergrund

Die Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (DWA) ist ein zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) sowie den European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Ziel der DWA ist es, jene Nachhaltigkeitsthemen zu identifizieren, die für die Autobahn GmbH wesentlich sind und somit im Nachhaltigkeitsbericht offenzulegen sind. Ein Nachhaltigkeitsthema gilt als wesentlich, wenn im Rahmen der DWA seine Auswirkungs-Wesentlichkeit oder seine finanzielle Wesentlichkeit festgestellt wird.

Die Doppelte Wesentlichkeitsanalyse bei der Autobahn GmbH

Im Jahr 2023 wurde bei der Autobahn GmbH erstmals eine DWA nach den Vorgaben von ESRS 1 und ESRS 2 durchgeführt, welche seitdem jährlich aktualisiert wird. Für die Durchführung der DWA wurden die Aktivitäten des Unternehmens, sowie die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette vollständig betrachtet.

Methodik der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

Die DWA der Autobahn GmbH wurde als mehrstufiger Prozess ausgestaltet und umfasste die folgenden fünf zentralen Schritte:

Abbildung 1: Fünf zentrale Schritte der DWA



Verständnis von Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Stakeholdern

Zu Beginn der DWA wurde ein umfassendes Verständnis der Geschäftstätigkeit der Autobahn GmbH erarbeitet. Die Analyse umfasste sowohl die eigenen Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Unternehmenszweck Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen als auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette, insbesondere Anwohnende, Lieferanten, Bau- und Dienstleistungsunternehmen sowie Nutzende der Infrastruktur.

Für die Analyse wurden interne und externe Dokumente wie Strategiepapiere, Prozessbeschreibungen und interne Richtlinien und Handbücher sowie öffentlich verfügbare Statistiken, Berichte und Analysen genutzt. Zusätzlich wurde das Expertenwissen externer Stakeholder herangezogen.

Parallel dazu wurden relevante interne und externe Stakeholder identifiziert. Diese umfassen sowohl betroffene Stakeholder (Mitarbeitende, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, Anwohnerinnen und Anwohner, Nutzende) als auch Nutzende der Nachhaltigkeitsberichterstattung (öffentliche Stellen, Politik, Zivilgesellschaft). Es wurden 32 externe Stakeholder und Stakeholder-Organisationen angefragt, sich an dem Prozess zu beteiligen. Davon haben sich insgesamt 16 mit Rückmeldungen zum Fragebogen oder Teilnahmen an Interviews beteiligt.

Erstellung einer Longlist relevanter Nachhaltigkeitsthemen

Auf Grundlage der Themenliste im Anhang A ESRS 1 der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) wurde mit Hilfe externer Stakeholder eine Longlist mit rund 280 potenziell relevanten IROs erstellt. Diese Longlist umfasste alle in den ESRS definierten Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen sowie deren Unter- und Unterunterthemen.

Zusätzlich wurden der spezifische Unternehmenskontext der Autobahn GmbH in Betracht gezogen, und externe Referenzen genutzt, um die Liste mit unternehmens- und branchenspezifischen Nachhaltigkeitsthemen zu erweitern.

Identifikation von Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)

Für jedes auf der Longlist enthaltene Nachhaltigkeitsthema wurden anschließend konkrete tatsächliche und potenzielle negative und positive Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft sowie Risiken und Chancen für die finanzielle Lage der Autobahn GmbH identifiziert.

Die Identifikation erfolgte differenziert nach:

- positiven und negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen,
- tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen,
- Position in der Wertschöpfungskette (eigene Geschäftstätigkeit, vor- oder nachgelagerte Wertschöpfungskette) sowie
- zeitlichem Horizont (kurz, mittel, langfristig).

Als Teil dieses Prozesses wurden auch bereits bestehende Due-Diligence-Prozesse des Unternehmens genutzt. Beispielsweise wurden bereits bekannte Nachhaltigkeitsrisiken aus dem Risikomanagement des Unternehmens übernommen und die Erkenntnisse aus der vorangegangenen Berichterstattung genutzt.

Innerhalb dieses Prozesses wurden geografisch konzentrierte Risiken für Extremwetterereignisse, wie beispielsweise Starkregen und Überschwemmungen, besonders bedacht. Als Konsequenz wurde eine detaillierte Klimaresilienzanalyse durchgeführt (siehe auch unsere [Klimaresilienzanalyse](#)).

Bei identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde jeweils überprüft, ob daraus eventuelle Abhängigkeiten und damit weitere IROs resultieren könnten. So führt ein hoher CO₂-Ausstoß und der damit zusammenhängende Einfluss auf den Klimawandel beispielsweise zu einem erhöhten Risiko von Starkregenereignissen.

Wesentlichkeitsbewertung

Die Bewertung der identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde in insgesamt 15 interdisziplinären Workshops mit den jeweiligen Fachexperten, dem Nachhaltigkeitsteam und Vertretern des Risikomanagements vorgenommen. An diesen Workshops nahmen insgesamt rund 100 interne Expertinnen und Experten aus allen Fachbereichen des Unternehmens teil. Unter anderem die folgenden Bereiche waren vertreten: Umweltplanung, Bau, Betrieb, Verkehrsmanagement, Personal, Umweltrecht, Risikomanagement, Compliance, Einkauf, Finanzen und Kommunikation.

Bewertung der Auswirkungs-Wesentlichkeit

Die Bewertung der Auswirkungs-Wesentlichkeit erfolgte gemäß ESRS 1 anhand der Kriterien Schweregrad und – bei potenziellen Auswirkungen – Eintrittswahrscheinlichkeit. Es fand eine Quantifizierung der Kriterien statt und es wurde eine Berechnungsmethodik entwickelt, mittels derer die Auswirkungen konsistent und wiederholbar bewertet werden konnten.

Bei der Bewertung der einzelnen Auswirkungen wurden Werte zwischen 1 und 5 für Ausmaß, Umfang und für negative Auswirkungen noch die Unabänderlichkeit vergeben. Hierbei war 1 die geringste und 5 die höchste Bewertung (schwerwiegend). Für die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Auswirkungen wurde jeweils ein Wert zwischen 1 (<25 % unwahrscheinlich) und 4 (>75 % sehr wahrscheinlich) vergeben. Die finalen Werte wurden jeweils durch ein Mehrheitsprinzip der Workshop-teilnehmer festgelegt. Der Schwellenwert für die Einstufung einer Auswirkung als wesentlich lag bei ≥ 10 von 15 maximalen Punkten.

Bei der Bewertung wurde besonders auf Bereiche und Aktivitäten mit erhöhten negativen Auswirkungen geachtet, wie beispielsweise den Bau von Autobahnen und ihre Instandhaltung, da diese Großbaustellen, einen hohen Ressourcenverbrauch und Abfall, sowie hohe Emissionen zur Folge haben. Besonders aber für Streckenabschnitte in der Nähe von Naturschutzgebieten spielt diese Betrachtung eine wichtige Rolle. Für die negativen Auswirkungen mit Bezug zu Menschenrechten wurde das in den ESRS vorgesehene Vorrangprinzip angewendet, wonach der Schweregrad gegenüber der Eintrittswahrscheinlichkeit überwiegt.

Die Schwere der Auswirkungen wurde einheitlich mit einer Bruttobewertung durchgeführt, ohne Präventions- oder Mitigierungs-Maßnahmen einzubeziehen. In zukünftigen Berichtszyklen wird evaluiert, inwieweit Mitigierungs-Maßnahmen aus dem vorherigen Berichtszyklus in Betracht gezogen werden sollten.

Bewertung der finanziellen Wesentlichkeit

Die finanzielle Wesentlichkeit wurde anhand der Kriterien finanzielles Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Dabei wurde analysiert, inwieweit identifizierte Risiken oder Chancen die Entwicklung, finanzielle Lage, finanzielle Leistungsfähigkeit, Cashflows oder den Zugang zu Finanzmitteln der Autobahn GmbH beeinflussen können.

Bereits an dieser Stelle ist die Unterscheidung zwischen BK1000 und BK2000 relevant: Nur Risiken und Chancen, die als BK1000 eingestuft sind, können potenziell finanzielle Auswirkungen auf die Autobahn GmbH haben. BK2000-Risiken/-Chancen werden dagegen zwar im Rahmen der Impact-Wesentlichkeit betrachtet, entfalten jedoch keine direkten finanziellen Effekte für das Unternehmen.

Risiken und Chancen können entstehen aus materiellen Themen, Abhängigkeiten von Ressourcen sowie systemischen Risiken. Es fand eine Quantifizierung der Kriterien statt, in welcher die Werte der Skala für das finanzielle Ausmaß jeweiligen Spannen an Geldbeträgen zugeordnet wurden.

Bei der Bewertung jedes Risikos und jeder Chance wird für das Ausmaß eine Bewertung zwischen 1 und 4 abgegeben, wobei 1 das geringste und 4 das höchste finanzielle Ausmaß darstellt. Für die Wahrscheinlichkeit wird auch hier ein Wert zwischen 1 (<25 %) und 4 (>75 %) vergeben. Der Schwellenwert für die Einstufung als wesentlich liegt für Risiken und Chancen bei ≥ 3 von maximal 4 Punkten. Dieser Schwellenwert ist geringer als bei der Impact-Wesentlichkeitsbewertung, weil es für das Ausmaß von Risiken und Chancen nur einen einzigen Wert zwischen 1 und 4 gibt, anstatt einer Summe aus mehreren solcher Werte.

Überprüfung, Validierung und Freigabe

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsbewertung wurden in einem letzten Schritt auf Konsistenz und Plausibilität überprüft. Dies erfolgte durch den Abgleich zwischen den verschiedenen Themenfeldern sowie durch die Einbindung relevanter interner Fachbereiche, wie zum Beispiel der Umweltplanung, des Arbeitsschutzes und der Compliance-Abteilung.

Die identifizierten wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen bilden die Grundlage für die inhaltliche Ausgestaltung der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Autobahn GmbH in der diesjährigen Berichtsperiode und wird jährlich aktualisiert.



3. Umwelt

3.1 Klimawandel

Im Berichtsjahr 2025 hat die Autobahn GmbH entscheidende Schritte für den Klimaschutz eingeleitet. Wir haben 2025 begonnen, einen Klimaübergangsplan zu entwickeln, der im Jahr 2026 weiter konkretisiert und umgesetzt wird. Ziel ist es, die Transformation hin zur Klimaneutralität systematisch zu gestalten und die Anforderungen der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) zu erfüllen. Parallel dazu optimieren wir fortlaufend unsere Treibhausgasbilanz, um Emissionsquellen noch präziser zu erfassen und wirksame Reduktionsmaßnahmen abzuleiten. Mit diesen Initiativen schaffen wir die Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsfähige Infrastruktur.

Im Rahmen der im Jahr 2023 durchgeführten und im Berichtsjahr 2025 aktualisierten umfassenden doppelten-Wesentlichkeitsanalyse haben wir Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel identifiziert. Unsere Angaben konzentrieren sich auf die folgenden Themen:

Anpassung an den Klimawandel	
Kennung	E1-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Bereitstellung einer sicheren und verlässlichen Infrastruktur zur Anpassung an den Klimawandel

Anpassung an den Klimawandel	
Kennung	E1-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Risiko hoher, ungeplanter Kosten durch Schäden an Infrastruktur, Verkürzung der Nutzungsdauer von Objekten und eingeschränkter Verfügbarkeit der Autobahnen durch Auswirkungen des Klimawandels durch Extremwetterereignisse, z.B. Spurrinnenbildung durch Hitze oder Unterspülungen durch Starkregen, Hochwasserschäden, Fahrbahnschäden, Abrutschen von Hängen

Klimaschutz	
Kennung	E1-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Hoher CO ₂ -Ausstoß durch Lieferketten, z.B. über Meereswege, z.B. Stahl aus China, Gesteinskörnungen aus Skandinavien

Klimaschutz

Kennung	E1-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Für die Herstellung von Asphalt werden Mischanlagen betrieben. Hierbei wird bei der Trocknung der benötigten Gesteinskörnung sowie der Heißlagerung des Bitumens Wärme benötigt. Diese Wärme wird durch die Verbrennung von Braunkohlestaub erzeugt, wobei es zu hohen Emissionen kommt.

Klimaschutz

Kennung	E1-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Enormer CO ₂ -Verbrauch durch Verwendung von Beton und Asphalt (inkl. Abbau von Rohstoffen) (ca. 30 % der Autobahnen Betonstraßen, ca. 70 % Asphaltstraßen)

Klimaschutz

Kennung	E1-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hoher CO ₂ -Ausstoß aufgrund von verwendeten Baustoffen

Klimaschutz

Kennung	E1-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Beitrag zu hohem CO ₂ -Ausstoß durch die Nutzung der Autobahn von Dritten. Emissionen aus Fahrzeugen: Der Straßenverkehr, insbesondere auf Autobahnen, trägt zur Luftverschmutzung bei, da Fahrzeuge Schadstoffe wie Stickoxide (NO _x), Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC) und Partikel ausstoßen.

Energie

Kennung	E1-NI-06
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hoher Verbrauch fossiler Energieträger und mangelnde Energieeffizienz in der eigenen Geschäftstätigkeit durch Straßenbetriebsdienste, Neubau, Ausbau, Sanierung, Instandhaltung, Betrieb (Beleuchtungsanlagen, Verkehrsleitsysteme, Tunnelbelüftung, Winterdienst etc.) und administrative Einrichtungen der Autobahn GmbH

Energie

Kennung	E1-NI-07
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Hoher Verbrauch fossiler Energieträger in der vorgelagerten Wertschöpfungskette (Öl als Vorprodukt, Kohle etc.)

Energie

Kennung	E1-R-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Preisschwankungen bei Rohstoffen: Die Energieerzeugung und -versorgung kann von Preisschwankungen bei Rohstoffen wie Öl und Gas beeinflusst werden, was sich auf die Energiekosten der Autobahn GmbH auswirken kann. Steigende Energiekosten schlagen unmittelbar auf die Betriebskosten der Autobahn GmbH durch

Energie

Kennung	E1-O-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Chance
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Geringere Abhängigkeit von Energiepreisen durch getroffene Energieeffizienzmaßnahmen (Einsatz von LEDs, Umstellung der Heizenergie, Fuhrparkumrüstung etc.)

Energie

Kennung	E1-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Umweltfreundliche Energieversorgung der Einrichtungen der Autobahn GmbH (grüner Strom)

Klimaschutz

Kennung	E1-PI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Verbesserung der Verkehrsströme: Effizienter Betrieb und Wartung von Autobahnen können den Verkehrsfluss verbessern und Staus reduzieren, was wiederum den Treibstoffverbrauch und die Emissionen pro Kilometer verringern kann

Klimaschutz

Kennung	E1-NI-08
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hoher CO ₂ -Ausstoß aufgrund von Betriebsfahrzeugen
Klimaschutz	
Kennung	E1-NI-09
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Eine fehlende Infrastruktur für bspw. E-Mobilität kann die Nutzung von E-Fahrzeugen stark behindern und ebenso vom Kauf derer abhalten

Klimaschutz

Kennung	E1-PI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Gute Ladeinfrastruktur kann den Anteil von E-Mobilität erhöhen und dadurch den CO ₂ -Ausstoß auf Autobahnen verringern

Energie

Kennung	E1-PI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Aufbau einer Ladeinfrastruktur und dadurch Versorgung elektrisch betriebener Fahrzeuge mit Energie

Klimaschutz

Kennung	E1-R-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit, nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Kosten für CO ₂ -Kompensation oder ähnliches (zukünftig ggf. noch mehr relevante Steuern neben CO ₂ -Steuer zu leisten? - Abhängigkeit von politischen Entscheidungen). Möglicherweise steigende Kosten durch Erhöhung der zu leistenden Kosten pro Tonne CO ₂

Unser Übergangsplan

Ausrichtung auf das 1,5 °C Ziel

Die Autobahn GmbH nutzt das X-Degree Compatibility (XDC)-Modell (Version 2025.08; Anbieter: right. based on science GmbH, Frankfurt am Main) als methodischen Rahmen zur Beurteilung der 1,5 °C-Kompatibilität des Klimatransitionsplans und richtet ihren Klimatransitionsplan am 1,5 °C-Ziel des Pariser Abkommens aus. Grundlage dafür ist ein temperaturbasiertes Bewertungsmodell, das die Emissionsentwicklung der eigenen Geschäfts- und Betriebstätigkeiten (Scope 1–3 exkl. Scope 3.11) bewertet. Als Ausgangspunkt wird ein sogenanntes SSP2 Baselineszenario („Middle of the Road“) verwendet, das von einer moderaten Fortführung der heutigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung ausgeht und als Vergleichsmaßstab dient. Zur Bewertung der Zieladäquanz orientiert sich der Transitionsplan zusätzlich an einem 1,5 °C-kompatiblen Klimapfad gemäß dem Szenario „Net Zero Emissions by 2050“ der Internationalen Energieagentur (IEA). Dieser Pfad beschreibt die global erforderliche Emissionsentwicklung zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C im Sinne des Pariser Abkommens. Die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Autobahn GmbH werden entsprechend der europäischen Wirtschaftszweigklassifikation NACE eingeordnet. Dabei entfallen operative Tätigkeiten im Bereich Betrieb und Dienstleistungen der Verkehrsinfrastruktur auf NACE 52.2 (BK 1000), während Investitions- und Bautätigkeiten dem Bereich NACE 42.11 – Bau von Straßen und Verkehrswegen (BK 2000) zugeordnet werden. Sitz der Autobahn GmbH ist Deutschland. Entsprechend werden bei der Szenarien- und Maßnahmenbewertung die rechtlichen, regulatorischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen in Deutschland zugrunde gelegt.

Da für 2023 zum Zeitpunkt der Modellierung keine vollständigen Primärdaten vorlagen, wurden die für das Berichtsjahr 2024 erhobenen Emissionsdaten mittels der modellseitigen sektoralen Wachstumsrate (0,239 % p. a.) auf 2023 zurückgeschätzt.

Zentrale Maßnahmen zur Emissionsminderung

Als Infrastrukturbetreiberin definiert sich das Leistungsportfolio der Autobahn GmbH nicht über Produkte im klassischen Sinne, sondern über Planung, Bau, Betrieb und Verwaltung der Bundesfernstraßeninfrastruktur. Die „Veränderung des Produkt- und Dienstleistungsportfolios“ im Sinne der ESRS konkretisiert sich, in der Dekarbonisierung der Betriebs- und Erhaltungsprozesse, in der Weiterentwicklung klimabezogener Vergabe- und Beschaffungsanforderungen sowie in der Transformation von Baustandards und Materialspezifikationen.

Zur Erreichung der Klimaziele konzentriert sich die Autobahn GmbH auf mehrere zentrale Dekarbonisierungshebel (siehe folgende Tabelle). Für die Investitionssteuerung (BK 2000) sollte ein eigenes Maßnahmenpaket in den nächsten Planungszyklen konkretisiert werden. Der Klimatransitionsplan wird auf Basis aktueller Emissionsdaten und neuer Dekarbonisierungsoptionen fortgeschrieben.

Elektrifizierung der PKW-Flotte	Die Weiße Flotte umfasst ca. 2.500 Pkw und ca. 200 Dienst-/Poolfahrzeuge. Annahme des Transitionsplanes ist eine vollständige Umstellung auf Elektrofahrzeuge bis 2035, mit rund 250 Fahrzeugen jährlich. Bei Einsatz von 100 % Grünstrom beträgt der Emissionsfaktor 0 g CO ₂ e. Wird jedoch ein netzbasierter Faktor verwendet, sinkt das Dekarbonisierungspotenzial.
---------------------------------	--

Umrüstung der Gebäudewärme auf erneuerbare Technologien (z. B. Wärmepumpen)	Die Autobahn GmbH führt laut eigener Standortliste im Intranet insgesamt 348 Standorte in den Kategorien Niederlassungen (10), Außenstellen (39), integrierte Außenstellen (4), Autobahnmeistereien (178), Autobahnmeisterei-Stützpunkte (14), Fernmelde- und IT-Standorte (13), Projektbüros/Baubüros/Betriebsstandorte (16), Zentrale (4) und sonstige Standorte (70, darunter Verkehrs-, Leit- und Betriebszentralen). Von der Autobahn GmbH wurden 2025 insgesamt 82 Immobilien angemietet. Laut Transitionsplan würden Wärmepumpen an den ca. 208 emissionsintensivsten Standorten installiert werden.
Effizienzsteigerungen und Verbrauchsreduktionsmaßnahmen bei Nutzfahrzeugen	Beim Bereich Nutzfahrzeuge-Diesel (Orange Flotte) wird angenommen, dass der Dieselverbrauch jährlich um 8 % sinkt, während der Emissionsfaktor konstant bleibt. Dies bedeutet eine jährliche Emissionsreduktion von eben diesen 8 %. Die bisher tatsächlich geplante und umgesetzte Umstellung auf HVO100 findet hierbei noch keine Berücksichtigung.
Weiterentwicklung klimafreundlicher Anforderungen in Beschaffung, Bau und Materialeinsatz und die schrittweise Reduktion der vor- und nachgelagerten Emissionen im Einkauf (Scope 3.1).	Emissionsreduktion im Einkauf (Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen, Materialeinsatz, Bauleistungen etc.) jährlich um 10 %. Dies könnte laut Transitionsplan sowohl durch die Umstellung auf Primärdaten als auch eine tatsächliche Dekarbonisierung bei den Lieferanten erreicht werden.

Investitions- und Ressourcenbedarf

Der Investitions- und Ressourcenbedarf zur Umsetzung der im Klimatransitionsplan identifizierten Dekarbonisierungshebel betrifft unterschiedliche Bereiche und ist abhängig vom jeweiligen Steuerungshebel.

Die Flottenumstellung (insbesondere PKW-Flotte) ist überwiegend eine investive Maßnahme (CapEx), insbesondere für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen sowie Ladeinfrastruktur. Ergänzend dazu entstehen laufende Aufwendungen (OpEx) für Betrieb und Wartung.

Der Umbau der Wärmeversorgung an unseren Betriebsstandorten ist primär eine investive Maßnahme (CapEx) für die Umstellung bestehender Heizsysteme auf erneuerbare Technologien (z. B. Wärmepumpen, Fernwärme) ergänzt durch laufende betriebliche Aufwendungen (OpEx).

Emissionsärmere Bau- und Beschaffungsprozesse sind überwiegend operative Aufwendungen (OpEx), insbesondere im Zusammenhang mit klimabezogenen Vergabe- und Beschaffungsanforderungen, alternativen Materialien sowie externen Bau- und Betriebsleistungen. CapEx können sich mittelbar aus veränderten Standards oder technischen Anforderungen ergeben.

Die konkrete Zuordnung einzelner Maßnahmen zu CapEx und OpEx sowie die Festlegung konkreter Budgetgrößen erfolgen im Rahmen der Unternehmens- und Investitionsplanung und werden in den folgenden Berichtsjahren ausgearbeitet und konkretisiert.

Eingeschlossene Treibhausgasemissionen

Der Klimatransitionsplan basiert auf dem Treibhausgasinventar der Autobahn GmbH, das nach den methodischen Vorgaben des GHG Protocol erstellt wurde und den Anforderungen der ESRS, insbesondere ESRS E1, entspricht. In die Betrachtung einbezogen sind alle relevanten Emissionen der Scopes 1, 2 und 3. Emissionen der Kategorie 3.11 (Nutzung durch Dritte) werden aufgrund der fehlenden Steuerbarkeit vorläufig nicht in das Inventar integriert, jedoch transparent als Kontextkennzahl berichtet. Eine Weiterentwicklung der Datenbasis wird angestrebt.

Bestimmte Emissionen können aufgrund technologischer Lebenszyklen kurzfristig nicht vollständig vermieden werden. Dies betrifft insbesondere Bestandsfahrzeuge im Nutzfahrzeugbereich sowie bestehende Wärmeversorgungssysteme an einzelnen Standorten. Durch die kontinuierliche Erneuerung der Flotte und die schrittweise Umstellung der Wärmeversorgung werden diese Locked-in-Emissionen perspektivisch reduziert. Auch lange Planungszyklen für Investitionen in die Infrastruktur können zu eingeschlossenen Emissionen führen.

Taxonomie Anforderungen

Im Rahmen der EU-Taxonomie-Berichterstattung 2025 hat die Autobahn GmbH erstmals eine strukturierte Analyse der Taxonomiefähigkeit ihrer Wirtschaftstätigkeiten durchgeführt. Die Berichterstattung umfasst ausschließlich den Buchungskreis 1000; das treuhänderisch verwaltete Bundesautobahnvermögen im Buchungskreis 2000 ist nicht Bestandteil der Taxonomie-Kennzahlen.

Für den Übergangsplan sind insbesondere die taxonomiefähigen Aktivitäten mit Bezug zum Umweltziel Klimaschutz relevant. Identifiziert wurden unter anderem Aktivitäten in den Bereichen Fuhrpark, Ladeinfrastruktur, Photovoltaik und Immobilien. Für 2025 werden taxonomiefähige Anteile von 0,00 % Umsatz, 42,03 % Investitionsausgaben und 27,32 % betriebliche Aufwendungen ausgewiesen. Die Taxonomiekonformität beträgt 0 %, da die technischen Bewertungskriterien im Berichtsjahr nicht geprüft wurden.

Die Taxonomie-Berichterstattung dient damit als methodischer Ausgangspunkt, um klimabezogene Wirtschaftsaktivitäten und deren Bezug zu Investitions- und Betriebsaufwendungen künftig transparenter darzustellen.

Negativabgrenzung: Kohle, Öl, Gas

Die Autobahn GmbH hält keine eigenständigen Geschäftsaktivitäten zur Exploration oder Produktion von Kohle, Öl oder Gas. Berührungspunkte bestehen ausschließlich indirekt über Energiebezug und Wertschöpfungsketten.

Ausgeschlossenheit von Pariser Abkommen

Die Autobahn GmbH ist nicht von den Ausschlüssen der EU Paris-aligned Benchmarks gemäß Art. 12 Abs. 1(d)–(g) und Abs. 2 der DelegVO (EU) 2020/1818 betroffen.

Einbettung des Transitionsplanes

Die konkrete organisatorische Zuständigkeit sowie die Einbindung in bestehende Gremienprozesse werden im Zuge der weiteren Ausarbeitung des Plans definiert.

Fortschrittsbericht zur Umsetzung des Übergangsplans

Der Klimatransitionsplan der Autobahn GmbH befindet sich im Berichtszeitraum noch in der konzeptionellen Entwicklungsphase. Er wurde zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht durch die Geschäftsführung oder den Aufsichtsrat beschlossen und ist noch nicht in die Geschäftsstrategie oder operative Steuerungsprozesse integriert.

Entsprechend handelt es sich bei dem dargestellten Transitionsplan um ein Annahmen- und Szenarienmodell, das auf aktuellen Emissionsdaten sowie externen Referenzpfaden basiert und als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die weitere unternehmensinterne Befassung dient.

Der Fortschritt der Umsetzung des Klimatransitionsplanes soll anhand der Entwicklung der Treibhausgasemissionen sowie des Umsetzungsstands der geplanten Maßnahmen überwacht werden. Dabei werden sowohl die realisierten Emissionsminderungen als auch die Fortschritte in den jeweiligen Handlungsfeldern (z. B. Flotte, Gebäudewärme, Beschaffung) betrachtet.

Klimaresilienzanalyse

Methodik der Klimarisikoanalyse

Die Autobahn GmbH führte im Zeitraum von November 2024 bis März 2025 die Klimarisikoanalyse gemäß den Anforderungen der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) durch. Für die Analyse wurden anerkannte Klimaszenarien (z. B. IPCC), öffentlich verfügbare Datenquellen, sowie relevante regulatorische und marktbezogene Informationen verwendet. Die Bewertung physischer Risiken erfolgte modellbasiert; transitorische Risiken wurden aus einer Kombination qualitativer Einschätzungen und verfügbarer quantitativer Indikatoren abgeleitet. Es besteht kein Zusammenhang zwischen der Wesentlichkeitsanalyse und der Klimarisikoanalyse, da diese zeitlich auseinanderfallen.

Im Rahmen der physischen Risikoanalyse wurden 16 Leitzentralen, 43 Autobahnmeistereien, 133 Autobahnabschnitte sowie vier Lieferantenstandorte softwaregestützt untersucht. Grundlage bildeten wissenschaftlich fundierte Klimaszenarien für die Zeithorizonte 2030, 2040 und 2050. Um ein möglichst umfangreiches und aussagekräftiges Ergebnis zu erzielen, wurden für die physische Klimarisikobewertung zwei unterschiedliche Szenarien genutzt: RCP2.6 und RCP8.5.

RCP2.6 ist ein Niedrigemissionsszenario, das von der Umsetzung erheblicher Minderungsanstrengungen ausgeht, durch die Emissionen bis 2050 halbiert und ab 2070 netto negative Emissionen erreicht werden. Diese Anstrengungen sollen den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur bis Ende des Jahrhunderts auf unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau begrenzen. Dieses Szenario wurde ausgewählt, da es einen Best-Case-Referenzpunkt bietet, an dem die Wirksamkeit von Minderungsstrategien gemessen werden kann. Im Gegensatz dazu ist RCP8.5 ein Hochemissionsszenario, das von anhaltend hohen Emissionen ausgeht, die zu einem Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur von über 4 °C bis 2100 führen. Es stellt ein „Business as usual“ der aktuellen Politiken dar, ohne zusätzliche Anstrengungen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Dieses Szenario ist für die Bewertung von wesentlicher Bedeutung, da es die schwerwiegendsten Risiken und Auswirkungen beschreibt und es dem Unternehmen somit ermöglicht, sich auf die schlimmsten zu erwartenden Bedingungen vorzubereiten.

Für die Analyse transitorischer Risiken wurden vier TCFD-Kategorien berücksichtigt: regulatorische Anforderungen, technologische Veränderungen, Marktveränderungen und Reputation. In einem Workshop wurden relevante Themen identifiziert, hinsichtlich ihrer Wesentlichkeit bewertet und priorisiert. Für die wesentlichen Themen erfolgte eine qualitative sowie, wo möglich, quantitative Analyse von Chancen und Risiken über die Zeithorizonte 2030, 2040 und 2050. Für die Bewertung transitorischer Risiken ist es – im Gegensatz zur Analyse physischer Klimarisiken – wenig sinnvoll, mehrere Szenarien zu berücksichtigen. In einem Worst-Case-Szenario würde keine Transition stattfinden, wodurch auch keine entsprechenden Chancen oder Risiken entstehen. Für die Bewertung transitorischer Risiken wurde daher ein Net Zero-Szenario gewählt, das einer Limitierung der globalen Erderwärmung auf unter 1,5°C entspricht. Als Quellen für die zugrunde liegenden Annahmen wurden das Network for Greening the Financial System (NGFS) sowie die Internationale Energieagentur (IEA) herangezogen. Beide Organisationen definieren jeweils ein Net Zero-Szenario, das auf konkreten Annahmen zu zukünftigen Entwicklungen in den Bereichen Politik, Technologie und Marktverhalten basiert. Zu den zentralen Annahmen gehörte, dass sich

nachhaltige Technologien durchsetzen, Märkte und Konsumverhalten sich entsprechend verändern, gesetzliche Rahmenbedingungen angepasst werden und gesellschaftliche Erwartungen an Unternehmen steigen.

Ergebnisse der Klimarisikoanalyse

Die Analyse physischer Klimarisiken zeigte unterschiedliche Risikoprofile für die betrachteten Infrastrukturen. Zwei Leitzentralen und vier Autobahnmeistereien weisen ein hohes Risiko gegenüber den Klimagefahren starker Schneefall, pluviale Überschwemmung oder fluvialer Überschwemmung auf. An den betreffenden Standorten bestehen derzeit keine umfassenden Resilienzmaßnahmen.

Bei den analysierten Autobahnabschnitten weisen 23 ein hohes und vier ein sehr hohes Risiko auf, im Hinblick auf die Klimagefahren fluviale Überschwemmung, pluviale Überschwemmung oder küstennaher Überflutung. Die vorhandenen Schutzmaßnahmen variieren: Während einige Abschnitte bereits über technische oder organisatorische Vorkehrungen verfügen, sind andere bislang nicht ausreichend geschützt.

Im Rahmen der Lieferantanalyse wurde ein Großteil der Lieferanten als nicht strategisch relevant eingestuft, da es sich um Dienstleistungsunternehmen handelte (geringe physische Exposition, leichte Ersetzbarkeit, standortunabhängige Leistungserbringung). Lieferanten von Baumaterialien wurden nicht vertieft betrachtet, da die Verantwortung für die Materialbeschaffung bei den beauftragten Bauunternehmen liegt. Aufgrund der Relevanz von Streusalz wurden allerdings vier Standorte eines bundesweit tätigen Lieferanten untersucht und für einen dieser Standorte mit hoher Klimagefährdung wurde eine vertiefte Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt. Bei diesem Standort trugen bestehende Schutzmaßnahmen und die Möglichkeit alternativer Beschaffung zur Sicherstellung der Lieferkette und zur Erhöhung der Resilienz bei, und das Risiko konnte somit insgesamt auf ein mittleres Risiko reduziert werden. Somit ergab die Analyse der Lieferantenstandorte keine hohen oder sehr hohen Risiken.

Nach der ausführlichen Analyse transitorischer Risiken und Chancen wurden die folgenden Themen als wesentlich eingestuft (siehe Tabelle).

Abbildung 2: Einstufung transitorischer Risiken und Chancen

Kategorie	Thema	Wesentliches transitorisches Risiko	Wesentliche transitorische Chance
Regulatorische Anforderungen	Schutz von Mooren	✓	
	Schutz von Wäldern	✓	
	Berichtspflicht für Nachhaltigkeits-Themen	✓	✓
	CO ₂ -Preis	✓	✓
Veränderungen im Marktumfeld	Strompreise	✓	
	Rohstoffpreise	✓	
Technologische Veränderungen	Ausbau der Ladeinfrastruktur	✓	✓
	Ausbau von Photovoltaikanlagen		✓
Reputation	Gewinnung von (Nachwuchs-) Fachkräften	✓	

Regulatorische Entwicklungen wie der Schutz von Mooren und Wäldern sowie die Berichtspflichten im Rahmen der CSRD bringen kurzfristig Anpassungsaufwände und Kostenrisiken mit sich. Gleichzeitig eröffnen sie mittel- bis langfristig Chancen für die Autobahn GmbH zur Positionierung als nachhaltige Infrastrukturbetreiberin und zum Zugang zu Finanzmitteln. Besonders relevant ist der steigende CO₂-Preis, der ohne Gegenmaßnahmen zu erheblichen Mehrkosten führen kann, aber auch Einsparpotenziale durch Emissionsreduktion bietet. Marktveränderungen betreffen vor allem Energie- und Rohstoffpreise. Steigende Stromkosten und die Volatilität bei essenziellen Rohstoffen stellen finanzielle Risiken dar. Technologische Entwicklungen wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur und Photovoltaik-Anlagen bieten strategische Chancen zur Dekarbonisierung. Gleichzeitig bestehen Umsetzungsrisiken bei dem Ausbau der Ladeinfrastruktur, insbesondere hinsichtlich Finanzierung, regulatorischer Anforderungen und technischer Machbarkeit. Reputationsbezogene Aspekte betreffen vor allem die Fachkräftegewinnung. Der aktuell noch durch die nicht vollständig abgeschlossene Transformationsphase teilweise bestehende Fachkräftemangel birgt Risiken für die langfristige Leistungsfähigkeit der Autobahn GmbH. Eine negative Wahrnehmung im Kontext von Nachhaltigkeit, durch beispielsweise intransparentes Agieren oder umweltschädliche Praktiken, könnte das öffentliche Vertrauen in die Autobahn GmbH beeinträchtigen und somit das Risiko des Fachkräftemangels verstärken.

Resilienz der Autobahn GmbH in Bezug auf Klimarisiken

Finanzielle Mittel und Investitionen sind aufgrund der operativen Tätigkeiten der Autobahn GmbH oft über lange Zeiträume gebunden und können nicht kurzfristig anderen Zwecken zugeordnet werden. Aus diesem Grund wurden korrespondierend langfristige Zeithorizonte für die Klimarisikokoanalyse herangezogen, da die Kapitalisierung von Chancen und das Investieren in Maßnahmen zur Risikominderung bereits frühzeitig geplant werden müssen. Eine kurzfristige Umnutzung oder Umgestaltung der Assets als Reaktion auf klimabasierte Veränderungen ist ebenfalls kaum möglich.

Die Ergebnisse der Klimarisikokoanalyse sind bislang nicht in die Strategie 2030 eingeflossen. Unabhängig davon zeigen die Klimarisikokoanalyse-Ergebnisse, wo und wie in der Zukunft bei der Planung, Umgestaltung von Immobilien und der Anpassung von Arbeitsabläufen angeknüpft werden kann, um die identifizierten Risiken zu minimieren.

Unsere Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz, der Anpassung an den Klimawandel und Energie

Die Autobahn GmbH agiert in einem stark regulierten Umfeld mit zahlreichen gesetzlichen Vorgaben. Daher bestehen aktuell nur wenige interne Konzepte zu Kapitel 3.1 Klimawandel. Wo künftig Konzepte erforderlich sind, entwickeln wir diese gezielt weiter. So werden wir beispielsweise an einem Konzept zur Erreichung der Klimaneutralität arbeiten.

In Bezug auf E1-PI-02 bestehen neben den nachfolgend aufgeführten Konzepten weitere externe Vorgaben, unter anderem von der BAST, dem Bund sowie aus europäischen Rechtsgrundlagen (z. B. EUR Lex).

Konzept	Verkehrsmanagement Konzepte
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-PI-03
Wesentliche Themen	Klimaschutz
Wertschöpfungskette	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Inhalt	- Verkehrskonzepte, Arbeitsanweisungen und Richtlinien verfolgen das Ziel mit einem auf das gesamte Autobahnnetz ausgerichteten intelligenten Verkehrsmanagement die Verfügbarkeit der Autobahnen weitestmöglich zu erhalten, die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt und die Wahrscheinlichkeit von der Entstehung von Staus vermindert. - Arbeitshilfe zur einheitlichen Gestaltung von dWiSta-Anzeigen (Musteranzeigen für Dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen): Diese Arbeitshilfe korrespondiert inhaltlich mit den bundeseinheitlichen Regelungen des von Seiten des BMDV eingeführten ARS Nr. 09/2022 und konkretisiert die darin enthaltenen Vorgaben für die einheitliche Gestaltung und Anwendung von dWiSta an Bundesfernstraßen: - Einführung EVA (Ereignisse im Verkehr auf Autobahnen) - Einführung MIA (Management- und Informationssystem für Arbeitsstellen auf Autobahnen) - RiLi Arbeitsstellenmanagement (RAM) ebd. - Die Richtlinie für das Arbeitsstellenmanagement gibt Abläufe und Prozesse bei der Planung und Durchführung von Arbeitsstellen längerer sowie kürzerer Dauer innerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Autobahn GmbH des Bundes vor. Sie berücksichtigt zentrale Prioritäten der Autobahn GmbH, die sich insbesondere an Kernanliegen der Nutzerinnen und Nutzer orientieren: Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit und Sicherheit der Autobahnen – auch im Fall der Ausführung von Arbeitsstellen - Leitfaden Wechselverkehrsführung ebd. - Der Leitfaden zum Thema Wechselverkehrsführung gibt einen Überblick über die Möglichkeiten, Abläufe und Prozesse von Wechselverkehrsführungen innerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Autobahn GmbH des Bundes vor. Diese können ein Mittel zu einer intelligenten, verkehrsabhängigen und leistungsfähigen Arbeitsstellenverkehrsführung bei zeitgleichem Fahrstreifenverlust sein (Anpassung an das Verkehrsaufkommen). Neben der Festlegung verschiedener Varianten einer Wechselverkehrsführung und der Erläuterung der Grundsätze sind Systempläne, Phasenübergangspläne und weitere Hinweise zu Ausschreibungen Bestandteil des Leitfadens. Er richtete sich daher an die für die Planung, Ausschreibung und Durchführung von Arbeitsstellen Verantwortlichen und die an diesem Prozess Beteiligten.
Anwendungsbereich	Verkehrsmanagement, Betrieb und Verkehr
Verantwortlichkeit	Geschäftsbereich Verkehrsmanagement, Betrieb und Verkehr
Verfügbarkeit des Konzepts	vorhanden

Unsere Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit unseren Klimakonzepten

Im Zusammenhang mit dem Klima ergeben sich eine Reihe dauerhaft etablierter betrieblicher Aktivitäten, die nicht als zeitlich begrenzte Maßnahmen zu verstehen sind. Diese Tätigkeiten sind vielmehr kontinuierliche, fest im Betrieb verankerte Prozesse, die für die Sicherstellung eines effizienten, klimaverantwortlichen und zukunftsfähigen Autobahnbetriebs notwendig sind. Dazu gehören:

Intelligentes Verkehrsmanagement

Mit einem auf das gesamte Autobahnnetz ausgerichteten intelligenten Verkehrsmanagement soll die vorhandene Infrastruktur optimal ausgenutzt und die Wahrscheinlichkeit der Entstehung von Staus vermindert werden. Dies geschieht im Verkehrszentralenverbund unter zentraler Steuerung der Masterzentrale (Verkehrszentrale Deutschland) durch den Einsatz von intelligenten Verkehrsmanagementmaßnahmen, darunter Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen, temporäre Seitenstreifenfreigabe, Zuflussregelungsanlagen, dem Einsatz digitaler, vernetzter und automatisierter Verkehrssysteme (C-ITS) sowie der Anwendungen des Baustellenmanagementsystems (MIA) und des Ereignismanagements auf Autobahnen (EVA). Die technische Voraussetzung dafür liefert das Verkehrszentralen-Betriebssystem AutobahnOS. Mit diesem wird eine komplett neue und leistungsfähige, serviceorientierte Systemplattform aufgebaut, die modular auf alle heutigen und zukünftigen Anforderungen der Verkehrslenkung und -steuerung hin angepasst werden kann. Über diese Plattform stehen jeweils die Fachanwendungen der Verkehrssteuerung allen Verkehrszentralen zur Verfügung.

Systematische Erfassung aller relevanten Emissionsquellen in der Treibhausgasbilanz

Die jährliche, systematische Erfassung wesentlicher THG-Emissionsquellen ist ein dauerhaft implementierter Bestandteil des Nachhaltigkeitsmanagements. Die Weiterentwicklung der Datenerfassung und Verbesserung der Datenqualität stellt keine befristete Maßnahme dar, sondern einen fortlaufenden Optimierungsprozess. Dieser Prozess ermöglicht es, Emissionen zunehmend detaillierter und präziser abzubilden, um daraus langfristig wirksame Reduktionshebel abzuleiten.

Strombeschaffung aus 100 % erneuerbaren Energien

Die vollständige Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Energien ist ein langfristig eingeführter Bestandteil der Energiebeschaffung. Die Umstellung auf 100 % Grünstrom ist als dauerhaft wirksame Maßnahme im regulären Energiebezug verankert. Die Installation neuer Stromzähler dient dabei der verbesserten Erfassung und Steuerung des Verbrauchs und ist Teil eines kontinuierlichen technischen Verbesserungsprozesses, der keine Befristung aufweist, sondern dauerhaft zur Effizienzsteigerung beiträgt.

Mit gezielten Initiativen und kontinuierlicher Weiterentwicklung setzen wir konkrete Schritte um, um Emissionen zu reduzieren, die Infrastruktur resilienter zu machen und die Transformation zur Klimaneutralität aktiv voranzutreiben. Die Durchführung unserer umfassenden [Klimaresilienzanalyse](#) wird ausführlich im gleichnamigen Kapitel beschrieben und demnach hier nicht noch einmal aufgeführt.

Im Folgenden werden die identifizierten IROs erläutert, für die im Berichtsjahr 2025 keine spezifischen Maßnahmen bestehen.

Für die identifizierte wesentliche positive Auswirkung E1-PI-01 liegt keine zeitlich begrenzte Maßnahme vor. Die Gewährleistung einer sicheren, resilienten und verlässlichen Autobahninfrastruktur stellt den gesetzlichen Kernauftrag der Autobahn GmbH dar und erfolgt als kontinuierlicher Bestandteil des laufenden Betriebs.

Für das identifizierte wesentliche Risiko E1-R-01 liegt ebenso keine Maßnahme vor.

Die vollständige Versorgung mit Strom aus erneuerbaren Energien ist ein langfristig eingeführter Bestandteil der Energiebeschaffung. Die Umstellung auf 100 % Grünstrom ist als dauerhaft wirksame Maßnahme im regulären Energiebezug verankert. Die Installation neuer Stromzähler dient dabei der verbesserten Erfassung und Steuerung des Verbrauchs und ist Teil eines kontinuierlichen technischen Verbesserungsprozesses, der keine Befristung aufweist, sondern dauerhaft zur Effizienzsteigerung beiträgt.

Mit gezielten Initiativen und kontinuierlicher Weiterentwicklung setzen wir konkrete Schritte um, um Emissionen zu reduzieren, die Infrastruktur resilienter zu machen und die Transformation zur Klimaneutralität aktiv voranzutreiben. Die Durchführung unserer umfassenden Klimaresilienzanalyse wird ausführlich im gleichnamigen Kapitel beschrieben und demnach hier nicht noch einmal aufgeführt.

Im Folgenden werden die identifizierten IROs erläutert, für die im Berichtsjahr 2025 keine spezifischen Maßnahmen bestehen.

Für die identifizierte wesentliche positive Auswirkung E1-PI-01 liegt keine zeitlich begrenzte Maßnahme vor. Die Gewährleistung einer sicheren, resilienten und verlässlichen Autobahninfrastruktur stellt den gesetzlichen Kernauftrag der Autobahn GmbH dar und erfolgt als kontinuierlicher Bestandteil des laufenden Betriebs.

Für das identifizierte wesentliche Risiko E1-R-01 liegt ebenso keine Maßnahme vor.

Die beschriebenen Risiken wie Schäden durch Extremwetter, Spurrinnenbildung durch Hitze, Unterspülungen infolge von Starkregen oder Verkürzungen der Nutzungsdauer von Bauwerken entstehen kontinuierlich und betreffen die Betriebsführung der Autobahnen. Die Risikobewältigung erfolgt daher nicht über abgegrenzte Programme, sondern ist fest in den laufenden technischen, betrieblichen und baulichen Prozessen verankert. Instandhaltung, Sanierung und Monitoring stellen wesentliche Bestandteile des regulären Betriebs dar und werden fortlaufend weiterentwickelt.

Für die identifizierte wesentliche negative Auswirkung E1-NI-01 liegt derzeit keine spezifische Maßnahme vor. Aktuell bestehen begrenzte Einflussmöglichkeiten auf die Wahl der Transportmittel und Herkunftsländer von Materialien wie Stahl oder Gesteinskörnungen, da diese häufig durch externe Marktbedingungen, Verfügbarkeit und Ausschreibungsanforderungen bestimmt werden. Die Autobahn GmbH befindet sich in einer Vorbereitungsphase zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen. Geprüft werden unter anderem systematische klimabezogene Kriterien in die Beschaffungsstrategie.

Für die wesentliche negative Auswirkung E1-NI-02 liegt derzeit ebenfalls keine spezifische Maßnahme vor, denn die Herstellung von Asphalt erfolgt in Mischanlagen, bei denen für die Trocknung der Gesteinskörnung und die Heißlagerung des Bitumens Wärme benötigt wird. Diese Wärme wird derzeit durch die Verbrennung von Braunkohlestaub erzeugt, was zu hohen Emissionen führt. Wir führen lediglich bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs (Sofortmaßnahmen) zur Verkehrssicherung und gegebenenfalls auch der Substanzerhaltung von Straßen und/oder ihren Bestandteilen durch, die unmittelbar nach dem Auftreten eines örtlich begrenzten Schadens oder Mangels ausgeführt werden (z.B. Verfüllen von Schlaglöchern, kleinere Schäden an Bauwerken).

Als indirekte Maßnahme zur Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Wertschöpfungskette wurde im Jahr 2025 die konzeptionelle Grundlage für ein digitales Bewertungstool erarbeitet und mit den relevanten Fachbereichen abgestimmt. Die Umsetzung dieses Tools, welches in der Vergabephase (Lph 6) ansetzt, wird aktuell (Anfang 2026) initiiert.

Ziel ist es, die Umweltauswirkungen von Bauprojekten – insbesondere die CO₂-Intensität energieintensiver Baustoffe wie Asphalt (Bezug zu IRO E1-NI-02) – transparent zu machen. Durch die Ermittlung von CO₂-Äquivalenten auf Basis von Leistungsverzeichnissen soll künftig die Auswahl emissionsärmerer Varianten unterstützt und, im Einklang mit den Zielen der Kreislaufwirtschaft, der Einsatz von Rezyklat bei Baumaßnahmen gefördert werden

Für die identifizierte wesentliche negative Auswirkung E1-NI-07 liegt derzeit keine spezifische Maßnahme vor. Die Komplexität der vorgelagerten Lieferketten sowie die begrenzte direkte Steuerungsmöglichkeit über die eingesetzten Primärrohstoffe stellen derzeit eine Herausforderung für die Entwicklung wirksamer Maßnahmen dar. Die Organisation befindet sich aktuell in einer Analysephase, um geeignete Handlungsansätze zu identifizieren.

Im Hinblick auf den Klimaschutz sowie Energie werden folgende Maßnahmen ergriffen:

Maßnahme	Einführung von Nachhaltigkeitsvergabekriterien zur stärkeren Integration von Klimaschutzaspekten in die Beschaffung
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-03, E1-NI-04, E1-R-03
Wesentliche Themen	Klimaschutz
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die Autobahn GmbH plant den Einsatz/die Beschaffung umweltschonender und ressourcenschonender Materialien und Bauverfahren. Die Beschaffungsprozesse sollen systematisch so gestaltet werden, dass Produkte und Baustoffe möglichst lange im Umlauf bleiben. Die komplette Lebenszyklusbetrachtung soll ein maßgebliches Vergabekriterium werden.
Zeithorizont	mittelfristig, Unternehmensstrategie 2030
Dekarbonisierungshebel	Bauprojekte

Maßnahme	Reduktion energiebedingter Emissionen durch Energieeffizienzmaßnahmen und dem verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-06
Wesentliche Themen	Energie
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Zur Reduktion energiebedingter Emissionen setzt das Unternehmen auf eine Kombination aus Energieeffizienzmaßnahmen und dem verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien. Ein zentrales Projekt ist die Umrüstung der Tunnel- und Straßenbeleuchtung auf energiesparende Leuchtmittel, wodurch der Stromverbrauch und die damit verbundenen Emissionen gesenkt werden.
Zeithorizont	Laufend
Dekarbonisierungshebel	Strom

Maßnahme	Umstellung des Fuhrparks auf alternative Antriebe
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-08
Wesentliche Themen	Klimaschutz, Energie
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Schrittweise Umstellung der Pkw-Flotte („Weiße Flotte“) sowie der Nutzfahrzeuge wie Kehr- und Schneeräumfahrzeuge („Orange Flotte“) auf emissionsarme und perspektivisch emissionsfreie Antriebstechnologien. Im Jahr 2025 wurden 83 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektro- und Hybridfahrzeuge) beschafft anstelle von Verbrennern, mit dem Ziel, diesen Anteil kontinuierlich zu erhöhen.
Zeithorizont	Laufend, Ab 2026 werden für die dienstliche Personenbeförderung ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge angeschafft
Dekarbonisierungshebel	Fuhrpark

Maßnahme	Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-09, E1-PI-04, E1-PI-05
Wesentliche Themen	Klimaschutz, Energie
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Rahmen des Deutschlandnetzes wird der Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an unbewirtschafteten Rastanlagen vorangetrieben.
Zeithorizont	Laufend
Dekarbonisierungshebel	Autobahn Nutzung
Fortschritt im Berichtsjahr	Im Jahr 2025 wurden 51 Standorte (PWC) mit insgesamt 260 Ladepunkten für den Betrieb freigegeben

Die Fähigkeit der Autobahn GmbH, die geplanten klima- und energiebezogenen Maßnahmen umzusetzen, hängt in wesentlichem Umfang von der Verfügbarkeit und Zuweisung geeigneter finanzieller und personeller Ressourcen ab. Die langfristige Sicherstellung der erforderlichen Mittel erfolgt im Rahmen der jährlichen Haushalts- und Finanzplanung sowie durch eine fortlaufende Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr. Die Autobahn GmbH bewertet regelmäßig, inwieweit Ressourcenverfügbarkeit, haushälterische Rahmenbedingungen oder Änderungen der Finanzierungskosten Auswirkungen auf den zeitlichen Verlauf und die Priorisierung der Maßnahmen haben können.

Unsere Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und Energie

Im Themenfeld Klimaschutz und Energie wurden verschiedene Ziele definiert, die im Rahmen des Nachhaltigkeitsstrategieprozesses gemeinsam von der Leitungsebene und den zuständigen Fachabteilungen erarbeitet wurden. Einige dieser Ziele, siehe tabellarische Darstellung, leisten bereits einen konkreten Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und werden im Klimaübergangsplan im Jahr 2026 weiter präzisiert.

Für den Bereich Anpassung an den Klimawandel liegen derzeit noch keine Ziele vor. Grundlage dafür bildet die im Jahr 2025 durchgeführte Klimaresilienzanalyse, mit der die wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen systematisch bewertet wurden. Erst auf Basis dieser Analyse können belastbare Ziele formuliert werden. Obwohl für das Themenfeld Anpassung an den Klimawandel derzeit keine Ziele festgelegt wurden, verfolgt die Autobahn GmbH künftig dennoch die Wirksamkeit der bestehenden Konzepte und Maßnahmen.

Die Bewertung der Wirksamkeit wird beispielsweise durch die regelmäßige Aktualisierung der Klimaresilienzanalyse erfolgen. Durch den erneuten Abgleich der Risikoprofile können Veränderungen in Exposition, Gefährdung und Vulnerabilität sichtbar gemacht werden und als qualitativer Wirksamkeitsindikator dienen. Ein laufendes Monitoring soll die Wirksamkeit betrieblicher Prozesse anhand von Infrastrukturverfügbarkeit, Auftreten und Schwere klimabedingter Schäden sowie der Leistungsfähigkeit der Abläufe bewerten. Darüber hinaus werden zu Schadenbildern nach Extremwetterereignissen, zu erforderlichen Sofortmaßnahmen sowie zu baulichen und organisatorischen Anpassungen die fachliche Expertise der Planungs-, Bau- und Betriebsbereiche eingebunden. Ein einheitlicher Bezugszeitraum für die Erfolgsmessung beginnt mit der im Jahr 2025 durchgeführten Klimaresilienzanalyse und wird künftig jährlich fortgeschrieben. Auf dieser Grundlage wird geprüft, ob zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind und wie die bestehenden Konzepte weiterzuentwickeln sind.

Für die identifizierten IROs E1-NI-09, E1-PI-03 und E1-PI-04 im Bereich Ladeinfrastruktur/Elektromobilität wurde das ursprüngliche Ziel „Bis 2025 4.500 Schnellladepunkte mit einer Mindestnennleistung von 150 kW“ aufgrund veränderter Rahmenbedingungen als überholt eingestuft. Hintergrund hierfür ist insbesondere das seit 2022 laufende vergaberechtliche Nachprüfungsverfahren, welches den zeitlichen Ablauf des Deutschlandnetzes beeinflusst.

Durch diesen externen Faktor hat sich die Umsetzung des Programms verzögert, sodass das ursprüngliche Ziel nicht mehr realistisch erreichbar ist. Das Projekt befindet sich daher in einer neuen Zeitschiene, in der zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen abschließend geklärt und die Ausschreibungen fortgeführt werden müssen, bevor eine belastbare Neuplanung erfolgen kann. Bis zur Festlegung eines neuen quantitativen Ziels verfolgt die Autobahn GmbH ein dynamisches Monitoring relevanter Indikatoren. Dazu zählen unter anderem:

- der Fortschritt der laufenden und geplanten Ausschreibungen
- die tatsächliche Realisierung von Ladepunkten an unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen
- regulatorische Entwicklungen (z. B. Fortschritt im Nachprüfungsverfahren)

Dieses Monitoring soll ermöglichen, die Zielplanung flexibel an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen und neue Zielvorgaben erst dann zu definieren, wenn verlässliche Aussagen zu technischer Machbarkeit, rechtlicher Klarheit und Finanzierung getroffen werden können. Die endgültigen Zielwerte sollen dadurch fundiert, realistisch und zukunftsorientiert ausgestaltet werden – sowohl für den PKW- als auch für den LKW-Bereich.

Zieltitel	Klimaneutralität (Scope 1-3) bis 2045
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-01, E1-NI-02, E1-NI-03, E1-NI-04, E1-NI-05, E1-NI-06, E1-NI-07
Wesentliche Themen	Klimaschutz, Energie
Beschreibung des Ziels	Die Autobahn GmbH hat sich zum Ziel gesetzt bis 2045 klimaneutral zu sein (Scopes 1-3) und somit die Emissionen um 100 % zu reduzieren.
Basiswert/-jahr	48.184.670 t CO ₂ , 2024 (market-based) Auch wenn das Klimaziel eine Reduktion um 100 % anstrebt, können sich die zugrunde liegenden Basiswerte über die Zeit verändern. Gründe dafür sind insbesondere die Erweiterung des Bilanzierungsumfangs, z. B. die Aufnahme weiterer Scope-3-Kategorien, sobald valide Daten vorliegen (z. B. Bauprojekte), Verbesserungen der Datengrundlage, die zu einer präziseren oder vollständigeren Erfassung von Emissionsquellen führen können oder methodische Anpassungen.
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Das Ziel orientiert sich am Klimaneutralitätsziel der Bundesrepublik Deutschland für das Jahr 2045. Daraus leiten wir die Annahme ab, dass auch unsere Zulieferer bis spätestens 2045 dieses Ziel verfolgen und entsprechende Transformationspfade einschlagen.
Einbeziehung von Stakeholdern	Die Festlegung der Ziele erfolgte unter Einbindung der relevanten internen Fachbereiche sowie der Geschäftsführung im Rahmen des Steuerungsboards 2023. Zudem wurden die Ziele im Zuge der Abstimmung der Nachhaltigkeitsstrategie mit dem BMV erörtert und in der Aufsichtsratssitzung im Juni 2023 zur Kenntnis genommen.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	keine
Zielfortschritt	Die Zielerreichung wird seitdem Jahr 2024 gemessen.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	keine

Zieltitel	Klimaneutralität 2037 Scope 1 und 2
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-08, E1-R-02, E1-O-01, E1-PI-02
Wesentliche Themen	Klimaschutz, Energie
Beschreibung des Ziels	Die Autobahn GmbH hat sich zum Ziel gesetzt bis 2037 bei den direkten Scope-1-Emissionen und indirekten Scope-2-Emissionen (market based) klimaneutral zu werden und somit die Emissionen um 100 % zu reduzieren.
Basiswert/-jahr	62.413 t CO ₂ , 2024 (market-based) Auch wenn das Klimaziel eine Reduktion um 100 % anstrebt, können sich die zugrunde liegenden Basiswerte über die Zeit verändern. Gründe dafür sind insbesondere die Erweiterung des Bilanzierungsumfangs, z. B. die Aufnahme weiterer Scope-3-Kategorien, sobald valide Daten vorliegen (z. B. Bauprojekte), Verbesserungen der Datengrundlage, die zu einer präziseren oder vollständigeren Erfassung von Emissionsquellen führen können oder methodische Anpassungen.
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Zur Zieldefinition wurden die wesentlichen Emissionsquellen in Scope 1 und Scope 2 sowie die zentralen Reduktionshebel systematisch identifiziert. Die Annahmen und Maßnahmen wurden anschließend mit den zuständigen Fachbereichen abgestimmt und daraus ambitionierte, aber realistisch erreichbare Ziele abgeleitet. Dieser Prozess wurde im Jahr 2023 durchgeführt.

Zieltitel	Klimaneutralität 2037 Scope 1 und 2
Einbeziehung von Stakeholdern	Die Festlegung der Ziele erfolgte unter Einbindung der relevanten internen Fachbereiche sowie der Geschäftsführung im Rahmen des Steuerungsboards 2023. Zudem wurden die Ziele im Zuge der Abstimmung der Nachhaltigkeitsstrategie mit dem BMV erörtert und in der Aufsichtsratssitzung im Juni 2023 zur Kenntnis genommen.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	keine
Zielfortschritt	Die Zielerreichung wird seitdem Jahr 2024 gemessen.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Keine

Zieltitel	Staureduzierung bis 2030 (Vgl. 2019) von 30 % auf deutschen Autobahnen
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-PI-03; S3-PI-01, S3-PI-02; S4-PI-01
Wesentliche Themen	Klimaschutz
Beschreibung des Ziels	Intelligentes Verkehrsmanagement harmonisiert und stabilisiert den Verkehrsfluss und vermindert dadurch die Wahrscheinlichkeit der Entstehung von Staus. Bis zum Jahr 2030 soll mit Maßnahmen des intelligenten Verkehrsmanagements (s. oben), ausgehend vom Jahr 2019, eine Staureduzierung um 30 % erreicht werden.
Basiswert/-jahr	Basisjahr der zu betrachtenden Staureduzierung ist das Jahr 2019. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich die deutschen Autobahnen noch in der Verwaltung der Bundesländer.
Methoden und Annahmen zur Festlegung des Ziels	Derzeit wird die Berechnungsgrundlage der KPI entwickelt. Bei der Messung der Zielerreichung legen wir eine um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens bereinigte Messgröße zugrunde. Die Stauzeitermittlung wird über abschnittsweise Floating-Car-Daten (FCD) erfolgen. Darüber hinaus muss die Kennzahl etwaige Auswirkungen des Brückenmodernisierungsprogramms berücksichtigen, um die Vergleichbarkeit zum Basisjahr 2019 herzustellen.
Einbeziehung von Stakeholdern	Fachbereiche und Fachexperten der Autobahn GmbH sowie die Leitungsebenen der VZD und des Geschäftsbereichs VBV sind in den Prozess der Entwicklung der Berechnungsmethodik eingebunden.
Wissenschaftliche Erkenntnisse	Bei der Messung der Zielerreichung legen wir eine um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens bereinigte Messgröße zugrunde. Die Stauzeitermittlung wird über abschnittsweise Floating-Car-Daten (FCD) erfolgen. Darüber hinaus muss die Kennzahl etwaige Auswirkungen des Brückenmodernisierungsprogramms berücksichtigen, um die Vergleichbarkeit zum Basisjahr 2019 herzustellen.
Zielfortschritt	Derzeit wird die Berechnungsmethodik der KPI entwickelt und validiert.
Änderungen Ziele & Kennzahlen	Für die Staureduzierung um 30 % bis zum Jahr 2030 (Basisjahr 2019) besteht eine Zielkonkurrenz mit dem Brückenmodernisierungsprogramm. Etwaige Wechselwirkungen sind zu monitorieren.

Die Autobahn GmbH stellt die vollständige Kohärenz zwischen den gesetzten Klimazielen und dem gemäß ESRS erstellten Treibhausgasinventar sicher. Die Zielvorgaben umfassen sämtliche Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Kategorien, die auch in der Emissionsberichterstattung abgebildet werden. Es bestehen keine methodischen oder operativen Abweichungen hinsichtlich der Konsolidierungsgrenzen. Zur Berechnung sowohl der Ist-Emissionen als auch der Zielpfade wird einheitlich die Methodik des GHG-Protokolls angewendet, wodurch eine direkte Vergleichbarkeit und Fortschrittsmessung gewährleistet ist. Als Basisjahr für die Treibhausgasreduktionsziele wurde das Jahr 2024 gewählt. Um sicherzustellen, dass dieser Bezugswert repräsentativ für die Geschäftstätigkeit ist und nicht durch kurzfristige externe Faktoren (z. B. extreme Witterungseinflüsse) verzerrt wird, erfolgt die Normalisierung des Bezugswerts auf Basis der modelltheoretischen Annahmen des XDC-Modells von right°. Diese Methodik gleicht die Basisdaten mit klimawissenschaftlichen Szenarien (insbesondere dem IEA Net Zero 2050 Szenario) ab. Durch diesen Ansatz wird sichergestellt, dass der Bezugswert eine valide Grundlage für die Messung der Dekarbonisierungsleistung im Einklang mit einem 1,5°C-Pfad darstellt. Zur Erreichung der Reduktionsziele hat die Autobahn GmbH spezifische Maßnahmen identifiziert. Im Bereich der direkten Emissionen (Scope 1) stehen die Elektrifizierung der Gebäudewärme durch Wärmepumpen sowie die Umstellung der Unternehmensflotte (PKW und Nutzfahrzeuge) auf Elektromobilität im Fokus. In der vorlagerten Wertschöpfungskette ([Scope 3.1](#)) setzt die Autobahn GmbH auf eine verstärkte Zusammenarbeit mit Dienstleistern, die Verbesserung der Primärdatenqualität sowie die Etablierung verbindlicher Klimaziele für Dienstleister. Gemäß der aktuellen Analyse mittels des XDC-Modells decken die bereits quantifizierten Maßnahmen derzeit circa 50 % der notwendigen Emissionsreduktionen bis zum Jahr 2030 ab, um den angestrebten 1,5°C-Pfad vollständig einzuhalten. Bei der Identifikation und Auswahl der Dekarbonisierungshebel wurde das Klimaszenario IEA Net Zero Emissions by 2050 (NZE) zugrunde gelegt, welches im Einklang mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 °C steht. Die Analyse der relevanten technologischen, marktbezogenen und politischen Entwicklungen erfolgte durch die Anwendung des XDC-Modells. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass die bisherigen Hebel zwar eine signifikante Reduktion bewirken, jedoch noch eine Ambitionsücke zur vollständigen Zielerreichung besteht. Die Autobahn GmbH nutzt diese Erkenntnis, um im Rahmen einer detaillierten Maßnahmen-Potenzialanalyse weitere Reduktionsschritte zu validieren und die Klimastrategie entsprechend zu schärfen.

Unser Energieverbrauch und Energiemix

Die vorliegende Energiebilanz umfasst die Autobahn GmbH. Insgesamt betreiben wir 348 Standorte, die sich auf verschiedene Nutzungsarten verteilen.

Der Energiebedarf dieser Standorte konzentriert sich im Wesentlichen auf Strom und Wärme. Darüber hinaus müssen zahlreiche Tunnelanlagen entlang des Streckennetzes sowie diverse elektrotechnische Einrichtungen auf der Strecke kontinuierlich mit Energie versorgt werden. Im Bereich der Fahrzeug- und Geräteflotte kommen bereits viele elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz. Dennoch besteht ein erheblicher Anteil des Fuhrparks weiterhin aus Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben.

Energieverbrauch und Energiemix			2025
1	Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	MWh	0
2	Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	MWh	210.497,11
3	Brennstoffverbrauch aus Erdgas	MWh	35.268,09
4	Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	MWh	439,52
5	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	MWh	4.342,78
6	Gesamtverbrauch fossiler Energie	MWh	250.547,50
	Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	66,50
7	Verbrauch an Kernkraftquellen	MWh	0
	Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	0
8	Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.)	MWh	14.037,44
9	Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	MWh	112.150,00
10	Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	MWh	-
11	Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie	MWh	126.187,44
	Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch	%	33,50
	Gesamtenergieverbrauch	MWh	376.734,94

Unsere Treibhausgasbilanz Scope 1, 2 und 3

Die Berechnung unserer Treibhausgasbilanz bleibt ein zentrales Instrument zur Erreichung unserer Nachhaltigkeitsziele. Sie schafft Transparenz über direkte und indirekte Treibhausgasemissionen sowie deren Quellen. Auf dieser Basis können wir Hebel identifizieren, Handlungsfelder priorisieren und die Wirksamkeit unserer Maßnahmen nachvollziehbar machen.

Unser Ziel ist es weiterhin, alle für die Autobahn GmbH relevanten und wesentlichen Emissionsquellen in der Treibhausgasbilanzierung abzubilden. Der hierfür notwendige Prozess wurde im Berichtsjahr 2025 konsequent fortgeführt. Die Auswahl der relevanten Emissionskategorien erfolgt auf Grundlage einer systematischen Analyse unserer Tätigkeiten und unseres Geschäftsfeldes. Der Fokus liegt auf

Kategorien mit den größten Emissionen, regulatorischer Bedeutung oder besonderem Interesse für unsere Stakeholder. Gleichzeitig achten wir auf eine praktikable Datenerhebung, die Qualität und Vollständigkeit der Ergebnisse in einem angemessenen Verhältnis von Aufwand und Nutzen sicherstellt – insbesondere bei Scope-3-Emissionen.

Trotz der Herausforderungen, die unser komplexes Geschäftsmodell und die noch junge Organisationsstruktur der Autobahn GmbH mit sich bringen, konnten wir den Datenerfassungsprozess im Jahr 2025 weiter optimieren und die Grundlage für eine kontinuierliche Verbesserung schaffen.

Die Autobahn GmbH besitzt oder kontrolliert keine Tochtergesellschaften oder assoziierte Unternehmen, weshalb eine disaggregierte Darstellung der Emissionen nicht erforderlich ist.

Die Summe aus den von uns erfassten Treibhausgasemissionen betragen im Jahr 2025 rund 44.787.044 Tonnen CO₂e (marktbezogen) und 44.824.390 Tonnen CO₂e (standortbezogen). Auf den Scope 1 entfallen rund 62.094 Tonnen CO₂e. Das entspricht ungefähr 0,14 Prozent. Die Scope-2-Emissionen betragen etwa 1.190 Tonnen CO₂e (marktbezogen) und 38.535 Tonnen CO₂e (standortbezogen), was marktbezogen einen Anteil von 0,003 Prozent ausmacht. Den größten Anteil von über 99,8 Prozent machen die indirekten Emissionen aus unserer Wertschöpfungskette mit rund 44.723.760 Tonnen CO₂e aus.

Abbildung 3: Treibhausgasemissionen der Autobahn GmbH

Scope 1, 2 und 3 Emissionen in Tonnen CO ₂ e	Rückblickend	Aktuell	Abweichung (%)	Zwischenziele und Zieljahr	
	2024	2025		2037	2045
Scope 1 THG-Emissionen					
Scope 1 THG-Bruttoemissionen gesamt	61.193,00	62.094,55	1,47	n.a.	n.a.
davon Kategorie 1.1 - Stationäre Heizung	14.164,00	13.642,58	-3,68	n.a.	n.a.
davon Kategorie 1.2 - Mobile Verbrennung (Fuhrpark)	47.029,00	48.451,97	3,03	n.a.	n.a.
Scope 2 THG-Emissionen					
davon Scope 2 - marktbezogen	1.220,00	1.189,45	-2,50	n.a.	n.a.
davon Scope 2 - standortbezogen	38.117,00	38.535,40	1,10	n.a.	n.a.
Wesentliche Scope 3 THG-Emissionen					
Scope 3 THG-Bruttoemissionen gesamt	48.122.257,00	44.723.760,46		n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.1 - Eingeaufte Güter und Dienstleistungen	175.161,00	1.912.865,79	nicht vgl.	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.2 - Eingeaufte Kapitalgüter	41.458,00	37.110,32	-10,49	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.3 - Kraftstoff- und energiebezogene Emissionen	16.702,00	17.373,82	4,02	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.4 - vorgelagerter Transport	-	5.306,02	nicht vgl.	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.5 - Abfallaufkommen	6.927,00	1.493,67	nicht vgl.	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.6 - Geschäftsreisen	575,00	634,19	10,29	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.7 - Mitarbeitendenmobilität	11.431,00	11.579,18	1,30	n.a.	n.a.
davon Kategorie 3.11 - Nutzung der Produkte	47.870.003,00	42.737.397,47	nicht vgl.	n.a.	n.a.
THG-Gesamtemissionen					
THG-Gesamtemissionen (marktbezogen)	48.184.670,00	44.787.044,46	nicht vgl.	n.a.	n.a.
THG-Gesamtemissionen (standortbezogen)	48.221.567,00	44.824.390,41	nicht vgl.	n. a.	n. a.

Biogene CO₂-Emissionen

		Aktuell
in Tonnen CO ₂ e	2024	2025
Scope 1 THG-Bruttoemissionen	3.962,00	3.802,60
Scope 2 THG-Bruttoemissionen	-	-

Bilanzgrenzen und Methodik

Der Berichts- und Berechnungszeitraum umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025. Die durchgeführte Analyse basiert auf dem international anerkannten Standard zur Erhebung und Darstellung betrieblicher CO₂-Emissionen (GHG Protocol). Zusätzlich wird die Erfassung der Emissionsquellen entlang der Wertschöpfungskette durch den „Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard“ des GHG Protocol ergänzt. Das GHG Protocol kategorisiert Treibhausgasemissionen in drei „Scopes“ (siehe Abbildung 4), wodurch eine Unterscheidung zwischen direkten und indirekten Emissionen sowie eine Erfassung entlang der gesamten Wertschöpfungskette ermöglicht wird.

Die organisatorische Bilanzierungsgrenze der Treibhausgasbilanz orientiert sich am Financial-Control-Ansatz. In die Bilanz einbezogen werden alle organisatorischen Einheiten und Aktivitäten der Autobahn GmbH, für die im Rahmen der internen Rechnungs- und Berichtssysteme eine finanzielle Kontrolle besteht.

Die Erhebung der Aktivitätsdaten erfolgt überwiegend über unternehmensinterne Systeme und Dokumentationsquellen. Hierzu zählen insbesondere SAP-Auswertungen (z. B. Materialbeleglisten), Tankkartendaten des Fuhrparkmanagements sowie Energieabrechnungen und Nebenkostenabrechnungen für Immobilien.

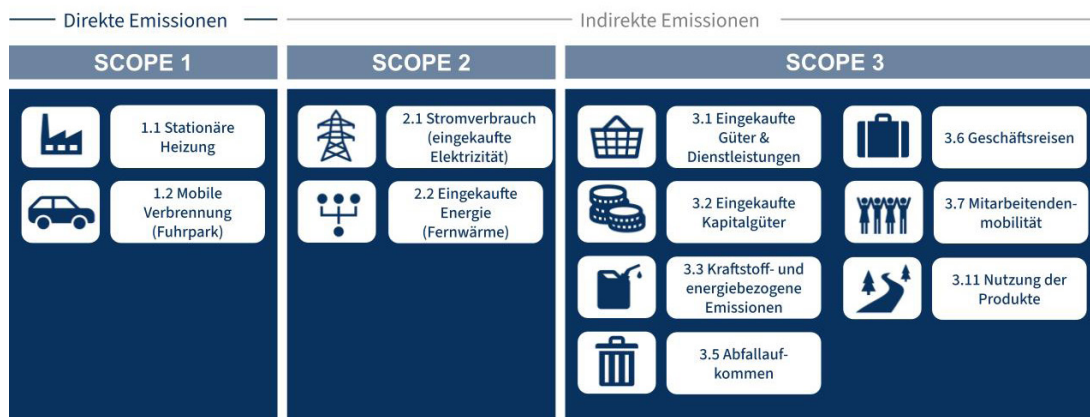
Sofern vollständige Aktivitätsdaten für einzelne Emissionsquellen nicht vorlagen, wurden Hochrechnungen auf Basis vorhandener Verbrauchsdaten, Durchschnittswerte oder vergleichbarer Standorte vorgenommen. Die zugrunde liegenden Annahmen und Rechenlogiken orientieren sich dabei an den jeweils verfügbaren Datenquellen. Die Hochrechnungen erfolgen je nach Datenverfügbarkeit unter Verwendung unterschiedlicher methodischer Ansätze, beispielsweise auf Basis von Verbrauchsdaten, Kostenansätzen, Durchschnittswerten vergleichbarer Standorte oder objektspezifischer Annahmen.

Zur Sicherstellung der Datenqualität werden die erhobenen Aktivitätsdaten und Berechnungen nach dem Vier-Augen-Prinzip überprüft. Die jeweiligen Verantwortlichkeiten für Datenerhebung, Berechnung und Kontrolle sind dokumentiert.

Für die Berechnung der Emissionen werden etablierte Emissionsfaktordatenbanken genutzt, darunter insbesondere DEFRA, IEA, BAFA, Ecoinvent und Exiobase.

In Abbildung 4 (folgende Seite oben) sind alle Emissionskategorien abgebildet, die in diesem Jahr 2025 berichtet werden. Dabei handelt es sich um die relevanten und wesentlichen Kategorien der Autobahn GmbH.

Abbildung 4: Scopes der Treibhausgasemissionen



Einzelne Emissionsquellen werden im Nachhaltigkeitsbericht 2025 noch nicht oder teilweise berücksichtigt. Dies betrifft derzeit insbesondere:

- Kältemittel (Scope 1.3), da die notwendigen Informationen zu Kältemittel aus Gebäudeanlagen, insbesondere zu Kältemitteltyp, Füllmenge, GWP-Wert und Leckagen, derzeit nicht belastbar vorliegen.
- Prozessemissionen im Betriebsdienst (Scope 1.4), da diese nach heutigem Kenntnisstand nur eine sehr geringe Emissionsrelevanz aufweisen und im Corporate Carbon Footprint 2025 nicht wesentlich sind.
- Bauprojekte ([Scope 3.1](#)) einschließlich damit verbundener vor- und nachgelagerter Transporte sowie der Behandlung am Lebenszyklusende, die im Berichtsjahr 2025 erstmals teilweise auf Basis einer weiterentwickelten Methodik berücksichtigt werden. Hierbei erfolgt ein zweigleisiger Ansatz: Zur Sicherstellung der historischen Vergleichbarkeit werden die Emissionen weiterhin auf Basis von Gesamtaufwendungen berechnet. Ergänzend erfolgt eine detaillierte, projektbezogene physische Bilanzierung einer repräsentativen Stichprobe von 40 Bauprojekten. Zur besseren Abbildung der gesamten Bautätigkeit wird der daraus abgeleitete Emissionswert auf das Gesamtportfolio hochgerechnet. Eine vollständige und differenzierte Abdeckung aller Bauprojekte ist aufgrund der aktuellen Datenverfügbarkeit noch nicht gegeben.

Der Bilanzierungsscope wurde im Berichtsjahr 2025 weiterentwickelt. In mehreren bereits berichteten Kategorien konnte die Datengrundlage erweitert und die Datenerhebung weiter verbessert werden. Hierzu zählen unter anderem zusätzliche Stromverbräuche im Zusammenhang mit dem elektrifizierten Fuhrpark, etwa über Tankkarten erfasste Ladevorgänge deren Abrechnung im Jahr 2025 in den bestehenden Prozess integriert wurde.

Die Autobahn GmbH arbeitet daran, diese Datengrundlage und die zugrunde liegenden Prozesse in den kommenden Jahren schrittweise weiterzuentwickeln. Im Folgenden wird nur über die für die THG-Bilanz 2025 der Autobahn GmbH relevanten Scope Kategorien berichtet.

Scope-1-Emissionen umfassen alle Emissionen, die direkt im Unternehmen entstehen. Sie stammen aus Quellen, die im Besitz des Unternehmens sind oder von diesem direkt kontrolliert werden. Wir unterscheiden bei der Berechnung gemäß GHG Protocol zwischen folgenden Quellen:

- Stationäre Verbrennung: Gebäudeheizungen
- Mobile Verbrennung: Fuhrpark (inkl. Leasingfahrzeuge)

Die Datengrundlage für Emissionen aus „stationärer Verbrennung“ (Kategorie 1.1) für durch die Autobahn GmbH verwaltete (bundes-)eigene Immobilien bilden die Einkaufsmengen von Heizöl, Flüssiggas und Holzpellets und eine Lieferstellenübersicht mit erwarteten Mengen im Fall von Erdgas, sodass eine Hochrechnung nicht notwendig ist.

Für die im Jahr 2025 angemieteten Immobilien der Autobahn GmbH liegen überwiegend reale Verbrauchsdaten aus aktuellen Nebenkostenabrechnungen der vergangenen Abrechnungsjahre vor. Grundlage der Ermittlung ist jeweils die zuletzt verfügbare Abrechnung pro Immobilie.

Sofern für einzelne Mietobjekte keine Verbrauchsdaten vorlagen, wurden die Emissionen auf Basis der in den Nebenkostenabrechnungen ausgewiesenen Heizkosten hochgerechnet. In Fällen, in denen weder Verbrauchs- noch Kostendaten verfügbar waren, erfolgte die Ermittlung auf Grundlage eines durchschnittlichen Verbrauchswertes vergleichbarer Immobilien.

Insgesamt basiert der überwiegende Teil der Emissionsermittlung auf realen Verbrauchsdaten. Ein kleinerer Anteil der Emissionen wurde kosten- bzw. durchschnittsbasiert geschätzt. Die Datenqualität wird sich in den kommenden Jahren weiter verbessern, da zusätzliche Nebenkostenabrechnungen eingehen und die Autobahn GmbH eine frühzeitigere Bereitstellung der Abrechnungen aktiv anfragt.

Die Grundlage für die Kategorie „Mobile Verbrennung (Fuhrpark)“ (Kategorie 1.2) bilden die Gesamtdaten der eingekauften Kraftstoffe (Dieselkraftstoff DIN EN 590, HVO-100, Normalbenzin DIN EN 228 91 ROZ, Superkraftstoff DIN EN 228E 5 95 ROZ, Treibgas 42 Stück a 11 kg) für die Niederlassungen und firmeneigenen Tankstellen sowie die Auswertungen der Tankkarten (Benzin, Diesel, HVO-100, Biodiesel, Autogas, Erdgas) der Autobahn GmbH für das Jahr 2025. Es handelt sich dabei um vollständige, reale Verbrauchsdaten aus dem Bilanzjahr 2025.

Indirekte Emissionen (Scope 2) entstehen durch die Nutzung von zugekaufter Energie. Diese Energie wird außerhalb der Systemgrenzen des Unternehmens erzeugt. Für die Autobahn GmbH sind das:

- zugekaufter Strom
- Wärmeenergie aus Fernwärme

Die Datengrundlage für den „zugekauften Strom“ (Kategorie 2.1) bildet ein bundesweiter Rahmenvertrag an die Autobahn GmbH, der elektrische Energie aus 100 % erneuerbaren Energien (kurz: EE) mit einem Mindestanteil von 10 % aus Neuanlagen beinhaltet. Die finalen Gesamtverbrauchsdaten für das Jahr 2025 basieren auf dem Mengen- und Bilanzausgleich des Stromlieferanten.

Der Gesamtstromverbrauch für das Jahr 2024 betrug 110.840.631 kWh (5.470 Zähler). Auf Basis der für das Jahr 2024 vorliegenden Verbrauchsdaten sowie der Anzahl der in den Rahmenvertrag integrierten Stromzähler wurde der Stromverbrauch für 2025 hochgerechnet. Hierfür wurde der durchschnittliche Stromverbrauch je Zählpunkt aus dem Jahr 2024 ermittelt und proportional auf die im Jahr 2025 angebundene Anzahl von Stromzählern übertragen. Auf dieser Grundlage ergibt sich für das Berichtsjahr 2025 ein hochgerechneter Gesamtstromverbrauch von rund 112.150.000 kWh. Der ausgewiesene Wert stellt eine Schätzung dar und wird nach Vorliegen des finalen Mengenbilanzausgleichs in den Folgejahren überprüft und angepasst.

Die Integration der Stromlieferstellen ist ein fortlaufender und dynamischer Prozess, da im Zuge der organisatorischen Weiterentwicklung fortlaufend neue Lieferstellen identifiziert und integriert werden. Die Emissionsberechnung des bezogenen Stroms wird sowohl anbieter-spezifisch (market-based approach) als auch standortspezifisch (location-based approach) dargestellt, um den Einfluss spezifischer Strombezugsentscheidungen sowie die tatsächlichen Emissionen am Standort transparent aufzuzeigen.

Ein Teil der Stromverbräuche entfällt auf den elektrifizierten Fuhrpark der Autobahn GmbH. Der Stromverbrauch der Elektrofahrzeuge im firmeneigenen Fuhrpark wird über Tankkarten an öffentlichen Ladesäulen (unabhängig vom Lade-Ort) abgerechnet. Die bezogenen Strommengen (in kWh) werden zentral durch den Fuhrpark bereitgestellt. Die Erfassung dieser Verbräuche erfolgt auf Basis der tatsächlich geladenen Strommengen.

Die strombetriebenen Heizungen in Mietobjekten sind nicht im Rahmenvertrag für die Stromlieferungen enthalten, sondern werden vom Vermieter mit dem eigenen Stromlieferant abgerechnet und an die Autobahn GmbH weitergegeben. Für einen Teil der Mietobjekte liegen reale Verbrauchsdaten aus aktuellen Nebenkostenabrechnungen der vergangenen Jahre vor. In Fällen, in denen keine Verbrauchsdaten verfügbar waren, jedoch Kosten ausgewiesen wurden, erfolgte die Ermittlung des Energieverbrauchs auf Basis einer kostenbasierten Hochrechnung unter Verwendung geeigneter Referenzpreise. Sofern weder Verbrauchs- noch Kostendaten vorlagen, wurde der Energieverbrauch auf Grundlage eines durchschnittlichen Verbrauchswerts vergleichbarer Immobilien geschätzt. Der überwiegende Teil der Emissionen aus strombetriebenen Heizungen basiert somit auf realen Abrechnungsdaten, während für einen kleineren Anteil Schätzungen erforderlich waren.

Die Berechnung der THG-Emissionen der Wärmeenergie aus Fernwärme (Kategorie 2.2) basiert überwiegend auf realen Verbrauchsdaten aus Nebenkostenabrechnungen der vorangegangenen Jahre. Für den Großteil der Mietobjekte mit Fernwärmeversorgung liegen belastbare Abrechnungsdaten vor, die als Grundlage für die Emissionsberechnung herangezogen wurden. Sofern für einzelne Mietobjekte keine Verbrauchsdaten vorlagen, wurde der Energieverbrauch entweder kostenbasiert unter Verwendung geeigneter Referenzpreise oder auf Grundlage durchschnittlicher Verbrauchswerte vergleichbarer Immobilien geschätzt. Die Berechnung der Emissionen erfolgt einheitlich auf Basis durchschnittlicher, lieferstellenunabhängiger Emissionsfaktoren (location-based Ansatz), da derzeit keine anbieter oder lieferstellenspezifischen Emissionsfaktoren (market-based Ansatz) für die Fernwärmeversorgung der Mietobjekte vorliegen.

Indirekte Emissionen (Scope 3) umfassen alle Treibhausgasemissionen entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH, die nicht bereits in Scope 1 oder Scope 2 enthalten sind. Hierzu zählen Emissionen aus eingekauften Gütern und Dienstleistungen, Kapitalgütern, energiebezogenen Vorketten, Abfallaufkommen, Geschäftsreisen, Mitarbeitermobilität sowie der Nutzung der bereitgestellten Infrastruktur.

Die Bilanzierung der Scope-3-Emissionen erfolgt ebenfalls auf Grundlage der Kategorien des GHG Protocol. Die Auswahl der berücksichtigten Kategorien orientiert sich dabei an ihrer Relevanz für das Geschäftsmodell der Autobahn GmbH sowie an der Verfügbarkeit belastbarer Daten. Kategorien, für die aktuell keine ausreichende Datengrundlage vorliegt oder die als nicht wesentlich eingestuft werden, werden derzeit nicht in die Berichterstattung einbezogen, jedoch perspektivisch weiterentwickelt.

Die Berechnung der Emissionen erfolgt hier ebenfalls – je nach Datenverfügbarkeit – auf Basis von:

- Primärdaten: aktivitätsbasierten Ansätzen (z. B. Mengen, Distanzen),
- Sekundärdaten: ausgabenbasierten Ansätzen (z. B. Finanzdaten) sowie
- Hochrechnungen, sofern keine vollständigen Primärdaten vorliegen.

Primärdaten aus der Wertschöpfungskette, insbesondere von Lieferanten oder Dienstleistern, stehen derzeit nur in begrenztem Umfang zur Verfügung. Ein Großteil der Scope-3-Emissionen wird daher auf Basis von Sekundärdaten und Emissionsfaktoren aus etablierten Datenbanken (siehe oben) berechnet. Die Autobahn GmbH arbeitet daran, den Anteil primärdatenbasierter Berechnungen künftig schrittweise zu erhöhen.

Für die einzelnen Kategorien gelten folgende methodische Ansätze und Abgrenzungen:

Eingekaufte Güter und Dienstleistungen (Scope 3.1)

Die Emissionen dieser Kategorie umfassen bei der Autobahn GmbH insbesondere eingekaufte Dienstleistungen, beschaffte Güter für den Büro- und Betriebsdienst sowie die Emissionen aus unseren Bauprojekten.

Die Berechnung erfolgt differenziert nach den jeweiligen Teilkategorien und Datenverfügbarkeiten. Emissionen aus eingekauften Dienstleistungen werden auf Basis von Finanzdaten (spend-based-Ansatz) berechnet. Grundlage hierfür sind detaillierte Auswertungen des Controllings zu relevanten Kategorien wie Ingenieur- und Planungsleistungen, externen Betriebsdienstleistungen sowie weiteren allgemeinen Aufwendungen. Für eingekaufte Güter, insbesondere Materialien für die Streckenunterhaltung, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Verwaltungsbedarf, stützt sich die Datenerhebung auf mengen- und wertbasierte Informationen aus den zentralen Beschaffungssystemen (u. a. SAP-Materialbeleglisten).

Im Berichtsjahr 2025 werden zudem erstmals die Emissionen aus Bauprojekten detailliert in die externe Berichterstattung integriert. Um eine belastbare und steuerungsrelevante Datenbasis zu schaffen, verfolgen wir hierbei einen hybriden Berechnungsansatz: Für eine repräsentative Stichprobe von 40 verkehrsfreigegebenen Bauprojekten, die einen Querschnitt unterschiedlicher Projekttypen und Projektgrößen abbildet, erfolgt eine detaillierte materialbasierte Betrachtung auf Grundlage projektspezifischer Daten. Die daraus ermittelten physischen Emissionen werden anschließend über das Ausgabenvolumen auf das Gesamtportfolio der Bauprojekte 2025 hochgerechnet.

Diese methodische Weiterentwicklung stellt einen deutlichen Fortschritt gegenüber dem Vorjahr dar, in dem Bauprojekte intern bereits betrachtet, jedoch mangels belastbarer Primärdaten noch nicht im Bericht ausgewiesen wurden. Die methodischen Ansätze und Datengrundlagen werden auch zukünftig kontinuierlich ausgebaut, um emissionsmindernde Maßnahmen (wie z. B. den Einsatz von Niedrigtemperaturasphalt) realitätsnah abbilden zu können und die Steuerungsrelevanz der THG-Bilanz weiter zu erhöhen.

Eingekaufte Kapitalgüter (Scope 3.2)

In dieser Kategorie werden die Emissionen aus der Beschaffung und Nutzung von langlebigen Vermögenswerten berücksichtigt, die von der Autobahn GmbH aktiviert und langfristig genutzt werden. Die Datengrundlage umfasst aktivierte Anlagen des Geschäftsjahres 2025 und basiert auf Auswertungen aus dem SAP-System. Dabei wird eine Differenzierung nach 21 Anlagenklassen vorgenommen, die Anbaugeräte, Anhänger, Büro- und Geschäftsausstattung, EDV-Anlagen, EDV-Geräte (Notebooks, iPad), EDV-Software, Fahrzeugzubehör, Geräteträger/Traktoren, LKW klein (N1), LKW mittel (N2), LKW schwer (N3), Maschinen zur Grünpflege, Mietereinbauten, Personenkraftwagen (M), Sonderfahrzeuge, Sonstige Anlagen und Maschinen, Sonstige Betriebsausstattungen, Sonstige Maschinen, Straßenbau- und Baumaschinen, Werkstätteneinrichtung, Werkzeuge und Werkgeräte umfassen.

In die Berechnung einbezogen werden ausschließlich Anlagen, die im Berichtsjahr vollständig beschafft, geliefert und aktiviert wurden. Anlagen im Bau, Anzahlungen sowie weitere nicht aktivierte Positionen werden nicht berücksichtigt. Ebenso können kleinere nachträgliche Aufbauten auf bestehende Anlagen derzeit nicht vollständig abgebildet werden. Die Emissionsberechnung erfolgt auf Basis ausgabenbasierter Ansätze unter Verwendung geeigneter Emissionsfaktoren. Bau- und Erhaltungsmaßnahmen an den Bundesautobahnen werden nicht in dieser Kategorie erfasst. Diese werden methodisch [Scope 3.1](#) (eingekaufte Güter und Dienstleistungen) zugeordnet. Hintergrund ist die eigentumsrechtliche Trennung zwischen dem Vermögen der Autobahn GmbH und dem Infrastrukturvermögen des Bundes. Während aktivierte Vermögenswerte der Gesellschaft in Scope 3.2 bilanziert werden, werden Bauprojekte, die dem Bundesvermögen zugeordnet sind, als operative Leistungen vollständig unter [Scope 3.1](#) erfasst.

Kraftstoff- und energiebezogene Emissionen (Scope 3.3)

Diese Kategorie umfasst die vorgelagerten Emissionen aus der Gewinnung, Herstellung und dem Transport von Energieträgern, die im Zusammenhang mit den Scope-1- und Scope-2-Aktivitäten der Autobahn GmbH eingesetzt werden.

Die Berechnung erfolgt auf Basis sogenannter Well-to-Tank-Emissionsfaktoren und berücksichtigt insbesondere die vorgelagerten Emissionen der in Scope 1 und Scope 2 bilanzierten Energieträger. Die Emissionsberechnung basiert auf spezifischen CO₂e-Emissionsfaktoren gemäß den Vorgaben des GHG Protocol. Die zugrunde liegenden Daten und Emissionsfaktoren werden kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt.

Vorgelagerter Transport (Scope 3.4)

Für das Berichtsjahr 2025 werden in Scope 3.4 die vorgelagerten transportbedingten Emissionen aus der Beschaffung von Streusalz sowie Salz für Sole berücksichtigt. Grundlage der Berechnung sind die in den Beschaffungsdaten erfassten Mengen sowie die ermittelten Transportbeziehungen zwischen den jeweiligen Produktions- bzw. Gewinnungsstätten und den Lagerorten der Niederlassungen. Die Emissionsberechnung erfolgt auf Basis von Tonnenkilometern.

Für Streusalz wurden je Niederlassung durchschnittliche Transportdistanzen auf Basis der Liefer- bzw. Produktionsstandorte und der zugeordneten Lagerorte gebildet. Anschließend wurde die jeweilige Menge mit der durchschnittlichen Transportdistanz multipliziert. Die so ermittelte Transportleistung bildet den Aktivitätsdatenpunkt für die Emissionsberechnung. Da die der Transportberechnung zugrunde liegende Streusalzmenge leicht von der in [Scope 3.1](#) berücksichtigten Menge abwich, wurde eine entsprechende Anpassung vorgenommen.

Für Salz für Sole lagen keine eigenen distanzscharfen Transportdaten vor. Die Transportleistung wurde daher näherungsweise auf Basis der für Streusalz abgeleiteten durchschnittlichen Transportdistanz bzw. eines analogen Lieferwegs geschätzt. Damit wird die Position methodisch konsistent in [Scope 3.4](#) berücksichtigt, auch wenn die Datengrundlage weniger granular ist als bei Streusalz. Abgrenzung zu Bauprojekten: Transportbedingte Emissionen im Zusammenhang mit Bauprojekten (z. B. Materialtransporte zur Baustelle) werden zur Vermeidung von Doppelzählungen nicht in Scope 3.4 ausgewiesen, sondern methodisch ganzheitlich im Rahmen der detaillierten Bauprojektbetrachtung unter [Scope 3.1](#) berücksichtigt.

Abfallaufkommen (Scope 3.5)

Die Emissionen aus dem Abfallaufkommen werden getrennt nach den Segmenten Betrieb & Verkehr sowie Verwaltung & Planungsleistung erfasst. Die Emissionsberechnung erfolgt auf Basis von Kostenansätzen (spend-based-Ansatz) unter Verwendung relevanter Entsorgungskosten. Grundlage bilden insbesondere die im Berichtsjahr 2025 erfassten Kosten, die die Entsorgung eingesamelter Abfälle und Müllablagerungen entlang der Autobahnstrecken, an Rastanlagen sowie in Verwaltungsgebäuden umfassen.

Abgrenzung zu Bauprojekten: Das Abfallaufkommen aus Bauprojekten wird nicht in dieser Kategorie bilanziert, sondern im Rahmen der Projektbilanzierung unter [Scope 3.1](#) berücksichtigt, da die entsprechenden Entsorgungsleistungen integraler Bestandteil der beauftragten Bauleistungen sind. Auch Reinigungsdienstleistungen werden in dieser Kategorie nicht berücksichtigt, sondern den eingekauften Dienstleistungen unter Scope 3.1 zugeordnet.

Geschäftsreisen (Scope 3.6)

Für die Berechnung der Emissionen aus Geschäftsreisen innerhalb des Jahres 2025 liegen Verbrauchsdaten vor. Für Geschäftsreisen mit den Transportmitteln Flugzeug und Bahn waren dienstleisterspezifische Exporte möglich. Diese beinhalteten Angaben zu den zurückgelegten Gesamtkilometern pro Transportmittel für das Bilanzjahr 2025. Über ein Portal stehen Angaben zu den Hotelübernachtungen zur Verfügung. Über die Reisekostenabrechnungen der Mitarbeitenden sowie der Reisekostenerstattung können die mit dem privaten PKW zurückgelegten Entfernungen (Annahme 0,30 € pro km) dargestellt werden.

Mitarbeitermobilität (Scope 3.7)

Mit Hilfe einer Umfrage bezogen auf das Jahr 2024 (Dauer: vom 03.02.2025 bis 03.03.2025) bei allen internen Mitarbeitenden der Autobahn GmbH wurden die Daten für die Berechnung der Emissionen aus der Mitarbeitermobilität/Homeoffice erhoben. Bei der Auswertung wurden nur die verwertbaren Rückmeldungen berücksichtigt. Die Umfrage wird höchstens alle 2 Jahre durchgeführt, da das Pendelverhalten nicht zu signifikanten Scope-3-Emissionen der Autobahn GmbH führt. Für das Jahr 2025 wird eine Hochrechnung herangezogen, bestehend aus der Erhebung für die Berichterstattung 2024 mit der Mitarbeiterzahl 2025 und den festgestellten Verhältnissen im Pendelverhalten.

Nutzung der Infrastruktur (Scope 3.11)

Diese Kategorie stellt eine wesentliche Emissionsquelle dar und umfasst die Emissionen aus dem Verkehr auf dem deutschen Autobahnnetz. Die Berechnung erfolgt modellbasiert auf Grundlage von aggregierten nationalen Verkehrs- und Bestandsdaten sowie standardisierten Emissionsfaktoren nach Fahrzeugklassen. Die Berechnung basiert auf vereinfachenden Annahmen und stellt eine Näherung dar. Beispielhaft wird angenommen, dass die gefahrenen Kilometer auf Bundesautobahnen anteilig genau auch von den zugelassenen Kfz gefahren werden.

Die methodischen Ansätze, Systemgrenzen und Annahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt, um die Datenqualität und Vollständigkeit der Scope-3-Bilanzierung schrittweise zu erhöhen.

Intensität - THG-Gesamtemissionen pro Nettoerlös (CO₂-Äquivalent / € Umsatz).

Diese Kennzahl ist für die Autobahn GmbH nicht relevant, da die einige Emissionen (insbesondere die Emissionen der Bauprojekte in Scope 3.1, sowie die Verkehrsemissionen in Scope 3.11) nicht dem Umsatz im Buchungskreis 1000 zuzuordnen sind und das Ergebnis stark verzerren würden.



3.2 EU-Taxonomie

Einleitung und Grundlagen

Die vorliegende Berichterstattung der Autobahn GmbH des Bundes dient der Darstellung ihrer Wirtschaftstätigkeiten gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2020/852 (EU-Taxonomieverordnung) in Verbindung mit der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Die EU-Taxonomieverordnung ist eines der zentralen Instrumente der Europäischen Union zur Förderung nachhaltiger Investitionen. Sie definiert Kriterien zur Bewertung und Kommunikation der Nachhaltigkeit von Wirtschaftstätigkeiten.

Der Analyseprozess für das Berichtsjahr 2025 konzentrierte sich zunächst auf die Identifikation der Taxonomiefähigkeit der Wirtschaftstätigkeiten. Grundlage unserer Berichterstattung bildet die Delegierte Verordnung (EU) 2020/852 in Verbindung mit der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73, die Anfang Januar 2026 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und damit rechtskräftig wurde. Wir weisen explizit darauf hin, dass eine Anwendung dieser Verordnung bereits für das Geschäftsjahr 2025 zulässig ist und die Autobahn GmbH von dieser Möglichkeit Gebrauch macht. Im Rahmen einer Analyse wurden taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten für Investitionsausgaben (CapEx) sowie betriebliche Aufwendungen (OpEx) identifiziert. Das Berichtsjahr 2025 stellt das erste Jahr dar, in dem die Analyse und Berichterstattung im Rahmen der EU Taxonomie erfolgt. Vor diesem Hintergrund wurde im aktuellen Berichtsjahr ausschließlich die Bewertung der Taxonomiefähigkeit der relevanten Tätigkeiten durchgeführt. Eine weiterführende Analyse zur Taxonomiekonformität wird in den kommenden Berichtsjahren erfolgen.

Regulatorische Grundlagen der EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomieverordnung (Verordnung (EU) 2020/852) fungiert als Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten mit dem Ziel, die Transparenz nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten von Marktteilnehmenden zu erhöhen. Zentraler Bestandteil des Regelwerks sind die sechs definierten Umweltziele:

- **Klimaschutz (CCM)**
- **Anpassung an den Klimawandel (CCA)**
- **Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen (WTR)**
- **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft (CE)**
- **Vermeidung und Kontrolle von Umweltverschmutzung (PPC)**
- **Schutz und Wiederherstellung von Biodiversität und Ökosystemen (BIO)**

Eine Wirtschaftstätigkeit wird als taxonomiefähig eingestuft, sofern sie im Regelwerk der EU-Taxonomie erfasst ist und inhaltlich der detaillierten Beschreibung im jeweiligen delegierten Rechtsakt entspricht. Um darüber hinaus als taxonomiekonform – und damit als ökologisch nachhaltig – zu gelten, müssen gemäß Artikel 3 der Verordnung drei kumulative Bedingungen erfüllt sein. Zunächst muss die Tätigkeit einen wesentlichen Beitrag zu mindestens einem der sechs Umweltziele leisten. Gleichzeitig darf die Tätigkeit keines der anderen fünf Umweltziele erheblich beeinträchtigen (DNSH-Prinzip: „Do No Significant Harm“). Diese beiden Bedingungen werden anhand der in den Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien geprüft. Flankierend ist als dritte Bedingung die Einhaltung eines sozialen Mindestschutzes gemäß Artikel 18, etwa in Bezug auf Menschenrechte und Arbeitsstandards, zwingend erforderlich.

Gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 sind die Anteile der taxonomiefähigen und -konformen Tätigkeiten von Nicht-Finanzunternehmen anhand von drei zentralen Leistungsindikatoren (KPIs) zu berichten. Dies betrifft die Umsatzerlöse aus Produkten oder Dienstleistungen, die Investitionsausgaben (CapEx) sowie die Betriebsausgaben (OpEx). Gemäß dieser Verordnung umfassen die zu berichtenden Betriebsausgaben direkte, nicht aktivierte Kosten für Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Reparatur sowie alle anderen direkten Ausgaben für die laufende Instandhaltung von Sachanlagen. Da die Autobahn GmbH nach nationalem Handelsrecht (HGB) bilanziert und keine Nutzungsrechte an Vermögenswerten aktiviert, werden vorgabengemäß zusätzlich Leasingkosten in die Betriebsausgaben einbezogen. Diese Berichterstattung erfolgt unter Berücksichtigung der aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen.

Prozess zur Bestimmung der Taxonomiefähigkeit

Abgrenzung des Konsolidierungskreises

Die Basis für die Berichterstattung nach der EU-Taxonomieverordnung bildet der handelsrechtliche Jahresabschluss der Autobahn GmbH. Die Geschäftsvorfälle des Unternehmens werden in zwei getrennten Buchungskreisen geführt: Der Buchungskreis 1 (BK1) umfasst das unmittelbare Gesellschaftsvermögen und bildet die Bereiche Betrieb, Planung sowie Verwaltung ab. Der Jahresabschluss der Autobahn GmbH beruht ausschließlich auf diesen Geschäftsvorfällen. Der Buchungskreis 2000 (BK2) hingegen bildet das Bundesautobahnvermögen ab, dass von der Autobahn GmbH treuhänderisch für den Bund verwaltet wird.

Da sich die Offenlegungspflichten der EU-Taxonomie zwingend auf die im Jahresabschluss konsolidierten Werte beziehen müssen, umfasst die vorliegende Prüfung der Taxonomiefähigkeit ausschließlich die Wirtschaftstätigkeiten des Buchungskreises 1000. Die Investitionen und Aufwendungen, die das treuhänderisch verwaltete Bundesautobahnvermögen betreffen (Buchungskreis 2000) – dies betrifft insbesondere die großen Infrastrukturmaßnahmen wie den Neubau und die Erhaltung von Autobahnen –, sind folglich nicht Bestandteil der Taxonomie-Kennzahlen und wurden im Identifikationsprozess ausgeschlossen.

Zusammensetzung der Finanzkennzahlen (KPI-Nenner bei der Autobahn GmbH)

Auf Basis der regulatorischen Vorgaben setzen sich die Gesamtsummen (Nenner) der Finanzkennzahlen für die Taxonomie-Berichterstattung unseres Unternehmens wie folgt zusammen:

- **Umsatz:** Dieser umfasst im Wesentlichen Mittelzuweisungen des Bundes, Erlöse aus Vermietung und Verpachtung, Erträge aus Kooperationen und Schadensersatzleistungen sowie sonstige Erträge des Buchungskreises 1000.
- **Investitionsausgaben (CapEx):** Diese beinhalten Investitionen in das eigene Anlagevermögen der Gesellschaft, insbesondere in Fahrzeuge und Geräte.
- **Betriebsausgaben (OpEx):** Diese setzen sich aus den direkten, nicht kapitalisierten Kosten zusammen, die der Definition der EU-Taxonomie entsprechen. Hierzu zählen bei der Autobahn GmbH Aufwendungen für die laufende Instandhaltung, Wartung und Reparatur (z. B. für die Infrastruktur durch den Betriebsdienst oder für den Fuhrpark) sowie – bedingt durch die HGB-Bilanzierung – Immobilienmieten und sämtliche Leasingkosten. Allgemeine Kosten wie beispielsweise für Entsorgung oder reguläre Betriebsstoffe, die nicht direkt dem Erhalt der Funktionsfähigkeit dienen, sind hierbei vorgabengemäß ausgeschlossen.

Identifikationsprozess

Zur Bestimmung der Taxonomiefähigkeit wurde ein strukturierter Prozess durchgeführt, bei dem die Geschäftstätigkeiten des Buchungskreises 1000 mit den Tätigkeitsbeschreibungen der jeweiligen delegierten Rechtsakte zur EU-Taxonomie abgeglichen wurden. Hierbei diente die Zuordnung zu NACE-Codes (Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Union) als Orientierungshilfe, um die Wirtschaftstätigkeiten zu identifizieren und den entsprechenden Wirtschaftstätigkeiten der delegierten Rechtsakte zuzuordnen.

Ergebnisse der Taxonomie Analyse

Methodik und Identifikation des Makro-Sektors

Der Prozess zur Bestimmung der Taxonomiefähigkeit basierte auf einer umfassenden Analyse der im Buchungskreis 1000 abgebildeten Geschäftstätigkeiten. Da die großen infrastrukturellen Bau- und Erhaltungsmaßnahmen (Baugewerbe) dem Buchungskreis 2000 zugeordnet sind und somit nicht Teil dieser Berichterstattung bilden, lag der Fokus der Analyse auf den administrativen, planenden und steuernden Tätigkeiten der Autobahn GmbH sowie dem Betrieb der eigenen Liegenschaften und des Fuhrparks.

Zur Identifikation der potenziell relevanten Tätigkeiten wurde zunächst ein Abgleich der internen Kosten- und Leistungsstrukturen mit den NACE-Codes auf der zweiten und dritten Gliederungsebene vorgenommen. Diese NACE-Codes dienten hierbei vorgabengemäß jedoch lediglich als erste Orientierungshilfe. Entscheidend für die finale Beurteilung der Taxonomiefähigkeit war der detaillierte Abgleich der tatsächlichen Geschäftsaktivitäten mit den spezifischen Tätigkeitsbeschreibungen in den jeweiligen delegierten Rechtsakten zur EU-Taxonomie.

Wesentlichkeitsschwelle und Beurteilung der Wesentlichkeit

Im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 in Verbindung mit der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 wendet die Autobahn GmbH den dort vorgesehenen Wesentlichkeitsansatz an. Dieser besagt, dass Wirtschaftstätigkeiten als unwesentlich eingestuft werden können, wenn sie kumuliert, weniger als 10 % des jeweiligen Gesamtwerts (Nenner) von Umsatz, Investitionsausgaben (CapEx) oder Betriebsausgaben (OpEx) des Unternehmens ausmachen.

Die Aktivitäten der Autobahn GmbH, die im Rahmen dieses Abschlusses (Buchungskreis 1000) veröffentlicht werden, basieren auf einem Geschäftsbesorgungsvertrag mit dem Bund, welcher dem Betrieb, Erhalt sowie Bau der Bundesautobahnen dient.

Die Wesentlichkeit der betrieblichen Aufwendungen (OpEx) im Rahmen der EU-Taxonomie wurde analysiert, indem der taxonomiefähige Anteil dem OpEx-Nenner gemäß EU-Taxonomie gegenübergestellt wurde. Die Analyse hat ergeben, dass die taxonomiefähigen betrieblichen Aufwendungen insbesondere den Bereich Fuhrpark, Mieten für Immobilien, bauliche Unterhaltung sowie Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung betreffen. Die betrieblichen Aufwendungen sind für das Geschäftsmodell der Autobahn GmbH im Rahmen der EU-Taxonomie wesentlich und es erfolgt eine Aufschlüsselung der Taxonomiefähigkeit für betriebliche Aufwendungen.

Die maßgeblichen, infrastrukturbezogenen Instandhaltungs- und Erhaltungsaufwendungen werden hingegen treuhänderisch im Buchungskreis 2000 geführt und sind nicht Teil dieses Abschlusses.

Die im Zuge der Taxonomie-Analyse identifizierten taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten für den Umsatz-KPI weisen insgesamt einen Anteil von weniger als 10 % an den gesamten Umsatzerlösen auf. Unter Anwendung des Wesentlichkeitsansatzes gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 wird die fehlende Wesentlichkeit der Tätigkeiten im Rahmen der Umsatz-KPI festgestellt.

Es wurden wesentliche taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten für Investitionen (CapEx) und betriebliche Aufwendungen (OpEx) identifiziert.

Identifizierte Wirtschaftstätigkeiten und Ergebnis der Analyse

Die nachfolgende Tabelle fasst das Ergebnis der Analyse gefiltert auf die Wirtschaftstätigkeiten, mit denen Umsätze, Investitionen (CapEx) oder betriebliche Aufwendungen (OpEx) im Berichtsjahr realisiert wurden, zusammen. Sie zeigt somit für 2025 alle relevanten Wirtschaftstätigkeiten und deren Bewertung hinsichtlich der Anwendbarkeit (Wesentlichkeitsschwelle >10 % und Zugehörigkeit zu Buchungskreis 1000).



Analyseprozess der Taxonomiefähigkeit

Wirtschaftstätigkeiten nach EU-Taxonomieverordnung			Betroffene NACE-Codes	Erklärung der Wirtschaftstätigkeiten i.V.m. der Autobahn GmbH	Anwendbarkeit (Abgleich & Wesentlichkeit)
Umweltziel	Nr.	Beschreibung			
CCM	6.5	Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	H.49.32, H.49.39, N.77.11	Fuhrpark der Autobahn GmbH ¹	Diese Tätigkeit des BK 1 wird als wirtschaftliche Aktivitäten (CapEx und OpEx) im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen.
CCM	7.2	Renovierung bestehender Gebäude	F.41, F.43	Renovierungstätigkeiten der Gebäude der Autobahn GmbH - bezieht sich nicht auf Mietereinbauten	Im Wesentlichen wird diese Tätigkeit dem BK 2 zugeordnet, es werden jedoch einzelne wirtschaftliche Aktivitäten (OpEx) des BK 1 im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen.
CCM	7.4	Installation, Wartung und Reparatur von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	F.42, F.43, M.71, C.16, C.17, C.22, C.23, C.25, C.27, C.28	Ausrüstung für das Laden der betriebseigenen E-Fahrzeuge der Autobahn GmbH mit der notwendigen Ladeinfrastruktur	Diese Tätigkeit des BK 1 wird als wirtschaftliche Aktivitäten (CapEx und OpEx) im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen. Für Umsätze im Bereich Schnellladeinfrastruktur wendet die Autobahn GmbH den Wesentlichkeitsansatz an.
CCM	7.6	Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	F.42, F.43, M.71, C.16, C.17, C.22, C.23, C.25, C.27, C.28	Erlöse aus der Installation/Betrieb von Photovoltaik	Diese Tätigkeit des BK 1 wird als wirtschaftliche Aktivitäten (Umsatz) im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen. Für Umsätze im Bereich Photovoltaik wendet die Autobahn GmbH den Wesentlichkeitsansatz an.
CCM	7.7	Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	L.68	Die Wirtschaftstätigkeit ist im Rahmen der Anmietung von Immobilien der Autobahn GmbH zu verstehen ²	Diese Tätigkeit des BK 1 wird als wirtschaftliche Aktivität (Umsatz & OpEx) im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen. Die Tätigkeit im Rahmen des Umsatz-KPI wurde als nicht wesentlich identifiziert.
CE	3.4	Wartung von Straßen und Autobahnen	F.42.11	Die Wirtschaftstätigkeit umfasst routinemäßige Wartungsarbeiten, die von der Autobahn GmbH ausgeführt werden	Diese Tätigkeit betrifft den BK 1 und BK 2. Die wirtschaftlichen Aktivitäten (OpEx) des BK 1 werden im Rahmen der EU-Taxonomie ausgewiesen.

¹ Der Fuhrpark der Autobahn GmbH umfasst ebenfalls Fahrzeuge, die unter die Tätigkeit CCM 6.6 fallen. Aufgrund der vorliegenden, sich teilweise noch im Aufbau befindenden IT-Infrastruktur kann für das Berichtsjahr 2025 keine differenzierte Unterscheidung zwischen CCM 6.5 und CCM 6.6 erfolgen.

² Die Anmietung von Gebäuden der Autobahn GmbH umfasst ebenfalls Immobilien, die unter die Tätigkeit CCM 7.1 fallen. Aufgrund der vorliegenden, sich teilweise noch im Aufbau befindenden IT-Infrastruktur kann für das Berichtsjahr 2025 keine differenzierte Unterscheidung zwischen CCM 7.1 und CCM 7.7 erfolgen.

Erläuterungen zum Meldebogen

Die Berichterstattung umfasst ausschließlich den Buchungskreis 1000 (Gesellschaftsvermögen). Die Autobahn GmbH agiert, basierend auf einem Geschäftsbesorgungsvertrags mit dem Bund, in diesem Buchungskreis als Dienstleistungsunternehmen, das im Wesentlichen mit dem Betrieb, dem Erhalt sowie dem Bau der Bundesautobahnen beauftragt ist (Buchungskreis 2000).

Eine Analyse hat ergeben, dass im Rahmen des Geschäftsmodells des Unternehmens für die Umsatz-KPI keine wesentlichen taxonomiefähigen Aktivitäten identifiziert wurden. Zur Bestimmung der Wesentlichkeit wurde für eine sachgerechte Abgrenzung der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 herangezogen.

Für die Berechnung der Taxonomie-Kennzahlen werden die Geschäftszahlen des Jahres 2025 verwendet. Die in Spalte (2) ausgewiesenen Nenner basieren grundsätzlich auf den Vorgaben der EU-Taxonomie und den Daten des Jahresabschlusses 2025. Die Meldebögen für die OpEx, CapEx und den Umsatz sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt.

Das Berichtsjahr 2025 stellt das erste Jahr dar, in dem die Analyse und Berichterstattung im Rahmen der EU-Taxonomie erfolgt. Vor diesem Hintergrund wurde im aktuellen Berichtsjahr ausschließlich der Bewertung der Taxonomiefähigkeit der relevanten Tätigkeiten durchgeführt.

Im Meldebogen wird für die Taxonomiekonformität jeweils 0 % angegeben. Eine weiterführende Analyse wird in den kommenden Berichtsjahren erfolgen.



Meldebögen

Gesamtübersicht der KPIs

Geschäfts- jahr 2025		2025		Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätig- keiten nach Umweltzielen											
KPI	Insgesamt	Anteil taxonomie- fähiger Tätigkeiten	Taxonomie- konforme Tätigkeiten	Anteil taxonomie- konformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umwelt- verschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglich- enden Tätigkeiten	Anteil der Übergangs- tätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomie- konforme Tätigkeiten im voran- gegangenen Geschäftsjahr (N-1)	Anteil taxo- nomiekonfor- mer Tätigkeiten im vorange- gangenen Geschäftsjahr (N-1)
Text	Mio. EUR	%	Währung	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Währung	%
Umsatz	2.319,4	0,00 %	0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	0,01 %	0	0 %
CapEx	162,5	42,03 %	0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %	0	0 %
OpEx	519,3	27,32 %	0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %	0	0 %

CapEx-KPI

Gemeldeter KPI (CapEx)

Geschäftsjahr 2025		Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten											
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie- fähiger KPI (Anteil der taxonomie- fähigen CapEx)	Taxonomie- konformer KPI (Geldwert der CapEx)	Taxonomie- konformer KPI (Anteil der taxonomiekon- formen CapEx)	Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten								
		%	Währung	%	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt	Ermögli- chende Aktivität	Übergang- stätigkeit	Taxonomie- konformer Anteil der taxonomie- fähigen Tätigkeiten
Text				%	%	%	%	%	%	%	(ggf. E)	(ggf. T)	%
Beförderung mit Motorrädern, Personen- kraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	39,37 %	0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden	CCM 7.4	2,66 %	0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %
Summe der Konformität nach Ziel					-	-	-	-	-	-			
KPI-Gesamtwert (CapEx)		42,03 %	0	0 %	-	-	-	-	-	-	-	-	0 %

OpEx-KPI

Gemeldeter KPI (OpEx)

Geschäftsjahr 2025										
Wirtschaftstätigkeiten	Code	Taxonomie-fähiger KPI (Anteil der taxonomie-fähigen CapEx)	Taxonomie-konformer KPI (Geldwert der OpEx)	Taxonomie-konformer KPI (Anteil der taxonomie-konformen OpEx)	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt
Text		%	Währung	%	%	%	%	%	(ggf. E)	(ggf. T)
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	5,22 %	0	0 %	-	-	-	-	-	0 %
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden	CCM 7.2	0,00 %	0	0 %	-	-	-	-	-	0 %
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden	CCM 7.4	0,15 %	0	0 %	-	-	-	-	-	0 %
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden/Neubau	CCM 7.7	7,81 %	0	0 %	-	-	-	-	-	0 %
Wartung von Straßen und Autobahnen	CE 3.4	14,14 %	0	0 %	-	-	-	-	-	0 %
Summe der Konformität nach Ziel					-	-	-	-		
KPI-Gesamtwert (OpEx)		27,32 %	0	0 %	-	-	-	-	-	0 %

3.3 Umweltverschmutzung

Der Schutz von Wasser, Boden und Luft vor Verschmutzung ist ein zentrales Anliegen der Autobahn GmbH. Straßenbetrieb und Bauaktivitäten können Schadstoffe freisetzen, die bei unkontrollierter Handhabung die Qualität von Böden und Gewässern beeinträchtigen und die Luftbelastung erhöhen. Dazu gehören Abriebpartikel von Reifen und Bremsen, Auftausalze, Mikroplastik sowie Gefahrstoffe aus Transporten. Als Betreiberin des Bundesautobahnnetzes tragen wir die Verantwortung, diese Belastungen zu minimieren und die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten. Grundlage unseres Handelns sind unter anderem das Wasserhaushaltsgesetz, die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), die Oberflächengewässerverordnung sowie einschlägige technische Regelwerke.

Im Jahr 2024 lag der Fokus auf der Sicherstellung einer umweltgerechten Straßenentwässerung durch ortsnahe Versickerung, den Einsatz von Regenrückhaltebecken und die Reinigung von Straßenabflüssen in Regenwasserbehandlungsanlagen. Hierbei kommen Sedimentationsanlagen und zunehmend Retentionsbodenfilter zum Einsatz, die eine besonders hohe Reinigungsleistung bieten. In Wasserschutzgebieten gelten besondere Anforderungen, die wir bei Bedarf durch Abdichtungsmaßnahmen und den Einsatz von Abscheideanlagen erfüllen.

Darüber hinaus berücksichtigen wir Risiken aus Gefahrguttransporten und Unfällen, die zu plötzlichen Schadstoffeinträgen führen können. Die gesetzlichen Vorgaben zum Betrieb und zur Wartung von Entwässerungsanlagen werden durch interne Prozesse sichergestellt.

Im Berichtsjahr 2025 berichten wir über die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Maßnahmen und die Weiterentwicklung unserer Systeme. Die Darstellung folgt der ESRS-Struktur E2 und umfasst Richtlinien und Maßnahmen, die sicherstellen, dass die Verschmutzung von Wasser- und Boden durch den Straßenbetrieb so weit wie möglich vermieden werden.

Der Prozess zur Identifikation und Bewertung wesentlicher umweltverschmutzungsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen wird in Kapitel „[Allgemeines \(Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen\)](#)“ beschrieben.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben wir Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung, Mikroplastik und besorgniserregenden Stoffen identifiziert. Unsere Angaben konzentrieren sich auf die folgenden Themen:

Luftverschmutzung	
Kennung	E2-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Feinstaubbelastung: Der Abrieb von Reifen und Bremsen sowie der aufgewirbelte Straßenstaub können zur Feinstaubbelastung beitragen, was negative Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann (verstärkter Effekt bei Staus und hohem Verkehrsaufkommen)

Wasser- und Bodenverschmutzung

Kennung	E2-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Straßenentwässerungssysteme: Die Autobahn GmbH ist für die Entwässerungssysteme entlang der Autobahnen verantwortlich. Fehlende oder ineffiziente Entwässerungssysteme führen zu Wasser- und Bodenverschmutzung, da Schadstoffe in die Umwelt gelangen können

Wasserverschmutzung

Kennung	E2-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Bei Unfällen oder Bränden auf Autobahnen kann es zu Verschmutzungen von Gewässern kommen

Wasserverschmutzung

Kennung	E2-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Instandsetzung, Neubau und Betrieb von Regenwasserbehandlungsanlagen aufgrund von künftigen Umweltauflagen sind mit erheblichen finanziellen und personellen Mehraufwänden verbunden

Bodenverschmutzung

Kennung	E2-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Freisetzungen von Schadstoffen: Mikroplastik, Unfälle oder unsachgemäße Handhabung von gefährlichen Materialien auf Autobahnen führen zu Bodenverschmutzungen

Bodenverschmutzung

Kennung	E2-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Bodenverschmutzung durch Sanierung von Straßen und Brücken

Mikroplastik

Kennung	E2-NI-06
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit, nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Entstehung von Mikroplastik im Straßenverkehr

Besorgniserregende Stoffe

Kennung	E2-NI-07
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Gefährdung von Mensch und Umwelt durch Gefahrguttransporte

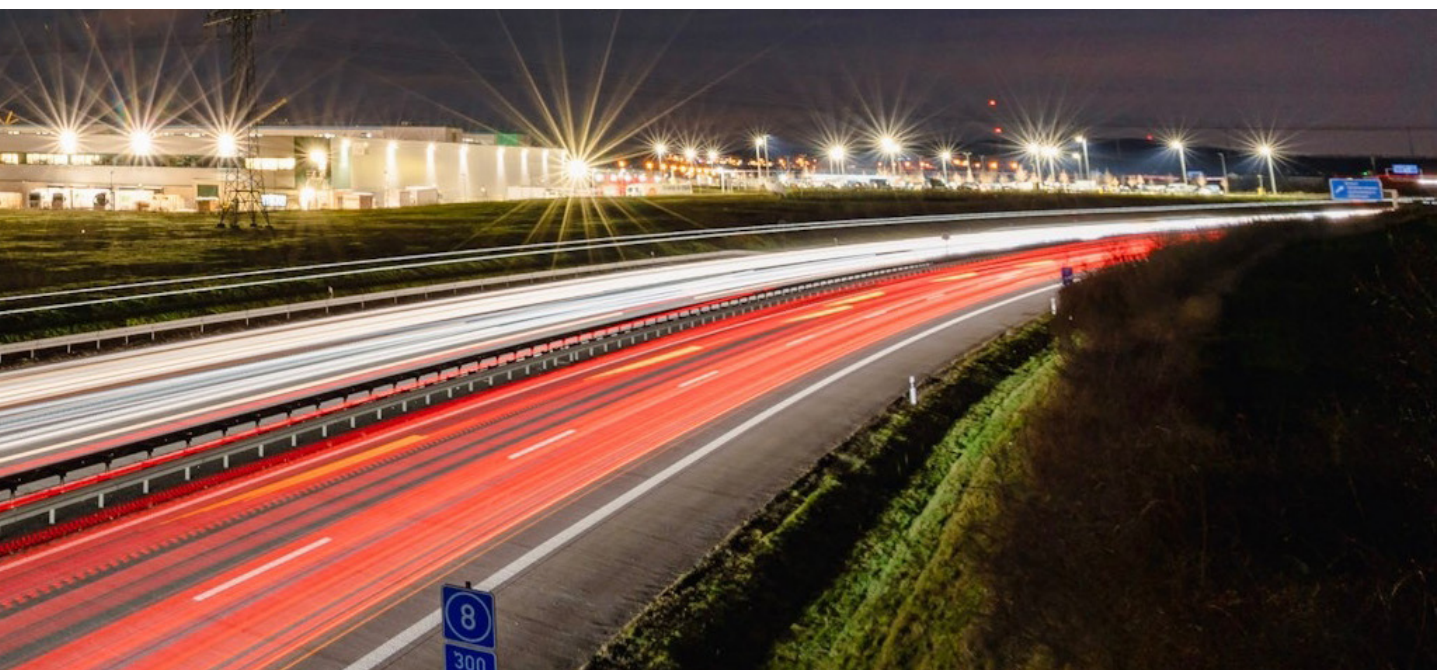


Unsere Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Im Bereich Luft-, Wasser- und Bodenschutz gelten unterschiedliche rechtliche Grundlagen und technische Regelwerke. In Deutschland sind die Luftqualitätsstandards hauptsächlich durch die EU-Richtlinien und deren Umsetzung in nationales Recht definiert. Die maßgeblichen Regelungen finden sich im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV). Hier werden zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt Grenzwerte für die einzelnen Luftschadstoffe definiert, so auch für die verkehrsrelevanten Schadstoffe Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) und Stickstoffdioxid (NO₂). Die Autobahn GmbH orientiert sich an den gesetzlichen Regelungen, indem sie bei allen Neu- und Ausbauplanungen die Einhaltung der Grenzwerte standardmäßig überprüft. Die Luftqualität an den bestehenden Autobahnen wird durch ein dichtes Netz von Messstationen der Landesumweltämter und anderer Institutionen bundesweit kontinuierlich überwacht. Da die Grenzwerte in der Regel eingehalten werden, besteht aus fachlicher Sicht keine Notwendigkeit für zusätzliche interne Zielsetzungen oder Maßnahmen. Im Übrigen tragen Lärmschutzeinrichtungen, wie Lärmschutzwälle oder -wände, nicht nur zur Lärminderung, sondern auch zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen bei.

Im Wasserbereich ist insbesondere das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit einschlägigen technischen Regelwerken relevant, etwa für die Behandlung von Straßenabflüssen. Für die Einleitung von Straßenabflüssen bestehen keine festen Grenzwerte; vielmehr sind die Anforderungen durch wasserrechtliche Genehmigungen und technische Standards definiert. Ergänzend dazu legt das vom Bundesministerium für Verkehr herausgegebene Leistungsheft Straßenbetriebsdienst die Anforderungen, Standards und Leistungspositionen für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesfernstraßen fest und dient als Grundlage für die Leistungserbringung der Autobahn GmbH des Bundes. Für die IROs E2-NI-01, E2-NI-04, E2-NI-05, E2-NI-06 und E2-NI-07 gibt es aus den vorgenannten Gründen keine internen Konzepte.

Die bestehenden gesetzlichen, technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen bilden die Grundlage. Vorgaben wie BImSchG, 39. BImSchV, WHG, REwS, RiStWag und das Leistungsheft Straßenbetriebsdienst bilden das konzeptionelle Fundament zur Reduktion von Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung. Sie steuern die Ausgestaltung von Entwässerungs- und Schutzsystemen sowie betriebliche Kontrollprozesse. Rechtliche und technische Vorgaben sowie interne organisatorische Regelungen bilden den Rahmen zur Prävention und Begrenzung umweltrelevanter Vorfälle, etwa durch Anforderungen an Entwässerung, bauliche Schutzmaßnahmen und Streckenkontrollen. Die dazugehörigen Maßnahmen werden weiter unten im Text erläutert.



Zusätzliche, autobahninterne Konzepte oder Regelungen sind in der folgenden tabellarischen Form dargestellt.

Konzept	Richtlinie Gewässerschutzbeauftragte
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E2-NI-02, E2-NI-03, E2-R-01
Wesentliche Themen	Wasserverschmutzung
Inhalt	Mit der Richtlinie „Gewässerschutzbeauftragte“ wurde ein verbindliches Regelwerk geschaffen, das die Bestellung, Aufgaben und Qualifikation der Gewässerschutzbeauftragten (GSB) gemäß § 64 Wasserhaushaltsgesetz regelt. Die GSB beraten die Autobahn GmbH des Bundes in Bezug auf den Gewässerschutz. Sie sind zentrale Ansprechpersonen für externe Behörden und Institutionen in allen Fragen des Gewässerschutzes. Damit wird eine transparente und fachkundige externe Kommunikation im Bereich Umwelt- und Gewässerschutz sichergestellt
Anwendungsbereich	Gilt für alle Niederlassungen sowie für die bestellten Gewässerschutzbeauftragten
Verantwortlichkeit	Zentrale und Niederlassungen
Verfügbarkeit des Konzepts	Intranet der Autobahn GmbH

Konzept	Arbeitsanweisung Streckenkontrolle/Streckenwartung
Streckenwartung	E2-NI-02, E2-NI-03, E2-R-01
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E2-NI-03
Wesentliche Themen	Wasserverschmutzung
Inhalt	Die Arbeitsanweisung beschreibt die regelmäßige Kontrolle und Wartung der Autobahnstrecken. Sie legt fest, welche Elemente (z. B. Fahrbahn, Entwässerung, Beschilderung) zu prüfen sind, wie Mängel dokumentiert und beseitigt werden und welche Abläufe bei der Streckenwartung einzuhalten sind. Ziel ist die Sicherstellung der Verkehrssicherheit und des baulichen Zustands der Infrastruktur.
Anwendungsbereich	Gilt für alle Niederlassungen und Betriebsdienste der Autobahn GmbH des Bundes, die für die Kontrolle und Wartung der Autobahnstrecken zuständig sind. Die Anweisung ist bundesweit verbindlich für alle Mitarbeitenden im Betriebsdienst.
Verantwortlichkeit	Die jeweilige Leitung der Autobahnmeisterei ist für die Umsetzung und Überwachung der Arbeitsanweisung verantwortlich. Die Streckenwärterinnen und -wärter führen die Kontrollen durch, dokumentieren Feststellungen und melden Mängel. Die Leitung stellt sicher, dass die Vorgaben eingehalten werden.
Verfügbarkeit des Konzepts	Intranet der Autobahn GmbH

Unsere Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Im Zusammenhang mit der Vermeidung von Wasserverschmutzung ergeben sich eine Reihe dauerhaft etablierter betrieblicher Aktivitäten, die nicht als zeitlich begrenzte Maßnahmen zu verstehen sind. Diese Aktivitäten stellen vielmehr kontinuierliche Prozesse des Straßenbetriebs und der Straßenentwässerung dar, die für den ordnungsgemäßen Betrieb des Autobahnnetzes erforderlich sind. Dazu gehören:

Kontroll- und Unterhaltungsarbeiten an Entwässerungsanlagen

Die regelmäßige Kontrolle, Wartung und Unterhaltung von Entwässerungsanlagen ist ein fortlaufender Bestandteil des Straßenbetriebsdienstes. Dazu zählen ingenieurtechnische Beobachtungen und Begehungen, Funktionsprüfungen, Reinigungsarbeiten sowie die Dokumentation festgestellter Mängel. Diese Tätigkeiten dienen der Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Entwässerungssysteme und erfolgen turnusgemäß gemäß der bundeseinheitlichen Arbeitsanweisung für Streckenkontrolle und Streckenwartung.

Versickerung der Straßenabflüsse über Bankett und Böschung bzw. in Mulden und Gräben

Im Sinne einer natürlichen und ortsnahe Niederschlagswasserbewirtschaftung wird der überwiegende Teil der Straßenabflüsse über Bankett- und Böschungsbereiche sowie über Mulden und Gräben abgeleitet und versickert. In der bewachsenen Bodenzone werden hierbei insbesondere partikelgebundene Schmutz- und Schadstoffe zurückgehalten. Diese Form der Versickerung ist ein langfristig etablierter Bestandteil der straßenbaulichen Gestaltung.

Sammlung der Straßenabflüsse über Abläufe, Kanäle und Einleitung über Regenwasserbehandlungsanlagen

Dort, wo eine natürliche Versickerung nicht möglich oder aus Gewässerschutzgründen unzureichend ist, erfolgt die technische Ableitung und Sammlung des Straßenabwassers über Abläufe und Kanäle.

Im Anschluss an die Darstellung dieser laufenden Aktivitäten folgt eine Übersicht der identifizierten IROs, für die im Berichtsjahr 2025 keine spezifischen Maßnahmen bestehen. Diese werden kurz erläutert, um transparent zu machen, warum trotz potenzieller Relevanz keine Maßnahmen hinterlegt sind und auf welchen fachlichen oder regulatorischen Gründen dies beruht.

E2-NI-01 (Der Abrieb von Reifen und Bremsen sowie der aufgewirbelte Straßenstaub können zur Feinstaubbelastung beitragen, was negative Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann (verstärkter Effekt bei Staus und hohem Verkehrsaufkommen))

Es gibt in Bezug auf das IRO keine spezifischen Maßnahmen, da die Feinstaubentstehung überwiegend physikalisch bedingt ist und durch Reifen und Bremsabrieb sowie aufgewirbelten Straßenstaub entsteht. Diese Emissionen entstehen insbesondere durch das Verkehrsaufkommen selbst und damit außerhalb unseres direkten betrieblichen Einflussbereichs.

E2-NI-04 (Freisetzungen von Schadstoffen: Mikroplastik, Unfälle oder unsachgemäße Handhabung von gefährlichen Materialien auf Autobahnen führen zu Bodenverschmutzungen)

In Bezug auf das IRO wurden keine konkreten Maßnahmen definiert. Trotz einer sorgfältigen Auswahl sowie der Vermeidung von Gefahrstoffen und dem Einsatz geeigneter Baustoffe können beim Autobahnbetrieb Schadstoffe wie Mikroplastik, Betriebsstoffe oder Gefahrgut durch Unfälle oder unsachgemäße Handhabung freigesetzt werden. Diese Verschmutzungen treten punktuell auf und akkumulieren überwiegend im unmittelbaren Randbereich der Fahrbahn. Bei Unfällen und Havarien werden meist Fachfirmen zur Beseitigung der Verunreinigung beauftragt, ggf. unter Einbindung der zuständigen Umweltbehörden. Die Entfernung erfolgt gemäß DWA-M 715 "Ölbeseitigung auf Verkehrsflächen", dem FGSV-Arbeitspapier "Arbeitspapier Beseitigung von Ölverunreinigungen auf Verkehrsflächen" sowie unter Verwendung von Materialien wie Bindemittel nach DIN 15366 für Straßenbetriebs- und Winterdienst.

E2-NI-05 (Bodenverschmutzung durch Sanierung von Straßen und Brücken)

Da der Bodenschutz bei Straßen- und Brückensanierungen bereits umfassend durch das Bundesbodenschutzgesetz, die Ersatzbaustoffverordnung sowie die DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) geregelt ist, werden Bodenbeeinträchtigungen im Rahmen aller Bauvorhaben standardisiert vermieden und fachgerecht behandelt. Über diese bestehenden gesetzlichen und technischen Vorgaben hinaus haben wir keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen.

E2-NI-06 (Entstehung von Mikroplastik im Straßenverkehr)

Im Berichtszeitraum wurden für das Thema Mikroplastik im Straßenverkehr keine spezifischen Maßnahmen definiert. Der Grund liegt darin, dass die Entstehung von Mikroplastik durch Reifen- und Fahrbahnabnutzung ein physikalisch bedingter Prozess ist, der sich nicht vollständig vermeiden lässt. Zwar werden Partikel über Niederschlagswasser ausgewaschen und in Böschungen oder Regenrückhaltebecken abgeschieden, jedoch besteht die primäre Gefährdung erst bei einer Freisetzung der dort angereicherten Schlämme.

E2-NI-07 (Gefährdung Mensch/Natur durch Gefahrguttransporte)

Das IRO betrifft ausdrücklich die nachgelagerte Wertschöpfungskette, also die Risiken, die durch den Transport gefährlicher Güter auf den Autobahnen entstehen. Die im Betriebsdienst durchgeführten Schulungen zu Gefahrstoffen richten sich jedoch ausschließlich an Mitarbeitende, die im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit mit Gefahrstoffen umgehen – etwa beim Betanken von Fahrzeugen oder in Werkstätten – und betreffen damit nicht die Gefahrguttransporte externer Akteure.

Die Unterweisungen tragen daher nicht zur nachgelagerten Wertschöpfungskette bei und zählen somit nicht auf das IRO E2-NI-07 ein. Sie stellen jedoch eine relevante Maßnahme der internen Arbeitssicherheit und des verantwortungsvollen Gefahrstoffumgangs innerhalb der Autobahn GmbH dar und sind daher sinnvoll im Rahmen der eigenen betrieblichen Tätigkeit.

Anschließend erfolgt die tabellarische Darstellung der tatsächlich umgesetzten Maßnahmen, die im Berichtsjahr 2025 zur Vermeidung oder Reduktion von Umweltverschmutzung beitragen.

Maßnahme	Aufbau eines Fachinformationssystems für Regenwasserbehandlungsanlagen mit ESRI-Technologie
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E2-NI-02, E2-R-01
Wesentliche Themen	Wasserverschmutzung
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Entwicklung einer Fachanwendung zur Verwaltung von Regenwasserbehandlungsanlagen unter Nutzung von ESRI-Technologien (Environmental Systems Research Institute). Die Anwendung wird als Eigenentwicklung in die Plattform TIM-Geo integriert und ermöglicht die Erfassung, Analyse und Visualisierung geografischer Daten. Abbildung der räumlich verstreuten Lage der Entwässerungsanlagen, insbesondere solcher, die abseits der Autobahn oder hinter Lärmschutzwänden liegen. Die Anwendung soll den Betrieb durch bessere Übersicht, gezielte Wartung und schnelle Reaktion im Ereignisfall unterstützen.
Zeithorizont	Veröffentlichung des Prototyps erfolgte Ende August 2025. Die Anwendung befindet sich seit Ende 2025 im Betrieb und wird fortlaufend nach den Anforderungen der Fachseite weiterentwickelt.

Maßnahme	Bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E2-NI-03
Wesentliche Themen	Wasserverschmutzung
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Umsetzung bautechnischer Schutzmaßnahmen an Straßen, die durch Wasserschutzgebiete verlaufen, abhängig vom jeweiligen Gefährdungsgrad. Je nach Bedarf werden bauliche Maßnahmen umgesetzt, die im Nachgang betrieben werden wie Abdichtungen z.B. von befestigten Banketten und ggf. die Errichtung von RiStWag-Anlagen zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser
Zeithorizont	Planung und Umsetzung im Rahmen von Neu- und Ausbauprojekten sowie bei Sanierungen; Priorisierung nach Schutzgebietskategorie und Gefährdungspotenzial.

Maßnahme	Sperreinrichtungen und Vor-Ort Kontrollen durch Gewässerschutzbeauftragte und Betriebsdienstmitarbeitende
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E2-NI-03
Wesentliche Themen	Wasserverschmutzung
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Ausstattung des Entwässerungssystems mit Sperreinrichtungen zur Schadstoffrückhaltung im Ereignisfall sowie Kontrollen durch Gewässerschutzbeauftragte und Betriebsdienstmitarbeitenden zur sicheren und effektiven Bedienung und der Aufbau einer Wissensdatenbank.
Installation von Absperrsystemen (z. B. Klappen, Schieber) an strategisch relevanten Punkten; Erstellung von Lageplänen und Handlungsanweisungen.	Zentrale und Niederlassungen
Zeithorizont	Im Ereignisfall, Kontrollen regelmäßig

Unsere Ziele im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung

Die Autobahn GmbH orientiert sich an den bestehenden gesetzlichen Regelungen und externen Standards, die die relevanten Anforderungen im Bereich Umweltverschmutzung abdecken.

Wie bereits bei den [Konzepten](#) beschrieben, sind die Luftqualitätsstandards hauptsächlich durch die EU-Richtlinien und deren Umsetzung in nationales Recht definiert. Die maßgeblichen Regelungen finden sich im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV). Da diese Vorgaben in der Regel eingehalten werden und keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden, besteht aus fachlicher Sicht keine Notwendigkeit für zusätzliche interne Zielsetzungen oder Maßnahmen. In anderen Bereichen, wie etwa der Straßenentwässerung, liegt der Fokus auf der betrieblichen Absicherung und Reaktionsfähigkeit im Havariefall, was durch entsprechende Maßnahmen und Richtlinien gewährleistet wird. Insgesamt wird die Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen und Prozesse regelmäßig überprüft, sodass zusätzliche interne Zielsetzungen derzeit nicht erforderlich erscheinen.

Der vorsorgende Gewässerschutz ist durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) geregelt. Zudem definieren technische Regelwerke wie die „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen“ (REwS) bzw. die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) der FGSV den Stand der Technik für die Straßenentwässerung bzw. für Straßen in Wasserschutzgebieten, die beachtet werden.

Beim Thema Mikroplastik im Straßenverkehr gibt es derzeit keine gesetzlichen Anforderungen oder standardisierten Bewertungsmaßstäbe für quantitative Zielsetzungen. Das Thema ist Gegenstand wissenschaftlicher Forschung und wird regulatorisch noch nicht als prioritäres Risiko eingestuft.

Da der Bodenschutz im Zusammenhang mit Sanierungsmaßnahmen bereits umfassend durch gesetzliche und technische Vorgaben wie das Bundes-Bodenschutzgesetz, die Ersatzbaustoffverordnung sowie die DIN 19639 geregelt ist, bestehen für das Unternehmen keine Notwendigkeit und kein fachlicher Mehrwert, zusätzliche interne, messbare Zielsetzungen zur Bodenverschmutzung zu definieren.

Da keine eigenen messbaren ergebnisorientierten Ziele bei den oben genannten Themen definiert sind, erfolgt die Bewertung der Wirksamkeit der bestehenden Konzepte und Maßnahmen über etablierte betriebliche Verfahren und Kontrollmechanismen. Diese umfassen insbesondere regelmäßige Streckenkontrollen und Wartungsarbeiten, Prüf- und Reinigungsintervalle an Entwässerungsanlagen sowie die digitale Überwachung über die Fachanwendung für Regenwasserbehandlungsanlagen. Hinzu kommen die Dokumentation und Bearbeitung von Umweltereignissen und Havarien nach anerkannten technischen Standards sowie regelmäßige Schulungen und Unterweisungen für Mitarbeitende im Betriebsdienst.

Zur Bewertung der Wirksamkeit werden qualitative und – sofern verfügbar – quantitative Indikatoren herangezogen, wie die Anzahl festgestellter und behobener Mängel, die Funktionsfähigkeit von Anlagen, gemeldete Umweltvorfälle oder der Schulungsstand relevanter Mitarbeitender. Die Fortschritte werden im Rahmen der jeweiligen betrieblichen Kontrollzyklen beobachtet, sodass eine kontinuierliche Bewertung und Anpassung der Maßnahmen sichergestellt ist.

Unsere Kennzahlen im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung

In der Berichtsperiode 2025 konnten keine Kennzahlen berichtet werden, da für die wesentlichen Themen im Bereich Umweltverschmutzung bislang keine quantitativen, ergebnisorientierten Zielsetzungen definiert wurden und somit auch keine zugehörigen Indikatoren oder Messgrößen systematisch erhoben werden. Die bestehenden Anforderungen werden im Rahmen der geltenden gesetzlichen Vorgaben, technischen Standards und betrieblichen Kontrollprozesse erfüllt, jedoch ohne eine auf Kennzahlen basierende Zielsteuerung.

Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit der Autobahn GmbH werden keine besorgniserregenden oder besonders besorgniserregende Stoffe im Sinne der ESRS produziert, verarbeitet, vertrieben oder in Verkehr gebracht. Auch bestehen keine relevanten Stoffströme, bei denen solche Stoffe das Unternehmen als Emissionen, Produkte oder Bestandteile von Produkten verlassen würden.

Der Einsatz von Gefahrstoffen im Betriebsdienst beschränkt sich auf den üblichen Umgang mit Betriebs- und Werkstattstoffen (z. B. Kraftstoffe, Öle), die nicht unter die Anforderungen nach ESRS fallen.

3.4 Wasserressourcen

Wasserressourcen spielen für die Autobahn GmbH eine zentrale Rolle, da sie sowohl im Rahmen unserer eigenen betrieblichen Aktivitäten als auch entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette berührt werden. Die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse zeigen zwei wesentliche IROs: Zum einen verursacht der Wasserverbrauch in unserer eigenen Geschäftstätigkeit sowie der indirekte Wasserverbrauch bei der Herstellung zentraler Vorprodukte wie Stahl und Zement eine tatsächlich negative Auswirkung auf Wasserressourcen. Zum anderen besteht ein wesentliches Risiko im Zusammenhang mit der Ableitung von Wasser in Form potenziell hoher Investitionskosten, die durch den Ausbau und die Anpassung von Gewässerschutzanlagen infolge regulatorischer Anforderungen entstehen können. Beide Aspekte verdeutlichen die Relevanz eines verantwortungsvollen und zukunftsorientierten Umgangs mit Wasserressourcen.

Unsere Angaben konzentrieren sich auf folgende Themen:

Wasserverbrauch

Kennung	E3-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hoher Wasserverbrauch in der eigenen Geschäftstätigkeit und in der Wertschöpfungskette, insb. vorgelagerte Wertschöpfungskette durch die Produktion von Stahl, Zement

Ableitung von Wasser

Kennung	E3-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Ausbau von Gewässerschutzanlagen aufgrund regulatorischer Anforderungen (hohe Investitionskosten)

Unsere Konzepte im Zusammenhang mit Wasserressourcen

Die Autobahn GmbH verfügt über kein internes Konzept, das den Wasserverbrauch oder die Ableitung von Wasser der eigenen Geschäftstätigkeit oder der Wertschöpfungskette zentral steuert oder reguliert. Zwar wäre es grundsätzlich möglich, über Beschaffungs- und Vergabekriterien Anforderungen an Zulieferer zu stellen, die mittelbar den wasserbezogenen Fußabdruck der vorgelagerten Wertschöpfungskette beeinflussen zum Beispiel durch die bevorzugte Beschaffung von Produkten mit geringerem Wasserverbrauch in der Herstellung. Aufgrund des gesetzlichen Auftrags, der strikten Bindung an Vergabe- und Haushaltsrecht sowie der eingeschränkten Steuerbarkeit globaler Produktionsprozesse sind die Einflussmöglichkeiten jedoch begrenzt. Darüber hinaus entsteht der Wasserverbrauch in der eigenen Geschäftstätigkeit nahezu ausschließlich im Rahmen betriebsnotwendiger Tätigkeiten des Straßenbetriebsdienstes, deren Umfang und Ausgestaltung bereits durch technische Regelwerke, bundeseinheitliche Arbeitsanweisungen und gesetzliche Vorgaben festgelegt sind.

Relevante Vorgaben, die den Wasserverbrauch unmittelbar bestimmen, sind insbesondere die Arbeitsanweisung für Streckenkontrolle und Streckenwartung, da sie verbindlich vorschreibt, in welchen Intervallen und in welchem Umfang Reinigungs- und Unterhaltungsarbeiten an Entwässerungseinrichtungen durchzuführen sind. Diese Vorgaben führen zwingend zu einem Wasserbedarf, etwa beim Freimachen von Abläufen oder bei der Reinigung technischer Entwässerungsbestandteile. Darüber hinaus wirken externe technische Standards wie die Richtlinien zur Regenwasserbewirtschaftung im Straßenraum (REwS) sowie einschlägige Regelwerke der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) auf den Wasserverbrauch ein, indem sie den Betrieb und die Pflege wassertechnischer Anlagen sowie die hierfür erforderlichen Reinigungsprozesse definieren. Zusätzlich legt das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) rechtliche Mindestanforderungen an den ordnungsgemäßen Betrieb wasserrelevanter Anlagen und Einrichtungen fest, die den erforderlichen Ressourceneinsatz – einschließlich Wasser – vorgeben. Auch das Leistungsheft Straßenbetriebsdienst des Bundes enthält konkrete Leistungspositionen für Reinigungs-, Pflege- und Winterdiensttätigkeiten und bestimmt damit mittelbar den Wasserverbrauch, z. B. bei der Herstellung von Sole im Rahmen des Winterdienstes.

Unsere Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasserressourcen

Im Zusammenhang mit dem Wasserverbrauch und der Ableitung von Wasser in der eigenen Geschäftstätigkeit ergeben sich eine Reihe dauerhaft etablierter betrieblicher Aktivitäten, die nicht als zeitlich begrenzte Maßnahmen zu verstehen sind.

Die Steuerung wasserbezogener Auswirkungen und Risiken konzentriert sich auf den Wasserverbrauch und die Ableitung von Wasser. Da der Wasserverbrauch im Straßenbetriebsdienst in der eigenen Geschäftstätigkeit überwiegend durch gesetzlich und technisch determinierte Kernprozesse entsteht, bestehen keine direkten Maßnahmen zur Reduktion oder aktiven Steuerung des Wasserverbrauchs selbst. Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette, einschließlich der wasserintensiven Produktion von Materialien wie Stahl oder Zement, bestehen derzeit keine spezifischen Maßnahmen. Stattdessen fokussieren sich die Maßnahmen auf das Management des identifizierten Risikos im Zusammenhang mit der Ableitung von Wasser (E3-R-01). Maßnahmen zur Reduktion wasserbezogener Umweltverschmutzung, darunter bautechnische und organisatorische Verbesserungen an Entwässerungs und Regenwasserbehandlungsanlagen, werden umfassend in Kapitel [Umweltverschmutzung](#) beschrieben und dort inhaltlich vertieft.

Unsere Ziele im Zusammenhang mit Wasserressourcen

Die Autobahn GmbH hat derzeit keine eigenständigen, messbaren Ziele zur Reduktion des Wasserverbrauchs definiert oder geplant. Der Wasserverbrauch im Betriebsdienst ist nur sehr eingeschränkt beeinflussbar. Selbst bei vollständiger Datenverfügbarkeit wäre daher die Ableitung quantifizierbarer Ziele fachlich nicht möglich, da der überwiegende Teil des Wasserverbrauchs durch gesetzliche Pflichtaufgaben determiniert ist und nicht im Ermessen der Autobahn GmbH steht.

Auch im Zusammenhang mit der Ableitung von Wasser (E3-R-01) bestehen derzeit keine spezifischen Zielsetzungen. Die Bewirtschaftung der Entwässerungs- und Regenwasserbehandlungsanlagen erfolgt auf Grundlage gesetzlicher und technischer Vorgaben, jedoch ohne, dass daraus eigenständige Ziele abgeleitet wurden.

Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette wie etwa die wasserintensive Produktion von Stahl oder Zement bestehen derzeit keine spezifischen Zielsetzungen im Kontext des Wassermanagements.

Da keine eigenen messbaren ergebnisorientierten Ziele bei den oben genannten Themen definiert sind, erfolgt die Bewertung der Wirksamkeit der bestehenden Maßnahmen in Bezug auf Ableitung von Wasser über etablierte betriebliche Verfahren und Kontrollmechanismen, welche im [Kapitel 3.3 Umweltverschmutzung](#) nachgelesen werden können.

Unsere Kennzahlen im Zusammenhang mit Wasserressourcen

Die Wasserkennzahlen der Autobahn GmbH basieren auf den derzeit verfügbaren Mess- und Betriebsdaten der Niederlassungen sowie den wasserbezogenen Tätigkeiten im Straßenbetriebsdienst, insbesondere der Reinigung von Entwässerungseinrichtungen und der Herstellung von Sole im Rahmen des Winterdienstes. Die Datenerhebung erfolgt durch Zählerstände und Mengenangaben aus betrieblichen Prozessdokumentationen. Sie beinhalten ferner Hochrechnungen (aufgrund von unvollständigen Betriebskostenabrechnungen) und Schätzungen (z.B. über durchschnittliche Wasserpreise in den einzelnen Bundesländern). Der berichtete Wasserverbrauch umfasst ausschließlich Tätigkeiten in der eigenen Geschäftstätigkeit und der nachgelagerten Wertschöpfungskette (Nutzende) und schließt somit die vorgelagerte Wertschöpfungskette nicht mit ein. Die Kennzahlen stehen zudem in Zusammenhang mit Maßnahmen und Anforderungen aus [Kapitel 3.3 Umweltverschmutzung](#), insbesondere der Bewirtschaftung von Entwässerungs- und Regenwasserbehandlungsanlagen.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 1.350.673,311 m³ Frischwasser entnommen. Diese Gesamtwasserentnahmen setzen sich aus 1.335.278,358 m³ für die bundeseigenen Immobilien und 15.394,953 m³ für die Mietimmobilien zusammen. Für das Abwasser wurde ein Gesamtwasserabfluss von 841.393,895 m³ ermittelt, davon 825.758,790 m³ für die eigenen Immobilien und 15.635,105 m³ für die Mietobjekte.

3.5 Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Die biologische Vielfalt ist eine zentrale Grundlage unseres Ökosystems und steht zunehmend unter Druck. Ursachen sind die Intensivierung der Landnutzung, die Versiegelung und Zerschneidung von Landschaften sowie die Verschmutzung durch Abfälle, Licht, Lärm und Abgase. Diese Entwicklungen beschleunigen den Rückgang der Biodiversität und führen zu einer Verinselung von Lebensräumen. Als Betreiberin des Bundesautobahnnetzes trägt die Autobahn GmbH eine besondere Verantwortung, negative Auswirkungen auf Flora und Fauna zu minimieren und gesetzliche Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzrechts umzusetzen.

Bereits im Jahr 2024 haben wir wichtige Grundlagen geschaffen, wie die Vorbereitung des Kompensationsflächenmanagements zur Verwaltung und Überwachung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die Umsetzung von Maßnahmen zur Wiedervernetzung im Rahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung, die Integration naturschutzrechtlicher Anforderungen in den Betriebsdienst, die Bekämpfung invasiver Arten (Neophyten) und die Erarbeitung von Bodenschutzkonzepten gemäß Bundesbodenschutzgesetz und DIN 19639 bei Bauprojekten.

Im Berichtsjahr 2025 berichten wir über die Fortschritte und neue Maßnahmen zur Erhaltung der Biodiversität.

Unsere wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Die Autobahn GmbH betreibt den Bau und Betrieb sämtlicher Autobahnen in Deutschland. Aufgrund der flächendeckenden Infrastruktur und der damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ist grundsätzlich davon auszugehen, dass diese Tätigkeiten potenziell negative Auswirkungen auf Gebiete mit schutzbedürftiger Biodiversität haben können. Eine differenzierte Aufschlüsselung der einzelnen Standorte nach spezifischen Auswirkungen und Abhängigkeiten sowie nach dem ökologischen Zustand der jeweiligen Gebiete ist vor diesem Hintergrund nicht sinnvoll, da die Auswirkungen nicht standortspezifisch, sondern systemisch für das gesamte Autobahnnetz gelten. Die betroffenen Gebiete unterliegen den Zuständigkeiten der jeweiligen Landes- und Naturschutzbehörden.

Im Rahmen der im Jahr 2023 durchgeführten und im Berichtsjahr 2025 aktualisierten umfassenden doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben wir Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Biodiversität identifiziert. Unsere Angaben konzentrieren sich auf die folgenden Themen:

Invasive gebietsfremde Arten	
Kennung	E4-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit, nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Invasive Arten: Autobahnen können als Eintrittspunkte für invasive Arten dienen, die in neue Gebiete eindringen und die heimische Flora gefährden (z.B. durch Transporte, Urlaubsverkehr etc.)

Invasive gebietsfremde Arten	
Kennung	E4-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit, nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Invasive Arten: Autobahnen können als Eintrittspunkte für invasive Arten dienen, die in neue Gebiete eindringen und die heimische Fauna gefährden (z.B. durch Transporte, Urlaubsverkehr etc.)

Sonstige (direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes)

Kennung	E4-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Zerstörung von Lebenswelten von Mikroorganismen und Kleinstlebewesen durch Versiegelung von Böden, mit Folgen für den gesamten Naturkreislauf

Sonstige (direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes)

Kennung	E4-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Risiko ungeplanter/erhöhter Betriebskosten: Die Aufrechterhaltung von Lebensräumen und Maßnahmen zur Biodiversitätsförderung erfordert laufende Betriebskosten, wie beispielsweise die Pflege von Pflanzungen

Populationsgröße von Arten

Kennung	E4-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Fragmentierung von Lebensräumen: Autobahnen können Ökosysteme in kleinere Teile zerlegen, was als Fragmentierung bezeichnet wird. Dies kann die Bewegung von Tieren erschweren und die genetische Vielfalt verringern, da Populationen voneinander isoliert werden (siehe oben, wo Grünbrücken angesprochen wurde).

Populationsgröße von Arten

Kennung	E4-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Verkehrstote Tiere: Autobahnen sind oft Standorte, an denen viele Tiere durch den Verkehr umkommen, was zu Verlusten in der Tierwelt führen kann (insb. Insekten hiervon betroffen)

Populationsgröße von Arten

Kennung	E4-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Landschaftsintegration: Durch die Gestaltung von Grünbrücken und Unterführungen können Autobahnen Lebensräume miteinander wiederverbinden und die Wanderung von Wildtieren ermöglichen. Dies trägt zur Erhaltung der genetischen Vielfalt und Gesundheit von Tierpopulationen bei.

Landdegradation

Kennung	E4-NI-06
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Straßenbau und -wartung: Der Bau und die Wartung von Autobahnen erfordern den Einsatz von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Materialien, die den Boden beeinflussen können.

Bodenversiegelung

Kennung	E4-NI-07
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hohe Bodenversiegelung durch Autobahnen (inkl. PWC-Anlagen/Rastplätze) und den Bau dieser

Übergangsplan und Berücksichtigung von Biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

Es bestehen derzeit keine identifizierten Risiken bezüglich der Resilienz des Geschäftsmodells und der Unternehmensstrategie im Zusammenhang mit der biologischen Vielfalt und den Ökosystemen. Die Autobahn GmbH hat bislang keine formale Resilienzanalyse in Bezug auf Biodiversität durchgeführt und strebt dies für die nächste Berichtsperiode an. Für weiterführende Informationen zur entsprechenden Analyse verweisen wir auf das Kapitel „[Allgemeine Angaben](#)“, in dem die Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der [relevanten IROs im Kontext Biologischer Vielfalt und Ökosysteme](#) näher beschrieben sind.

Unsere Konzepte im Zusammenhang mit der Biologischen Vielfalt und Ökosystemen

Die bestehenden gesetzlichen Vorgaben sowie die einschlägigen technischen Regelwerke lassen nur begrenzten Spielraum für eigenständige Regelungen. Daher besteht aktuell lediglich eine geringe Notwendigkeit für zusätzliche interne Richtlinien. Fachliche Beiträge erfolgen gezielt über die Mitarbeit in relevanten Gremien wie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), wodurch eine direkte Einflussnahme auf die inhaltliche Ausgestaltung möglich ist.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind klar definiert: Das Bundesnaturschutzgesetz (§ 17 Abs. 7) regelt die Durchführung von Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie deren Kontrolle. Das Bundesbodenschutzgesetz legt Anforderungen zum Schutz der natürlichen Bodenfunktionen bei Bauvorhaben fest. Ergänzend schreibt die Ersatzbaustoffverordnung (§§ 14–18) die Verwendung und Dokumentation von Ersatzbaustoffen vor. Technische Standards für Bodenschutzkonzepte sind in der DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ verankert.

Zur stetigen Optimierung der Grünpflege im Straßenbetriebsdienst werden ebenfalls verschiedene gesetzliche Grundlagen berücksichtigt (wie bspw. das Merkblatt Grünpflege der FGSV) und auch laufende Forschungsvorhaben auf Ebene der BAST (Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen). Auf dieser Basis und weiteren Erkenntnissen aus neuen Erfassungs- und Kontrollmethoden (siehe [Kompensationskataster und Erfassung invasiver Arten](#)) werden wir künftig Konzepte entwickeln und sukzessive umsetzen können. Diese externen Vorgaben bilden die Grundlage und stellen sicher, dass Biodiversitätsaspekte in Planung, Bau und Betrieb des Autobahnnetzes berücksichtigt werden. Aus diesen genannten Gründen existieren für die IROs E4-R-01, E4-NI-03, E4-NI-04, E4-NI-05, E4-PI-01, E4-NI-06 und E4-NI-07 derzeit keine internen Konzepte.

Folgende interne Konzepte werden betreffend Biologischer Vielfalt und Ökosystemen entwickelt:

Konzept	Konzept in der Entwicklung zur Eindämmung von bestimmten invasiven Arten wie Staudenknöterich und Ambrosia
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E1-NI-01, E1-NI-02, E4-R-01
Wesentliche Themen	Invasive gebietsfremde Arten, Sonstige (direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes)
Inhalt	Ein Konzept zur systematischen Erfassung und Bekämpfung ausgewählter invasiver Pflanzenarten wie Staudenknöterich und Ambrosia wird derzeit erarbeitet. Ziel ist es, geeignete Maßnahmen entlang der Verkehrsinfrastruktur zu identifizieren und umzusetzen.
Anwendungsbereich	Straßennebenflächen, Kompensationsflächen
Verantwortlichkeit	Unternehmensbereich Technik
Verfügbarkeit des Konzepts	Voraussichtlich Anfang 2027

Unsere Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit der Biologischen Vielfalt und Ökosystemen

Im Rahmen der Biologischen Vielfalt und Ökosystemen werden bereits heute verschiedene dauerhaft etablierte Aktivitäten durchgeführt, die keine zeitlich begrenzten Maßnahmen darstellen, sondern integrale Bestandteile des Straßenbau- und Betriebsprozesses sind. Diese kontinuierlichen Tätigkeiten tragen wesentlich dazu bei, negative Auswirkungen auf Ökosysteme zu minimieren und die ökologische Durchlässigkeit zu verbessern.

Brückenerneuerungen unter Berücksichtigung von Vernetzungsgedanken

Im Rahmen von Brückenerneuerungen wird eine Optimierung der Bauwerke hinsichtlich ihrer Funktion als Lebensraumkorridore angestrebt. Lebensraumkorridore sind Verbindungsachsen zwischen isolierten Lebensräumen, die es Tieren und Pflanzen ermöglichen, sich zwischen verschiedenen Habitaten zu bewegen. Ziel ist es, bestehende oder potenzielle Wanderbewegungen von Wildtieren zu berücksichtigen und die ökologische Durchlässigkeit zu verbessern. Die Maßnahme erfolgt in Anpassung an die Vorgaben des MAQ (Merkblatt für die Anlage von Querungshilfen) und wird im Rahmen der Verhältnismäßigkeit umgesetzt. Dabei werden technische, wirtschaftliche und naturschutzfachliche Aspekte abgewogen.

Verminderungs- und Schutzmaßnahmen im Bau

Bei der Durchführung von Baumaßnahmen sind Vorkehrung zu treffen, um dem Vermeidungsgebot Rechnung zu tragen. Hierzu zählen sowohl artenschutzrechtliche Aspekte sowie deren Lebensräume als auch andere Schutzgüter wie Boden und Wasser. Es kommen unterschiedliche Schutz- und Minderungsmaßnahmen zum Einsatz, um die biologische Vielfalt und die Ökosysteme zu bewahren. Die jeweiligen Schritte richten sich nach den spezifischen Bauarbeiten sowie den einhergehenden Einflussfaktoren. Zu den Maßnahmen zählen etwa bauzeitliche Begrenzungen, besondere Vorgaben für Baumaschinen, der Bau von Anlagen zum Gewässerschutz, ausreichende Abstände zu empfindlichen Lebensräumen und ein sorgfältiger Bodenschutz in der Planungs- und Umsetzungsphase.

Förderung der Biodiversität an PWC-Anlagen und bewirtschafteten Raststätten

Als kontinuierliche Maßnahme zur Förderung der biologischen Vielfalt werden an PWC-Anlagen und bewirtschafteten Raststätten naturnahe Vegetationsstrukturen angelegt und gepflegt. Dazu gehören Blühstreifen und extensiv bewirtschaftete Wiesenflächen, die als Nahrungs- und Lebensraum insbesondere für Insekten und andere Bestäuber dienen. Ergänzend erfolgt die Pflanzung standortgerechter Gehölze, die zur Strukturierung der Flächen beitragen und Kleintieren sowie Vögeln Rückzugs- und Brutmöglichkeiten bieten.

Zur weiteren ökologischen Aufwertung werden zudem naturnahe Strukturelemente wie Totholz, Steinhaufen oder kleine Feuchtstellen integriert, die zusätzliche Mikrohabitate schaffen und die Artenvielfalt erhöhen. Die Gestaltung dieser Flächen orientiert sich dabei konsequent an ökologischen Standortbedingungen, um eine langfristig stabile, artenreiche und pflegeextensive Vegetationsentwicklung zu unterstützen. Diese Form der Flächenaufwertung stellt eine dauerhaft laufende Maßnahme dar und ist fest in den Betriebs- und Pflegeprozessen verankert.

Neben diesen kontinuierlich umgesetzten Aktivitäten beinhaltet das Berichtsjahr 2025 weitere spezifische Maßnahmen, die gezielt zur Förderung der biologischen Vielfalt beitragen. Die nachfolgende tabellarische Übersicht stellt diese Maßnahmen dar, die über die laufenden Grundaktivitäten hinausgehen und im Berichtszeitraum initiiert oder fortgeführt wurden.

Maßnahme	Eindämmung der invasiven Pflanze Staudenknöterich
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E4-NI-01, E4-R-01
Wesentliche Themen	Invasive gebietsfremde Arten
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Erfassung der Bestände mittels luftbildgebender Verfahren (z. B. Drohnenaufnahmen). Die Auswertung der Bilddaten durch KI-gestützte Analyse zur Identifikation und Kartierung der Vorkommen. Entwicklung und Anwendung geeigneter Bekämpfungsmethoden (z. B. mechanisch oder biologisch). Die Auswahl der Methoden befindet sich derzeit in der Evaluierungsphase.
Zeithorizont	Anfang 2027

Maßnahme	Querungshilfen im Rahmen des Bundesprogramms Wiedervernetzung
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E4-NI-04, E4-NI-05, E4-PI-01
Wesentliche Themen	Populationsgröße von Arten
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die Maßnahme basiert auf einer politischen Absichtserklärung zur Fortführung des Bundesprogramms Wiedervernetzung, abhängig von den verfügbaren Ressourcen. Ziel ist es, die Zerschneidung von Lebensräumen durch Autobahnen zu minimieren und die ökologische Durchlässigkeit zu verbessern. Umsetzungselemente: ▪ Grünbrücken und Faunabrücken für größere Wildtiere ▪ Artenspezifische Querungshilfen, z. B. Brücken für Fledermäuse ▪ Grünunterführungen und Kasten-Durchlässe für kleinere Tiere ▪ Amphibienleitsysteme zur gezielten Lenkung von Amphibien ▪ Beispiel: A20 – Querungshilfe für Fischotter Der Vernetzungsbedarf wird individuell und standortbezogen ermittelt. Viele Autobahnabschnitte sind bereits mit straßenbegleitenden Wildschutzzäunen ausgestattet und bilden eine Barriere für wandernde Tierarten. Ergänzend wurden und werden Wildbrücken und Unterführungen installiert, die von verschiedenen Tierarten genutzt werden können.
Zeithorizont	Laufender Prozess

Maßnahme	Aufbau Flächenkompensationsmanagement
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E4-NI-03, E4-NI-04, E4-NI-05, E4-NI-07
Wesentliche Themen	Sonstige (direkte Ursachen des Biodiversitätsverlustes), Populationsgröße von Arten, Bodenversiegelung
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Im Zuge der Planungen zum Neu-, Um- und Ausbau von Straßen werden zur Erhaltung der Biodiversität umfänglich Kompensationsmaßnahmen ergriffen, die langfristig entwickelt und unterhalten werden. Diese Maßnahmen bedürfen der regelmäßigen Kontrolle der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Kompensationsziele (z.B. Entwicklung eines Eichenwaldes) und Überwachung der Pflegeleistungen, die sich jeweils aus verbindlichen Regelwerken, Richtlinien und Gesetzen formulieren. Gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 17 Abs. 7) prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Sie kann hierzu vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Ziel ist die Wiederherstellung und langfristige Sicherung ökologischer Funktionen, die durch den Straßenbau beeinträchtigt werden. Dies umfasst insbesondere die Förderung der Biodiversität und die Stabilisierung von Lebensräumen. Wichtige Indikatoren umfassen die Größe der angelegten Kompensationsflächen, Anzahl und Entwicklung standortgerechter Gehölze (z. B. Eichen, Buchen), Vorkommen und Populationsentwicklung geschützter Tierarten, Häufigkeit und Qualität der durchgeführten Pflege- und Kontrollmaßnahmen. Zu den direkten oder indirekten Finanzierungsauswirkungen können wir aktuell keine Aussage treffen.
Zeithorizont	Das weiterhin im Aufbau befindliche Kompensationsflächenmanagement soll ab 2026 neben der Verwaltung der Maßnahmenflächen auch der Erfüllung dieser Berichtspflicht dienen.

Unsere Ziele im Zusammenhang der Biologischen Vielfalt und Ökosystemen

Im Berichtszeitraum wurden für den Themenstandard Biodiversität keine spezifischen quantitativen Ziele festgelegt. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Die Vermeidung der Fragmentierung von Lebensräumen sowie die Reduktion der Bodenversiegelung sind keine isolierten Ziele der Autobahn GmbH, sondern Teil übergeordneter Naturschutz- und Bodenschutzgesetzgebung sowie nationaler und europäischer Strategien. Ein Beispiel ist die geplante EU-Wiederherstellungsverordnung, die ab 2026 verbindliche Vorgaben zur Renaturierung und Wiedervernetzung von Lebensräumen vorsieht.

Für Themen wie die aktive Bekämpfung invasiver Arten oder die Reduktion von Tierverlusten durch Verkehr liegt dies unter anderem daran, dass es bislang keine rechtlichen Anforderungen oder etablierten Bewertungsmaßstäbe gibt, die eine systematische Erfassung oder Zieldefinition ermöglichen. Zudem ist die Einflussmöglichkeit auf das Verkehrsaufkommen und die Infrastrukturgestaltung in diesem Kontext begrenzt, sodass nur vereinzelte Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden im Rahmen gesetzlich vorgeschriebener Kontrollen sowie durch interne Monitoring Prozesse überprüft. Dazu zählen insbesondere:

- Regelmäßige Kontrollen und Berichte gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 17 Abs. 7) im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Dokumentation und Auswertung der Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen auf Kompensations- und Straßennebenflächen

Für den Berichtszeitraum wurden keine spezifischen quantitativen Ziele für einzelne Maßnahmen festgelegt. Unabhängig davon verfolgt die Autobahn GmbH ein übergeordnetes Nachhaltigkeitsziel: flächendeckende Integration von Boden-, Gewässer-, Artenschutz und Biodiversitätsaspekten in das Kerngeschäft bis 2030. Dieses Ziel bildet den strategischen Rahmen für alle Maßnahmen und Aktivitäten im Bereich Biodiversität.

Die Fortschritte werden laufend dokumentiert und im Rahmen der jährlichen Berichterstattung sowie projektbezogen (z. B. bei Abschluss von Bau- oder Kompensationsmaßnahmen) ausgewertet. Das Kompensationsflächenmanagement wird ab 2026 systematisch zur Nachverfolgung und Berichterstattung eingesetzt.

Unsere Kennzahlen im Zusammenhang der Biologischen Vielfalt und Ökosystemen

Die Autobahn GmbH kommt zu dem Schluss, dass es im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit unmittelbar Einfluss auf Landnutzungsänderungen hat. Für die Berichtsperiode liegen jedoch keine relevanten Kennzahlen zu Landnutzungsänderungen vor.

3.6 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Autobahn GmbH des Bundes arbeitet zielgerichtet an Maßnahmen zur Umsetzung der Rechtspflicht des §45 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG). Als öffentlicher Auftraggeber berücksichtigt sie die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen bei der Vorbereitung und Durchführung ihrer Maßnahmen. §45 KrWG beschreibt für die Autobahn GmbH insbesondere die Prüfpflicht auf die 5-stufige Abfallhierarchie, die mit den vergaberechtlichen Vorgaben in Einklang zu bringen ist. Mit der Umsetzung ihres Stoffstrommanagements stellt die Autobahn GmbH sicher, dass in ihren Baumaßnahmen vorrangig wiederverwendet oder zur Verwertung aufbereitet wird.

Die Kreislaufwirtschaft wird bei der Autobahn GmbH bereits bei der Planung einbezogen. Die umweltrelevanten Untersuchungen im Rahmen der Planung der Baumaßnahme werden durchgeführt und überprüft. Damit liegen für die Ausschreibung alle erforderlichen Informationen vor, ob Ausbaustoffe innerhalb der Baumaßnahme wiederverwendet, verwertet oder entsorgt werden müssen. Leistungsbeschreibungen werden so formuliert, dass mineralische Ersatzbaustoffe nicht ausgeschlossen und Primärrohstoffe nicht bevorzugt werden (neutrale Ausschreibung). Ein Abschluss erfolgt nur, wenn die Einbaubedingungen dies erfordern.

Die Menge eingesetzter Primärrohstoffe soll vor allem durch den Einsatz von Recyclingmaterial und besseres Abfallmanagement reduziert werden. Ressourcenschonende Designänderungen sind derzeit nur eingeschränkt möglich, da sie durch die technischen Regelwerke vorgegeben sind.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Im Rahmen der Wesentlichkeitsbewertung wurde die Wertschöpfungskette sowie die eigenen Geschäftstätigkeiten mit ihren jeweiligen Auswirkungen, Risiken und Chancen analysiert und bewertet. Infolgedessen wurden vier positive Auswirkung und sechs negative Auswirkungen im Bereich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft identifiziert.

Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung

Kennung	E5-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagert
Beschreibung	Rohstoffe und Materialien: Die Konstruktion und Instandhaltung von Straßen erfordern große Mengen an Materialien wie Asphalt, Beton, Stahl und andere Ressourcen. Dies kann zu einem erheblichen Verbrauch von natürlichen Ressourcen führen und die Umweltbelastung erhöhen.

Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung

Kennung	E5-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächlich positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagert
Beschreibung	Straßenbau eignet sich sehr gut für die Wiederverwendung von Ressourcen. Aufgrund des großen Ressourcenverbrauchs ist der Hebel für die Autobahn GmbH groß (Verwendungsquote von Sekundärbaustoffen der Autobahn GmbH).

Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Kennung	E5-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächlich negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (gefährliche Abfälle)

Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Kennung	E5-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Upcycling, Recycling oder Downcycling von Rohstoffen im Straßenbau (Bodenmaterial - Wiederverwendung)

Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Kennung	E5-PI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächlich positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Trennung von Rohstoffen beim Rückbau

Abfälle

Kennung	E5-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Hohe Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (Zunahme von Deponieabfällen)

Abfälle

Kennung	E5-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Label als „Abfall“ nach Nutzung kann potenziell Verwertung erschweren

Abfälle

Kennung	E5-PI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Reduktion des Abfallaufkommens durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung

Abfälle

Kennung	E5-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen an den Standorten der Autobahn GmbH (Rastanlagen)

Abfälle

Kennung	E5-PI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen und Wertstoffen an den Standorten der Autobahn GmbH (Verwaltungsstandorte + Betriebshöfe)



Richtlinien in Bezug auf Abfälle und Ressourcenabflüsse

Die Autobahn GmbH verfolgt mit ihren Richtlinien das Ziel, Ressourcenschonung, Abfallvermeidung und Wiederverwendung systematisch in Planung, Bau und Rückbau zu integrieren. Grundlage ist die Implementierung des Stoffstrommanagements, dahingehend erfolgt eine stetige Prozessoptimierung.

Stoffstrommanagement - Arbeitshilfe

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	E5-PI-05
Wesentlicher Nachhaltigkeitsaspekt	tatsächliche positive Auswirkung
Inhalt	Das Handbuch Stoffstrommanagement regelt die Lenkung von Aus- und Einbaustoffen, die Reduktion von Material- und Energieverbrauch sowie die Vermeidung von Emissionen durch Transporte sowie die umweltgerechte Verwertung. Es enthält Vorgaben zur Probenahme, Untersuchung, Abfalleinstufung und Gutachtenerstellung. Die Umsetzung wird künftig im Rahmen der EMAS-Zertifizierung überwacht. Ziel ist die Ergänzung des Handbuchs mit baupraktischen Hinweisen und expliziten Vorgaben zur Ausschreibung und Vergabe. Der Fokus liegt zudem weiterhin auf der Schulung der Niederlassungen und Außenstellen zu den Anforderungen der ErsatzbaustoffV und dem gesamten Themenkomplex Stoffstrommanagement. Die Arbeitshilfe dient als Leitfaden für den optimalen Einsatz von Sekundärrohstoffen und stellt somit die Berücksichtigung der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben aus dem KrWG sicher. Es erfolgen Vorgaben zur Vorerkundung, zur Materialklassifizierung, zum Stoffstrom, zum Engineering und der darauf basierenden Ausschreibung im Sinne der Ersatzbaustoffverordnung. Ziel ist die Ergänzung des Stoffstrommanagements, das Aufstellen von Prozessen und die Implementierung eines QM-Systems.
Anwendungsbereich	Die Arbeitshilfe gilt für alle Maßnahmen im Umgang mit Ausbaustoffen im Rahmen von Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Verkehr in den Niederlassungen der Autobahn GmbH. Die Arbeitshilfe gilt außerdem für die eigene Tätigkeit sowie für die nachgelagerte Wertschöpfungskette, insbesondere bei Rückbau, Materialaufbereitung und Abfallentsorgung. Die vorgelagerte Kette (z.B. Rohstoffgewinnung) wird indirekt durch Materialanforderungen an Lieferanten beeinflusst.
Standards/Initiativen Dritter	Die Arbeitshilfe bezieht sich auf folgende externe Regelwerke und Standards: Mantelverordnung (bestehend aus mehreren Verordnungen, siehe unten) Ersatzbaustoffverordnung (EBV) – regelt den Einsatz mineralischer Ersatzbaustoffe Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) – regelt den Umgang mit belasteten Böden Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) – regelt die Trennung und Verwertung gewerblicher Abfälle Deponieverordnung (DepV) – regelt die Ablagerung von Abfällen auf Deponien Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) – definiert die Abfallhierarchie und Grundsätze der Kreislaufwirtschaft Nachweisverordnung (NachwV) – regelt die Nachweisführung von Abfällen Abfallverzeichnisverordnung (AVV) – enthält die Klassifizierung von Abfällen Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) – regelt den Umgang mit Gefahrstoffen Verordnung über persistente organische Schadstoffe in Abfällen (EU - POP Verordnung) -Vorgaben für die Herstellung, Verwendung und Beseitigung der POP-Schadstoffe Technische Regelwerke: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen (ZTV) für Asphalt, Beton, Erd- und Straßenbau Technische Lieferbedingungen (TL) für Asphalt, Beton, Schichten ohne Bindemittel, Leichtbaustoffe Technische Prüfvorschriften (TP) für Asphalt, Beton, Erd- und Straßenbau LAGA-Mitteilungen (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall): z.B. M20, M23, M27, M32, M34 – zu Abfallarten, Verwertung und Überwachung, Probenahme

Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Die Arbeitshilfe wurde unter Einbeziehung von internen Fachabteilungen entwickelt. Rückmeldungen aus der Praxis, insbesondere von anderen großen Abfallerzeugern, zur Trennbarkeit von Materialien, zur technischen Umsetzbarkeit und zu rechtlichen Anforderungen wurden berücksichtigt.
Verfügbarkeit	Die Arbeitshilfe ist für Projektbeteiligte über das interne Regelwerkssystem zugänglich. Betroffene Akteure werden durch Informationsveranstaltungen und technische niederlassungsinterne Leitfäden bei der Umsetzung unterstützt.

Für die Standorte der Autobahn GmbH – dazu zählen Verwaltungsstandorte, Betriebshöfe sowie unbewirtschaftete Rastanlagen – gelten die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV). Auf dieser Grundlage wurden keine eigenen zusätzlichen Richtlinien im Bereich Abfallmanagement erstellt.

Richtlinien für Ressourcenzuflüsse

Die Autobahn GmbH handelt auf Grundlage der allgemein anerkannten technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Diese Regeln bilden - in Verbindung mit den allgemein geltenden Gesetzen, Erlassen und Anordnungen - die wesentlichen Anforderungen zur Kreislaufwirtschaft, zur Nutzung von Baustoffen sowie zum Umgang mit Sekundärrohstoffen. Aufgrund dieser bestehenden verbindlichen Vorgaben wurden keine zusätzlichen internen Richtlinien entwickelt.

Im Rahmen der bestehenden technischen Standards engagiert sich die Autobahn GmbH fortlaufend für die Weiterentwicklung der Kreislaufwirtschaft. Dazu zählen die kontinuierliche Forschung zur technischen Anwendbarkeit von Rezyklaten, die Bewertung von Sekundärrohstoffen sowie die aktive Teilnahme an nationalen und internationalen Fachgremien zur Optimierung bestehender Regelwerke. Durch diesen fachlichen Austausch und die Weiterentwicklung technischer Standards leistet die Autobahn GmbH bereits einen Beitrag zur Ressourcenschonung und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft, ohne dass hierfür separate interne Richtlinien erforderlich sind.

Maßnahmen in Bezug auf Abfälle und Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Zur Steigerung der Recyclingquote setzt die Autobahn GmbH gezielte Maßnahmen zur Wiederverwendung sowie Verwertung von Ausbaustoffen und zur Vermeidung von Abfällen um. Dazu gehören die konsequente Anwendung der Ersatzbaustoffverordnung (EBV), die Klassifizierung und Wiederverwendung von Bodenaushub sowie die gezielte Prüfung von Materialien.

Die Umsetzung erfolgt durch projektspezifische Ausschreibungskriterien, die Recyclinganteile und CO₂-Bewertungen einfordern, sowie durch Investitionen in Forschung, digitale Stoffstromsysteme und die Entwicklung eines unternehmensweiten Dokumentationssystems. Die Maßnahmen zielen darauf ab, die Recyclingquote sowie die Transparenz entlang der Wertschöpfungskette systematisch zu erhöhen, die stoffliche Verwertung zu Verbessern und die Abfallmengen langfristig zu reduzieren.

IRO

Tatsächlich positive Auswirkung	E5-PI-01 Wiederverwendung von Ressourcen im Straßenbau
	E5-PI-02 Upcycling, Recycling oder Downcycling von Rohstoffen im Straßenbau
	E5-PI-03 Trennung von Rohstoffen beim Rückbau
	E5-PI-04 Reduktion des Abfallaufkommens durch Vermeidung, Verminderung, Wiederverwertung und Wiederverwendung
	E5-PI-05 Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen an den Standorten der Autobahn GmbH
Tatsächlich negative Auswirkung	E5-NI-01 Nutzung von Rohstoffen im Bau
	E5-NI-02 Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (gefährliche Abfälle)
	E5-NI-03 Hohe Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (Zunahme von Deponieabfällen)
	E5-NI-04 Label als „Abfall“ nach Nutzung kann potenziell Wiederverwendung erschweren
	E5-NI-05 Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen an den Standorten der Autobahn GmbH

Einführung digitaler Stoffstromsysteme

Adressiertes wesentliches IRO	E5-PI-01 Wiederverwendung von Ressourcen im Straßenbau E5-PI-02 Upcycling, Recycling oder Downcycling von Rohstoffen im Straßenbau E5-NI-01 Nutzung von Rohstoffen im Bau E5-NI-04 Label als „Abfall“ nach Nutzung kann potenziell Verwertung erschweren
Tatsächlich negative Auswirkung	Die Autobahn GmbH nutzt digitale Systeme zur Erfassung, Nachverfolgung und Steuerung von Abfällen. Eine elektronische Nachweisführung für bestimmte nicht gefährliche Abfälle wurde bereits 2024 eingeführt. Die vollständige Erfassung von gefährlichen Abfällen im elektronischen Abfallnachweisverfahren (eANV) ist bis 2027 vorgesehen. Die Maßnahme umfasst den Einsatz digitaler Lösungen in allen Rückbau- und Erhaltungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz. Ziel ist eine transparente Abbildung der Materialflüsse sowie die Unterstützung einer gezielten stofflichen Verwertung. Für die Umsetzung sind Investitionen in IT-Infrastruktur, Softwareentwicklung und Pilotprojekte vorgesehen, um die technischen Anforderungen schrittweise in den operativen Betrieb zu überführen. Die Digitalisierung der Stoffströme erhöht die Transparenz entlang der Wertschöpfungskette und stärkt die datenbasierte Steuerung von Rückbau- und Erhaltungsmaßnahmen.
Umfang der Maßnahme	Anwendung in allen Rückbau- und Erhaltungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz
Zeithorizont	Vollständige Erfassung bis 2027

Integration von Rückbau- und Entsorgungskonzepten in Ausschreibungen

Adressiertes wesentliches IRO	E5-PI-04 Reduktion des Abfallaufkommens durch Vermeidung, Wiederverwendung und Verwertung vor Ort E5-NI-03 Hohe Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (Zunahme von Deponieabfällen) E5-NI-02 Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (gefährliche Abfälle)
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die Autobahn GmbH arbeitet aktuell daran Rückbau- und Entsorgungskonzepte als verpflichtenden Bestandteil in öffentliche Ausschreibungen. Der Schwerpunkt liegt auf der Erstellung von Massenbilanzen sowie auf der Wiederverwendung, Aufbereitung und dem Einbau von Materialien vor Ort. Diese Vorgaben sollen sicherstellen, dass Materialströme bereits in der Ausschreibungsphase transparent und ressourceneffizient geplant werden. Zur Umsetzung gehört die Weiterentwicklung der Ausschreibungsrichtlinien, rechtliche Prüfungen zur Verankerung der Anforderungen sowie Schulungen von Planenden. Darüber hinaus werden interne Audits durchgeführt, um den Umsetzungsgrad der Maßnahme zu überprüfen. Durch die verbindliche Integration von Rückbau- und Entsorgungskonzepten werden die Grundlagen für eine ressourceneffiziente Projektplanung geschaffen und die Einhaltung definierter Nachhaltigkeitsanforderungen gestärkt.
Umfang der Maßnahme	Gilt für alle Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen mit Rückbauanteil
Zeithorizont	Die Einführung soll bis 2026 erfolgen, jedoch bleibt die Umsetzbarkeit zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss.

Anpassung der Zuschlagskriterien sowie Eignungs- und Auswahlkriterien auf umweltbezogene Eigenschaften der Leistungen bei der Vergabe

Adressiertes wesentliches IRO	E5-PI-01 Wiederverwendung von Ressourcen im Straßenbau E5-PI-02 Upcycling, Recycling oder Downcycling von Rohstoffen im Straßenbau
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die Autobahn GmbH plant im Rahmen der Vergabe von Bau- und Erhaltungsleistungen neue Wertungs- und Auswahlkriterien zu definieren. Dazu zählt die systematische Berücksichtigung umweltbezogener Kriterien, etwa höhere Recyclinganteile in Angeboten, ortsnahe Entsorgung zur Reduzierung von Transportemissionen, bevorzugte Entsorgungsverfahren, Nachhaltigkeitsaspekte sowie die Zulassung von Nebenangeboten. Zur Umsetzung werden Fortbildungsbudgets für die Vergabestellen bereitgestellt und praxisnahe externe Schulungsmodulare entwickelt. Zusätzlich werden technische und rechtliche Prüfungen durchgeführt, um die Anforderungen in Ausschreibungsunterlagen und Vertragsdokumente zu integrieren. Die Maßnahme unterstützt die gesetzlich verankerte Pflicht öffentlicher Auftraggeber, die Vermeidung oder Verursachung von Treibhausgasemissionen in der Auftragsvergabe zu berücksichtigen (§13 KSG). Die Maßnahme unterstützt die gesetzlich verankerte Pflicht öffentlicher Auftraggeber, die Vermeidung oder Verursachung von Treibhausgasemissionen in der Auftragsvergabe zu berücksichtigen. (§13 KSG).
Umfang der Maßnahme	Gilt für alle Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen mit Rückbauanteil
Zeithorizont	Befindet sich in Umsetzung

Schulung von Projektbeteiligten

Adressiertes wesentliches IRO	E5-PI-03 - Trennung von Rohstoffen beim Rückbau E5-NI-02 Entsorgungsmengen nicht recyclebarer Baustoffe (gefährliche Abfälle)
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Die Autobahn GmbH führt Schulungen zur fachgerechten Trennung, Erfassung und Verwertung von Rückbaumaterialien durch. Diese Schulungen sind Bestandteil der Maßnahmen des Stoffstrommanagements und sollen sicherstellen, dass die relevanten Anforderungen auf den Baustellen korrekt umgesetzt werden. Für die Umsetzung stehen Fortbildungsbudgets zur Verfügung. Zusätzlich werden praxisnahe Schulungsmodule entwickelt, die durch eigenes Fach- und Sachkunde-Personal ausgeführt werden können. Die Schulungen sollen die Qualität und Effizienz der Recyclingprozesse auf Baustellen erhöhen und die Umsetzungskompetenz sowie das Nachhaltigkeitsbewusstsein der Beteiligten stärken.
Umfang der Maßnahme	Alle Personen, die sich mit dem Umgang mit Ein- und Ausbaustoffen, Gefahrstoffen und mineralischen Abfällen beschäftigen (explizit Planer, Ausschreiber, Bauüberwacher, Mitarbeiter im Stoffstrommanagement, Autobahnmeistereien).
Zeithorizont	Laufend ab 2025.

Kontinuierliche Weiterentwicklung von Maßnahmen

In Bezug auf die Ressourcennutzung im Bau, wurden bislang keine Maßnahmen eingeführt. Die Gründe hierfür liegen in den strukturellen und technischen Rahmenbedingungen des Straßenbaus sowie in der Rolle der Autobahn GmbH als öffentlicher Auftraggeber.

Die Autobahn GmbH handelt im Rahmen des Geschäftsbesorgungsvertrags auf Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik und ist als öffentlicher Auftraggeber nur im begrenzten Maß in der Lage steuernd auf die genauen Baustoffe und Lieferanten Einfluss zu nehmen. Hier sind in den wesentlichen nur ökonomische Gesichtspunkte während der Vergabe relevant.

Darüber hinaus bestehen technische Einschränkungen, etwa durch die Bauweise, die einschlägigen bautechnischen und umwelttechnischen Regelwerke (z. B. ZTV Asphalt, EBV) oder die Verfügbarkeit geeigneter Recyclingmaterialien.

Die Autobahn GmbH verfolgt dennoch das Ziel, bestehende Prozesse kontinuierlich weiterzuentwickeln und ist aktiv in Fachgremien und Arbeitskreisen (z. B. FGSV) eingebunden, die maßgeblich an der Weiterentwicklung technischer Regelwerke beteiligt sind.

Ziele im Bereich Ressourcenzuflüsse einschließlich Ressourcennutzung

Eine konkrete Zielsetzung im Bereich Kreislaufwirtschaft ist für die Autobahn GmbH derzeit nicht möglich. In Deutschland existiert bislang kein einheitlicher Standard für die Aufbereitung oder den Einsatz von Rezyklaten in neuen Asphaltprodukten. Würde die Autobahn GmbH einen eigenen Standard definieren, der von den regional üblichen Verfahren abweicht, könnte dies zu Wettbewerbsverzerrungen führen und zudem unwirtschaftliche – damit auch ökonomisch nachteilige – Angebote zulasten des Bundes nach sich ziehen.

Die Autobahn GmbH hat keinen direkten Einfluss darauf, welche Primärrohstoffe die Industrie einsetzt oder in welchem Umfang Sekundärmaterialien verwendet werden.

Die Verfügbarkeit und Qualität relevanter Materialien, insbesondere Asphaltgranulat, werden maßgeblich durch regionale Marktgegebenheiten, technologische Unterschiede in Mischwerken (z. B. Paralleltrommeltechnik) sowie durch die Menge und Beschaffenheit des anfallenden Materials bestimmt. Darüber hinaus sind für einzelne Asphaltschichten technische Regelwerke maßgeblich, die den Einsatz bestimmter Recyclingmaterialien einschränken oder ausschließen (z. B. keine Zulassung von Asphaltgranulat in der SMA-Deckschicht).

Gemäß den Vorgaben des Geschäftsbesorgungsvertrags handelt die Autobahn GmbH nach den allgemein gültigen technischen Regelwerken. Einschränkungen in der Nutzung von Rezyklatanteilen oder Wiederverwendung von Baustoffen ergeben sich insbesondere aus der technologischen Ausstattung der Mischanlagen, der Verfügbarkeit und Qualität der Recyclingmaterialien und den Vorgaben für den Aufbau des Oberbaus (Deckschicht), die durch technische Regelwerke verbindlich definiert sind.

Die Autobahn GmbH plant auch weiterhin die Verfügbarkeit für die Wiederverwendung von Asphaltgranulat von der tatsächlichen Marktverfügbarkeit abhängig zu machen. Zielvorgaben zur Kreislaufwirtschaft wurden bisher nicht formuliert.

Ziele in Bezug auf Abfälle und Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen

Die Autobahn GmbH ist derzeit nicht in der Lage, ein konkret quantifiziertes Ziel zur Recyclingquote festzulegen, da die bestehende Datenlage zu Abfallströmen und Verwertungswegen noch nicht ausreichend ausgereift ist, um eine verlässliche Messung der Recyclingleistung zu ermöglichen.

Dennoch wurden bereits verschiedene strukturierte Maßnahmen angestoßen, um die Grundlage für eine künftige Zielquantifizierung zu verbessern. Dazu zählt insbesondere der schrittweise Ausbau der Datenerfassung und -qualität, unter anderem durch die fortschreitende Digitalisierung der Abfalldokumentation, die ab 2027 auch die Erfassung nicht gefährlicher Abfälle im elektronischen Abfallnachweisverfahren (eANV) einschließen soll, sowie die Dokumentation wiedereingebauter Ausbaustoffe über ZEDAL EBV.

Insgesamt sollen die kontinuierliche Verbesserung der Datengrundlage und die fachliche sowie prozessuale Weiterentwicklung eine zukünftig präzisere und belastbarere Steuerung der Recyclingquote ermöglichen und somit langfristig zu einer Erhöhung der stofflichen Verwertung mineralischer Bau- und Abbruchabfälle beitragen.

Weitere operative Zielvorhaben im Bereich Abfallmanagement an Standorten der Autobahn GmbH

Neben den strategischen Maßnahmen zur Kreislaufwirtschaft setzt die Autobahn GmbH zusätzliche operative Maßnahmen zur Abfalltrennung und Ressourcenschonung an ihren Standorten um. Diese Maßnahmen werden unabhängig von formalen Zielsetzungen durchgeführt und dienen der Umsetzung rechtlicher Vorgaben sowie der Verbesserung der abfallwirtschaftlichen Prozesse. Eine verbindliche Zielableitung ist derzeit nicht möglich, da die Datengrundlage und die heterogenen Standortvoraussetzungen noch nicht ausreichen.

Nutzung von recyceltem Papier und Abfalltrennung an Verwaltungsstandorten und Betriebshöfen

Die Autobahn GmbH des Bundes hat bislang keine verbindlichen Zielsetzungen zur Umsetzung der Getrennthaltungspflichten gemäß § 3 GewAbfV definiert. Nach § 3 Absatz 2 GewAbfV gilt eine

getrennte Sammlung insbesondere dann als technisch nicht möglich, wenn Abfallbehälter an öffentlich zugänglichen Anfallstellen von einer Vielzahl unterschiedlicher Erzeuger genutzt werden; genau diese Voraussetzung ist auf den Rastplätzen der Autobahn GmbH gegeben, sodass eine ordnungsgemäße getrennte Erfassung dort nicht sichergestellt werden kann. Eine fehlende verbindliche Zielsetzung ist zudem darauf zurückzuführen, dass derzeit keine ausreichende Datenbasis zu den abfallrelevanten Rahmenbedingungen an den einzelnen Standorten sowie innerhalb der jeweiligen Verwaltungseinheiten vorliegt.

Zur Schaffung einer belastbaren Informationsgrundlage wurde eine standortübergreifende Zusammenarbeit initiiert, die als Voraussetzung für die Ableitung konkreter Zielsetzungen und die Entwicklung eines strukturierten Maßnahmenplans dient. Dies erfolgt gemeinsam mit der Fachabteilung Abfall- und Stoffstrommanagement, mit besonderem Fokus auf die strategische Weiterentwicklung der Meisterei der Zukunft. Ziel dieser Kooperation ist die Erhebung und Auswertung standortspezifischer Daten, um abfallwirtschaftliche Herausforderungen im öffentlichen Raum sachgerecht bewerten und adressieren zu können.

Nutzung von recyceltem Papier und Abfalltrennung an Rastanlagen

Die Autobahn GmbH betreibt öffentliche Rastplätze, an denen Abfälle von einer Vielzahl unterschiedlicher Nutzender entstehen. Aufgrund der heterogenen und anonymen Abfallerzeugung ist eine getrennte Sammlung praktisch nicht umzusetzen.

Beschreibung der Ressourcenzuflüsse

Materialströme bilden die Grundlage für eine Analyse der kreislaufwirtschaftlichen Potenziale und Risiken. Die für 2023 identifizierten wesentlichsten Hauptströme bleiben im Berichtsjahr 2025 unverändert. Sie umfassen die im Straßen- und Ingenieurbau eingesetzten Schichten sowie die zugehörigen Schutz- und Sicherheitseinrichtungen.

Gebundene Schichten (Asphalt- und Betonkonstruktionen): Straßen mit Asphaltoberbau bestehend aus der Asphaltdeckschicht, der Asphaltbinderschicht und der Asphalttragschicht; oder Straßen mit Betonoberbau, bestehend aus der Fahrbahndecke aus Beton und Tragschichten mit hydraulischem Bindemittel oder Asphalttragschichten.

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

Schutzeinrichtungen: bestehend aus Stahlschutzeinrichtungen oder Betonschutzeinrichtungen.

Da die Erhaltungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz über mehrjährige Prognosen und ein weitgehend konstantes jährliches Finanzierungsvolumen gesteuert werden, zeigen sich Schwankungen in den Materialmengen erst über längere Zeiträume.

Einsatz von Recyclingmaterial

Bei Bauprojekten wird, soweit technische Regelwerke und wirtschaftliche Rahmenbedingungen es zulassen, ein möglichst ressourcenschonender Einsatz von Sekundärmaterial angestrebt. Die eingesetzten Bauprodukte wie Beton, Asphalt und mineralische Ersatzbaustoffe können je nach Qualität der Ausgangsmaterialien und der technischen Umsetzbarkeit vor Ort eingesetzt werden. Die Wiederverwendung kann innerhalb eines Bauvorhabens oder in nachfolgenden Projekten erfolgen.

Die Erhöhung der Recyclingquote ist nur bedingt durch die Autobahn GmbH zu steuern und hängt im Wesentlichen von der am Markt verfügbaren Qualität und Quantität der ausgebauten Stoffe sowie von den technologischen Möglichkeiten der von der Wirtschaft gesteuerten regionalen Mischanlageninfrastruktur ab.

Die Nutzung innovativer Lösungen und Technologien kann mit bautechnischen Risiken verbunden sein, etwa hinsichtlich Qualität, Langlebigkeit oder Schutz von Boden und Wasser. Durch Tests auf Pilotstrecken werden diese Risiken minimiert, wobei der technische Reifegrad solcher Innovationen häufig eine längeren Erfahrungshorizont benötigt.

Einige Materialien, zeigen nach mehreren Wiederverwendungszyklen Degradationseffekte. Bei hohen Mengenanteilen ist daher ein Downcycling, vor allem bei Asphalt und Beton, zu erwarten.

Vorgaben für die Verwendungsmöglichkeiten von Sekundärrohstoffen bei der Autobahn GmbH ergeben sich aus der Ersatzbaustoffverordnung und den technischen Regelwerken im Straßenbau. Auf Basis der Arbeitshilfe „Handbuch Stoffstrommanagement“ werden die dafür erforderlichen Maßnahmen in den Niederlassungen umgesetzt. Das Handbuch unterliegt einem einjährigen Revisionszyklus und wurde 2025 überarbeitet.

Asphalt	Verbesserung der Trennung des Fräsguts (schichtenweises Fräsen nach Vorgaben der VOB/C wird ausgeschrieben)
Fahrbahndecken aus Beton	Nutzung von klinker-reduziertem Zement Nutzung von klimafreundlichen Zementsorten durch Verwendung von Sekundärmaterialien
Ungebundene Schichten	Förderung von Sekundärrohstoffen in der Planungs- und Ausschreibungsphase
Stahlschutzeinrichtung	Förderung der Nutzung von Sekundärrohstoffen in der Planungs- und Ausschreibungsphase

Diese Optimierungsansätze werden, wenn möglich, in einzelnen Bauvorhaben umgesetzt.

Kennzahlen der Ressourcenzuflüsse

Die nachfolgenden Kennzahlen werden auf freiwilliger Basis veröffentlicht. Die verwendeten Materialmengen liegen nicht im operativen oder finanziellen Verantwortungsbereich der Autobahn GmbH, da die Baumaßnahmen durch das Ministerium beauftragt und von Bauunternehmen ausgeführt werden. Gleichwohl erkennt die Autobahn GmbH die wesentlichen Umweltwirkungen der Bauvorhaben und legt die nachstehenden unternehmensspezifischen Kennzahlen ‚Ressourcenzuflüsse‘ daher freiwillig offen.

Ressourcenzuflüsse in Tonnen	Gesamtvolumen 2025 (t)	Rezyklatanteil 2025 (t)	Rezyklatanteil 2025 (%)
Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum Produkte und verwendeten Materialien	13.562.794	3.015.101	22 %
Asphaltdeckschicht - SMA	460.052	27.603	6 %
Asphaltdeckschicht - Offenporig + DSH-V	156.697	0	0 %
Asphaltdeckschicht - Gussasphalt	134.191	46	0 %
Asphaltbinderschicht	1.584.318	575.410	36 %

Ressourcenzuflüsse in Tonnen	Gesamtvolumen 2025 (t)	Rezyklatanteil 2025 (t)	Rezyklatanteil 2025 (%)
Asphalttragschicht	2.032.997	1.055.730	52 %
Oberbeton	65.190	0	0 %
Unterbeton	577.962	0	0 %
Hydraulisch gebundene Tragschicht	988.923	757.766	77 %
Schotter-/Kiestragschicht *	5.262.200	132.581	3 %
Frostschuttschicht *	1.983.821	465.965	23 %
Andere	316.443	0	0 %

Die Erhebung dieser Kennzahlen erfolgt durch eine Abfrage der jährlichen Baustoffverbräuche in den einzelnen Niederlassungen. Die im Jahr 2024 eingeführte Datenabfrage hat die Verfügbarkeit von Informationen zu Materialströmen verbessert und bildet nun die Grundlage für die Veröffentlichung der Kennzahlen zu Ressourcenzuflüsse im Jahr 2025. Darüber hinaus ermöglicht die optimierte Datenerhebung ein effektiveres Monitoring.

Ressourcenabflüsse

Das Kapitel Ressourcenabflüsse gliedert sich in die Bereiche Produkte und Dienstleistungen sowie Abfälle. Bei der Autobahn GmbH stellen die Produkte die Autobahnen selbst dar. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft liegt hier der Schwerpunkt auf einer hohen Langlebigkeit und Reparaturfähigkeit, um die Nutzungsdauer zu maximieren und den Bedarf an neuen Materialien zu reduzieren.

Langlebigkeit

Dimensionierung, Bau und Erhaltung der Straßenkomponenten der Autobahn sind aus betrieblichen, ökologischen und sicherheitstechnischen Gründen auf eine hohe Lebensdauer ausgerichtet.

Da die Deckschichten jedoch aufgrund ihrer Aufgabe als Verschleißschicht die geringste Lebensdauer haben und die Nutzung der gesamten Straße am stärksten beeinflussen, richtet die Autobahn GmbH ihr besonderes Augenmerk auf Asphalt- und Betondeckschichten. Asphaltdeckschichten haben mit durchschnittlich 15 Jahren eine kürzere Lebensdauer als Betondeckschichten mit einer Lebensdauer von durchschnittlich 30 Jahren. Sie lassen sich jedoch wesentlich schneller und ressourcenschonender sanieren.

Zur weiteren Erhöhung der Lebensdauer prüft die Autobahn GmbH technologische Optionen, etwa performanceorientierte Prüfverfahren. Die Autobahn GmbH plant weiterhin den Aufbau einer Straßenaufbaudatenbank, die künftig verlässliche Informationen zur Nutzungsdauer der Oberbauschichten liefern soll.

Aufgrund der limitierten Datenverfügbarkeit zu den Lebenszeiten der einzelnen Straßenschichten können momentan keine quantitativen Ziele gesetzt werden. Eine genaue Messung der Lebensdauer ist außerdem aufgrund von langen Lebenszeiten (15-40 Jahre) und sehr unterschiedlichen Bau-, Witterungs- und Belastungsbedingungen sehr schwierig durchzuführen.

Reparaturfähigkeit

Notwendige Reparaturmaßnahmen zur Verlängerung der Lebensdauer unterscheiden sich je nach Komponente der Straße. Aufgrund unterschiedlicher Umwelteinflüsse, Belastungsklassen und verbauten Materialien unterscheiden sich die Maßnahmen stark in ihrem Umfang und aufkommender Häufigkeit und können somit weder standardisiert noch kann ein universales Rating-System für Reparaturmaßnahmen implementiert werden.

Um die geeigneten Reparaturmaßnahmen festzulegen, führt die Autobahn GmbH alle vier Jahre eine Zustandsbewertung der Autobahnen (ZEB) durch. Dabei werden sämtliche Strecken befahren und wichtige Parameter wie Substanzwerte, Oberflächenbeschaffenheit sowie typische Schadensbilder erfasst. Auf Grundlage dieser Daten wird anschließend die Art und der Umfang der erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen bestimmt.

Zu den Reparaturmaßnahmen für die Asphaltdecken zählen Ausbesserung von Rissen mit Fugen und Reparaturmasse, das Resurfacing, bei dem die alte Asphaltoberfläche abgefräst wird und als recyceltes Material wieder in einer neuen Asphaltdecke verwendet wird, und kleinere Auffüllungen von Schlaglöchern.

Bei Betondecken sind aufgrund der höheren Belastbarkeit weniger Reparaturmaßnahmen als bei Asphaltdecken erforderlich. Dennoch müssen die eingesetzten Fugen alle 5 bis 10 Jahre mit Fugenmasse repariert werden. Partielle Schäden können durch Füller behoben werden, welche bei größeren Schäden aber nahezu keine Anwendung finden.

Für den Unterbau (z. B. Frostschutzschicht) gestalten sich Reparaturen im Nachgang sehr schwierig, jedoch sind diese auch selten notwendig. In diesen Fällen wird eine grundlegende Erneuerung der Materialschicht einer Reparatur vorgezogen.

Bei Betondeckeneinrichtungen sind aufgrund ihrer hohen Belastbarkeit nur selten Reparaturmaßnahmen erforderlich. Im Falle von massiven Unfällen, die Reparaturen an den Betondeckeneinrichtungen erforderlich machen, besteht die Möglichkeit modulare Systeme einzusetzen und bei Schäden auszutauschen. Hingegen ist bei Stahlschutzeinrichtungen der Austausch von einzelnen Planken nicht nur nach Unfällen vonnöten, was mit der Modularität der Stahlschutzeinrichtung möglich ist, sondern auch das verwendete Streusalz im Winter kann die Schutzeinrichtung stark angreifen und so die Lebensdauer verkürzen. Eine weitere Reparaturmaßnahme ist die Wiederverzinkung der Stahlschutzeinrichtung.

Insgesamt stellt die Reparatur eine grundlegende Standardmaßnahme dar, um die Langlebigkeit der Straßen zu gewährleisten.

Abfälle

Die direkten Abfälle der Autobahn GmbH entstehen an den Verwaltungsstandorten, Betriebshöfen sowie an den unbewirtschafteten Rastanlagen. Derzeit liegt allerdings noch keine ausreichende Datenbasis zu diesen Abfallmengen vor.

Die indirekten Abfälle resultieren aus den Bauvorhaben. Die dabei anfallenden ausgebauten Materialien und Abfallmengen befinden sich jedoch nicht im operativen oder finanziellen Verantwortungsbereich der Autobahn GmbH, da die Baumaßnahmen vom Ministerium beauftragt und von Bauunternehmen umgesetzt werden.

Gleichwohl erkennt die Autobahn GmbH die relevanten Umweltwirkungen dieser Bauaktivitäten und arbeitet aktuell an der Verbesserung der Datenerhebung.



Der bei Bauprojekten der Autobahn GmbH anfallende Abfall lässt sich in nicht-gefährlichen und gefährlichen Abfall unterteilen. Ausbaustoffe, die direkt auf der Baustelle ohne Wiederaufbereitung wiederverwendet werden, gelten nicht als Abfall. Materialien, die als nicht gefährlich eingestuft sind, jedoch vor Ort nicht wiederverwendet werden können, unterliegen dem Entledigungswillen und werden daher als ‚nicht gefährlicher Abfall‘ klassifiziert. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft liegt die Verantwortung für eine mögliche Wiederverwendung oder vorgelagerte Wiederaufbereitung dieser Stoffe beim Auftragnehmer. Damit trägt der Auftragnehmer maßgeblich dazu bei, Materialkreisläufe zu schließen, Abfallmengen zu reduzieren und die Ressourceneffizienz zu steigern

Die Abfallströme im Straßenbau bestehen überwiegend aus Aufbruch- und Aushubmaterial, insbesondere Asphalt, Gesteinskörnungen und Beton.

Betonaufbruch aus dem Straßenoberbau ist nahezu vollständig wiederverwertbar und wird regelmäßig als Tragschicht ohne Bindemittel wiedereingebaut. Bei Neubauten überwiegt Bodenaushub aus natürlichen Materialien.

Asphalt kann teer- und pechhaltige Stoffe enthalten, die als gefährlich gelten und thermisch behandelt oder stofflich beseitigt werden. Weitere gefährliche Abfälle sind kontaminierte Beton-, Ziegel- und Keramikreste sowie belasteter Boden.

Für das elektronische Abfallnachweisverfahren nutzt die Autobahn GmbH die ZEDAL-Onlinedienste. Für nicht gefährliche Abfälle ist gemäß NachwV keine Verbleibsdokumentation vorgeschrieben. Die Autobahn GmbH fordert jedoch projektbezogene Nachweise über den Verbleib aller Ausbaustoffe, die in den Außenstellen dokumentiert werden. Ab 2027 ist vorgesehen, neben den bislang gemeldeten gefährlichen Stoffen auch sämtliche nicht gefährlichen Abfälle über das elektronische Nachweisverfahren (eANV) zu dokumentieren.

4. Soziales

4.1 Eigene Belegschaft

Im Rahmen der im Jahr 2023 durchgeführten und im Berichtsjahr 2025 aktualisierten doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben wir Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften unseres Unternehmens identifiziert. Unsere Angaben konzentrieren sich auf folgende Themen:

Arbeitsbedingungen

Kennung	E5-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagert
Beschreibung	Nutzung von recyceltem Papier sowie Trennung von Abfällen an den Standorten der Autobahn GmbH (Rastanlagen)

Sichere Beschäftigung

Kennung	S1-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz- und Mittelfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Haustarifvertrag stellt hohes Schutzniveau der eigenen Belegschaft sicher

Arbeitszeit

Kennung	S1-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Positive Auswirkungen auf die eigene Belegschaft durch geregelte und verlässliche Schichtplanung sowie Gleitzeitregelung

Angemessene Entlohnung

Kennung	S1-PI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Angemessene Entlohnung der eigenen Belegschaft

Sozialer Dialog

Kennung	S1-PI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Sicherstellung der Mitbestimmungsrechte der eigenen Belegschaft ("gelebte Mitbestimmung", "Kommunikation auf Augenhöhe")

Tarifverhandlungen, einschließlich der Quote der durch Tarifverträge abgedeckten Arbeitskräften

Kennung	S1-PI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurzfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Sehr hohe Quote an Arbeitskräften, die durch Tarifverträge abgedeckt werden (ca. 90 %)

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Kennung	S1-PI-06
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Zielgruppenspezifische Leistungen und Benefits tragen zu einer hohen Arbeitnehmerzufriedenheit bei (z.B. in Form von Arbeitszeitmodellen, der Möglichkeit des Homeoffice etc.)

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Kennung	S1-O-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Chance
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hohe Mitarbeiterzufriedenheit durch Zielgruppenspezifische Leistungen und Benefits tragen zu einer hohen Arbeitnehmerzufriedenheit bei (z.B. in Form von Arbeitszeitmodellen, der Möglichkeit des Homeoffice etc.) und trägt dadurch zu einer höheren Produktivität, Leistungsfähigkeit und Arbeitsergebnisqualität bei

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Kennung	S1-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Verstöße gegen Arbeitsgesetze und -vorschriften bzgl. Arbeits- und Gesundheitsschutz

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Kennung	S1-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Auswirkungen auf physische und psychische Belastungsgrenzen der Mitarbeiter:innen durch hohen Anforderungs- und Spezialisierungsanspruch

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Kennung	S1-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hohes Gefahrenrisiko für den Betriebsdienst bspw. durch den Verkehr der Autobahn bei Baustellen- oder Unfallabsicherungen

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Kennung	S1-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hohe Krankheits- und/oder Unfallquoten aufgrund einer unzureichenden Arbeitsmittelausstattung

Fachkräftemangel (entity-specific)

Kennung	S1-R-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Risiko des (ungeplanten/höheren) Arbeitskräftemangels: Wenn es einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften in der Bau- und Infrastrukturbranche gibt, kann dies zu höheren Lohnkosten führen, da Unternehmen gezwungen sind, qualifizierte Arbeitskräfte zu rekrutieren und zu binden.

Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Kennung	S1-PI-07
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Sicherstellung, dass gleicher Lohn für gleiche Arbeit standortübergreifend bezahlt wird bei der Autobahn GmbH

Schulungen und Kompetenzentwicklung

Kennung	S1-PI-08
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hohes und differenziertes Angebot an Weiterbildungen für die eigene Belegschaft und dadurch Weiterbildungsmöglichkeiten für eigene Belegschaft.

Schulungen und Kompetenzentwicklung

Kennung	S1-O-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Chance
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Motiviertes gut ausgebildetes Personal trägt zu einem erheblichen Teil dazu bei, dass die Autobahn GmbH erfolgreich arbeiten kann

Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen

Kennung	S1-PI-09
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Arbeitsplätze mit bedarfsangepasster Ausstattung für Menschen mit Einschränkungen

Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen

Kennung	S1-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz- und Mittelfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Mangelhafte Einrichtungen für Menschen mit Einschränkungen (insb. in den Autobahnmeistereien). Menschen mit Seheinschränkungen können sich dort z.B. nicht ohne Einschränkungen bewegen.

Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Kennung	S1-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Diversität

Kennung	S1-PI-09
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Arbeitsplätze mit bedarfsangepasster Ausstattung für Menschen mit Einschränkungen

Datenschutz

Kennung	S1-PI-10
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Sicherstellung des Datenschutzes der eigenen Belegschaft



Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens

Im Berichtsjahr 2025 wurde das Personalmanagement der Autobahn GmbH einem tiefgreifenden organisationalen Wandel unterstellt. Dabei wurden sowohl Strukturen kritisch reflektiert, Organisationseinheiten neu aufgestellt, Prozesse optimiert sowie wichtige Entscheidungen zur Vermittlung von Führungs- und Kulturleitlinien (Vgl. Kapitel 5. Governance) getroffen.

Dazu wurde ein neues HR-Operating Model bzw. Governance-Modell eingeführt, welches die Organisation auf die Bedürfnisse der „internen Kunden“ (Führungskräfte und Beschäftigte allgemein) ausrichtet, mit dem Ziel, klare Zuständigkeiten und kompetente Ansprechpartner für die personalrelevanten Anliegen und Abläufe unternehmensweit sicherzustellen. So wurden Doppelstrukturen abgebaut, die Rolle des Personalmanagements als Dienstleistungsorientierte HR-Beratung und Serviceorientierte Expertenorganisation geschärft und ein Projektmanagement Office eingerichtet, welches strategisch relevante HR-Projekte operative und fachliche unterstützt.

Konzept	Personalstrategie und Projektmanagement Office
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-06; S1-O-01; S1-O-02; S1-PI-08; S1-O-03; S1-R-02; S1-PI-09; S1-NI-04; S1-NI-06
Wesentliche Themen	- Arbeitsbedingungen (einschließl. angemessener Löhne, Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Arbeitszeit, sichere Beschäftigung, sozialer Schutz) - Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit, Betriebsräte, Mitbestimmungsrechte der Arbeitnehmer und Kollektivverhandlungen - Gesundheit und Sicherheit - Aus- und Weiterbildung - Vielfalt und Gleichbehandlung (Geschlechtergleichstellung, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen, Nichtdiskriminierung, Antibelästigung, Maßnahmen gegen Gewalt)
Inhalt	Um das Personalmanagement weiter zu professionalisieren, wurde im Berichtsjahr 2025 die Personalstrategie in einem transparenten Dialogprozess unter Mitwirkung der Personalverantwortlichen der Niederlassung und der Zentrale erarbeitet. Mit der Personalstrategie verfolgt die Autobahn GmbH das Ziel, die Dienst- und Serviceorientierung weiter auszubauen und sich im Wettbewerbsumfeld als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Mit den drei Säulen „Ganzheitlichkeit“, „Nachhaltigkeit“ und „Wettbewerbsorientierung“ setzt die Personalstrategie den Handlungsrahmen für Projekte, Prozesse und Produkte des Unternehmensbereichs Personal und damit auch für die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmensbereichen. Die Personalstrategie definiert den strategisch-inhaltlichen Rahmen für das Personalmanagement und knüpft an die Unternehmensstrategie an. Es zielt darauf ab, zielgruppenspezifische Lösungen entsprechend den Lebensphasen der Beschäftigten zu entwickeln und ein gesundes, sicheres und inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen, welches über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus ausgestaltet wird und die individuelle Entwicklungsperspektive der Beschäftigten stärker in den Fokus rückt. Die Umsetzung der personalstrategischen Inhalte wird durch ein im Berichtsjahr 2025 eingesetztes Projektmanagement-Office zusätzlich unterstützt.
Anwendungsbereich	Alle Beschäftigte der Autobahn GmbH
Verantwortlichkeit	Unternehmensbereich Personal (Geschäftsbereich Strategisches Personalmanagement und Personalfürsorge)
Verfügbarkeit des Konzepts	Die Inhalte der Personalstrategie wurden im Rahmen einer Infobroschüre aufbereitet und Ende 2025 zunächst den Führungskräften im Unternehmensbereich Personal zur Verfügung gestellt. Die weitere unternehmensweite Kommunikation und Distribution an alle Beschäftigten ist für Jahr 2026 geplant.

Konzept	Tarifwerk der Autobahn GmbH
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-03; S1-PI-07; S1-PI-05; S1-PI-04; S1-PI-01; S1-PI-02; S1-NI-01; S1-O-01
Wesentliche Themen	- Arbeitsbedingungen (einschließl. angemessener Löhne, Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Arbeitszeit, sichere Beschäftigung, sozialer Schutz) - Sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit, Betriebsräte, Mitbestimmungsrechte der Arbeitnehmer und Kollektivverhandlungen - Gesundheit und Sicherheit - Aus- und Weiterbildung - Vielfalt und Gleichbehandlung (Geschlechtergleichstellung, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen, Nichtdiskriminierung, Antibelästigung, Maßnahmen gegen Gewalt)
Inhalt	Das Tarifwerk wurde speziell für die Tarifbeschäftigten der Autobahn GmbH des Bundes entwickelt und umfasst alle grundlegenden Tarifbestimmungen für diese. Es besteht im Kern aus dem Manteltarifvertrag (MTV Autobahn GmbH), der die wesentlichen Beschäftigungsgrundlagen regelt, ferner dem Tarifvertrag über das Entgeltgruppenverzeichnis (TV EGV Autobahn GmbH) mit Regelungen zur Eingruppierung. Zusätzlich wurden Tarifverträge für Nachwuchskräfte der Autobahn GmbH (Auszubildende und Studierende) sowie Kraftfahrer abgeschlossen. Tarifverträge über die Errichtung eines Übergangsbetriebsrats und zur Regelung der Betriebsstruktur bei der Autobahn GmbH stellen seit Betriebsstart 2021 eine umfassende und flächendeckende Vertretung der Beschäftigten sicher und komplettieren das Tarifwerk. Sowohl der Manteltarifvertrag als auch der Tarifvertrag über das Entgeltgruppenverzeichnis folgen in der Grundstruktur dem Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVöD). Die weiteren Arbeitsbedingungen sind durch lokalen bzw. unternehmensweite Betriebs- und Gesamtbetriebsvereinbarungen ausgestaltet.
Anwendungsbereich	Alle Beschäftigten
Verantwortlichkeit	Unternehmensbereich Personal (Geschäftsbereich Beschäftigungsbedingungen und Mitbestimmung) sowie die örtlichen Betriebsräte und der Gesamtbetriebsrat
Verfügbarkeit des Konzepts	Webseite der Autobahn GmbH

Konzept	Verhaltenskodex der Autobahn GmbH
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-10; S1-NI-05; S1-NI-01
Wesentliche Themen	Vielfalt und Gleichbehandlung (Geschlechtergleichstellung, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen, Nichtdiskriminierung, Antibelästigung, Maßnahmen gegen Gewalt)
Inhalt	Im Berichtsjahr 2025 wurde der unternehmensweite Verhaltenskodex aktualisiert und im Rahmen einer informativen Kommunikationskampagne an die Beschäftigten vermittelt. Er ist eine Art unternehmensinternes Grundgesetz und gilt als verbindliche Leitlinie im beruflichen Alltag. Der Verhaltenskodex zeigt, welche Verhaltensweisen den ökonomischen, ökologischen und ethischen Wertmaßstäben des Unternehmens entsprechen. Der Verhaltenskodex war zu aktualisieren, da die vorherige Fassung noch aus dem Oktober 2021 stammt und sich seitdem sowohl intern als auch extern Anpassungsbedarf ergeben hat. Darüber hinaus sind auch neue Themen, wie z.B. die digitale Verantwortung oder Social Media hinzugekommen.
Anwendungsbereich	Alle Beschäftigten der Autobahn GmbH
Verantwortlichkeit	Zentrale und Niederlassungen
Verfügbarkeit des Konzepts	Intranet der Autobahn GmbH

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen

Konzept	Verhaltenskodex der Autobahn GmbH
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-10; S1-NI-05; S1-NI-01
Wesentliche Themen	Vielfalt und Gleichbehandlung (Geschlechtergleichstellung, gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen, Nichtdiskriminierung, Antibelästigung, Maßnahmen gegen Gewalt)
Inhalt	Im Berichtsjahr 2025 wurde der unternehmensweite Verhaltenskodex aktualisiert und im Rahmen einer informativen Kommunikationskampagne an die Beschäftigten vermittelt. Er ist eine Art unternehmensinternes Grundgesetz und gilt als verbindliche Leitlinie im beruflichen Alltag. Der Verhaltenskodex zeigt, welche Verhaltensweisen den ökonomischen, ökologischen und ethischen Wertmaßstäben des Unternehmens entsprechen. Der Verhaltenskodex war zu aktualisieren, da die vorherige Fassung noch aus dem Oktober 2021 stammt und sich seitdem sowohl intern als auch extern Anpassungsbedarf ergeben hat. Darüber hinaus sind auch neue Themen, wie z.B. die digitale Verantwortung oder Social Media hinzugekommen.
Anwendungsbereich	Alle Beschäftigten der Autobahn GmbH
Verantwortlichkeit	Zentrale und Niederlassungen
Verfügbarkeit des Konzepts	Intranet der Autobahn GmbH

Verfahren	Verhaltenskodex der Autobahn GmbH
Inhalt	Im Falle von Verstößen gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) stehen den Beschäftigten der Autobahn GmbH anonyme Kontaktmöglichkeiten in allen Niederlassungen und der Zentrale zur Verfügung. AGG-geschultes Personal in der Zentrale und den Niederlassungen prüft die eingehenden Informationen und qualifiziert, verfolgt und dokumentiert die eingegangenen Beschwerden, um so zu einer Reduzierung negativer Auswirkungen beizutragen.
Anwendungsbereich	Alle Beschäftigten
Verantwortlichkeit	Unternehmensbereich Personal (Geschäftsbereich Strategisches Personalmanagement und Personalfürsorge)
Verfügbarkeit des Verfahrens	Intranet der Autobahn GmbH

Regelmäßige Informationskampagnen und weitergehende Informationen auf den gängigen Kommunikationskanälen wie dem Intranet (IdA) sollen die Bekanntheit der oben genannten Verfahren und Informationen sichern und standortspezifische Ansprechpartner für einen unerschwerften Kontakt vermitteln.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze

Das Personalmanagement der Autobahn GmbH unterstützt die Erreichung der Unternehmensziele und entwickelt hierfür zielgruppenspezifische Unterstützungsleistungen, die keine zeitlich begrenzte Maßnahmen darstellen, sondern als HR-Services, (Dienst-)Leistungen und Benefits fester Bestandteil der Personalarbeit in den Niederlassungen sowie der Zentrale zur Verfügung stehen. Diese Aktivitäten und Serviceleistungen tragen dazu bei, bestehende Auswirkungen, Risiken und Chancen zu managen und die Wirksamkeit dieser Services und HR-Angebote kontinuierlich zu verbessern.

Maßnahme	Umsetzung des Tarifwerks der Autobahn GmbH
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-01; S1-PI-04; S1-O-01-; S1-PI-05; S1-PI-07; S1-PI-03;
Wesentliche Themen	- Arbeitsbedingungen (Sichere Beschäftigung, Angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit, Existenz von Betriebsräten, Tarifverhandlungen) - Gleichbehandlung (Gleicher Lohn für gleiche Arbeit)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Die Autobahn GmbH des Bundes gehört zu 100 % dem Bund. Ein Verkauf der Geschäftsanteile an private Investoren ist durch das Grundgesetz (Art. 90 Abs. 2) ausgeschlossen. Die Autobahn GmbH bietet ihren Tarifbeschäftigten attraktive Tarifikonditionen: - Die Eingruppierung und das Entgelt richten sich nach der konkret auszuübenden Tätigkeit. Die Eingruppierung erfolgt aufgrund der persönlichen Eignung tatsächlich übertragenen Tätigkeiten - Beschäftigte erhalten darüber hinaus ein garantiertes, volles 13. Monatseinkommen und werden durch einen Unternehmensbonus am Unternehmenserfolg beteiligt - Beschäftigte können außerdem auf wesentliche Vorteile aus dem Öffentlichen Dienst zählen. Tarifliche Besitzstände wurden im Rahmen des Einführungs- und Überleitungstarifvertrags (EÜTV Autobahn GmbH) umfassend gesichert. - Der allgemeine Kündigungsschutz nach dem Kündigungsschutzgesetz (KSchG) sowie die besonderen gesetzlichen Kündigungsschutzbestimmungen (z.B. für Betriebsratsmitglieder, schwerbehinderte Menschen, Mitarbeiter in Elternzeit, langjährige Beschäftigte etc.) sind auf das gesamte Bundesgebiet ausgeweitet worden (Tarifgebiet West und Ost) - Die betriebliche Altersvorsorge des öffentlichen Dienstes (VBL) wird weitergeführt. Die Mitbestimmungsorgane (Betriebsräte und der Gesamtbetriebsrat) werden in Bezug auf die weitere Ausgestaltung des Tarifwerkes und standortspezifischer Betriebsvereinbarungen als Interessenvertreter der Beschäftigten der Autobahn GmbH stark eingebunden (siehe Ausführungen in 4.1 Eigene Belegschaft). Der Haustarifvertrag der Autobahn GmbH des Bundes bildet die Grundlage für eine transparente, diskriminierungsfreie und geschlechtsneutrale Entgeltgestaltung im Sinne des § 21 Entgelttransparenzgesetz. Die tariflichen Regelungen tragen dazu bei, die Gleichbehandlung von Frauen und Männern bei der Entgeltfindung sicherzustellen und strukturelle Entgeltbenachteiligungen zu vermeiden. Die Entgeltfindung erfolgt auf Basis eines klar strukturierten Entgeltsystems mit Entgeltgruppen und Stufen, die an objektive Kriterien geknüpft sind. Die Eingruppierung richtet sich nach den Anforderungen der übertragenen Tätigkeit, insbesondere nach Qualifikation, Verantwortung und Schwierigkeit der Aufgaben. Persönliche Merkmale wie Geschlecht oder individuelle Verhandlungsmacht sind tariflich ausgeschlossen. Durch die tariflich festgelegten Entgeltgruppen und Stufen ist für Beschäftigte nachvollziehbar geregelt, welches Entgelt für vergleichbare Tätigkeiten vorgesehen ist. Damit erfüllt der Tarifvertrag eine zentrale Voraussetzung der Gleichbehandlung, indem er die Vergleichbarkeit von Entgelten für gleiche oder gleichwertige Arbeit ermöglicht.

	Die Kriterien für die Eingruppierung und die Stufenentwicklung sind tariflich normiert und gelten einheitlich für alle Beschäftigten. Entgeltsteigerungen erfolgen insbesondere zeit- und erfahrungsbezogen über festgelegte Stufenlaufzeiten und nicht aufgrund individueller Aushandlungsprozesse. Dadurch wird das Risiko geschlechtsbezogener Entgeltunterschiede, wie sie häufig bei frei verhandelten Gehaltsbestandteilen auftreten, deutlich reduziert. Zulagen, Zuschläge und Sonderzahlungen sind ebenfalls tariflich geregelt und an klar definierte Voraussetzungen geknüpft. Auch hier finden sich keine geschlechtsbezogenen Differenzierungsmöglichkeiten. Der Haustarifvertrag enthält keine Regelungen, die Teilzeitbeschäftigte oder Beschäftigte mit familienbedingten Unterbrechungen systematisch benachteiligen. Entgeltansprüche und Stufenentwicklungen knüpfen grundsätzlich an die ausgeübte Tätigkeit und tariflich definierte Zeiten an. Damit wirkt der Tarifvertrag mittelbaren Benachteiligungen entgegen, die insbesondere Frauen aufgrund häufiger Teilzeit- oder Elternzeitphasen betreffen könnten. Ein wesentliches Element zur Förderung der Entgeltgleichheit liegt in der starken Tarifbindung. Individuelle Entgeltentscheidungen außerhalb des Tarifgefüges sind nur in engen, tariflich definierten Grenzen möglich. Dadurch wird der Einfluss subjektiver Bewertungen oder informeller Entscheidungsprozesse minimiert, die erfahrungsgemäß ein erhöhtes Risiko für Entgeltungleichheiten bergen.
Verfügbarkeit des Verfahrens	Intranet der Autobahn GmbH
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Maßnahme	Steigerung der Arbeitgeberattraktivität
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-06; S1-O-02
Wesentliche Themen	Arbeitsbedingungen (Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Zur Steigerung der Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit als Arbeitgebermarke bietet die Autobahn GmbH ihren Beschäftigten eine Vielzahl an Leistungen und Benefits an. Die Angebote decken die Bereiche Familie und Freizeit, persönliche Mobilität, finanzielle Vorteile und Gesundheit ab Benefits im Bereich „Familie und Freizeit“: - Betriebsvereinbarungen zum mobilen Arbeiten und Telearbeit - Betriebsvereinbarung zur Arbeit im europäischen Ausland - Programm awo Lifebalance zur individuellen Lebensberatung und Notfallbetreuung in Ausnahmesituationen - attraktive Mitarbeitendenrabatte (Corporate Benefits) - Zugang zum Sozialwerk mit kostengünstigen Ferienunterkünften - Eltern-Kind-Büros für flexible Betreuungssituationen - Freizeitausgleich für ehrenamtliches Engagement - Möglichkeit zu Altersteilzeit - Möglichkeiten zur Weiterbeschäftigung im Ruhestand Benefits im Bereich „persönliche Mobilität“: - Zuschuss zum DeutschlandJobTicket für die Nutzung des ÖPNV, - Tarifvertrag zur Entgeltumwandlung zum Zwecke des Leasings von Fahrrädern - Fahrsicherheitstrainings, wenn beruflich erforderlich - Kostenfreie Nutzung der E-Ladevorrichtungen an ausgewählten Standorten Benefits im Bereich „finanzielle Vorteile“: - Mitarbeiterempfehlungsprogramm mit Prämien bei erfolgreicher Vermittlung von Fach- und Führungskräften - Zielerreichung - betriebliche Altersvorsorge sowie vermögenswirksame Leistungen - vergünstigte Versicherungstarife - Inanspruchnahme der Wohnungsfürsorge des Bundes
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Maßnahme	Steigerung der Arbeitgeberattraktivität
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-02; S1-O-01; S1-O-02; S1-PI-06; S1-NI-01
Wesentliche Themen	Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit, Vereinbarkeit und Berufs- und Privatleben)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Um die Vereinbarkeit von Privatem und Beruf sicherzustellen, die Mitarbeiterzufriedenheit zu erhöhen und damit auch gute Arbeitsbedingungen sicherzustellen, bietet die Autobahn GmbH flexible Arbeitszeitregelungen in Form von (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen und weiteren internen Regelwerken an. Darunter zählen - BV Telearbeit und BV Mobiles Arbeiten für ein ortsunabhängiges Arbeiten - Verlängerung der gesetzlichen Frist zur Kappung von Zeitguthaben - Verlängerung der gesetzlichen Frist zur Kappung des Erholungsurlaubs - Festlegung eines Gleitzeitrahmens (BV Gleitzeit) - Freizeitausgleich für ehrenamtliche Tätigkeiten - Arbeitsbefreiung als Wahlhelfer bzw. Wahlhelferin unter Fortzahlung des Entgelts Um die Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeiten sicherzustellen und belastende Arbeitszeiten zu vermeiden, wird die Einhaltung der Ruhe- bzw. Pausenzeiten streng kontrolliert. Dafür unterhält die Autobahn GmbH eine digitale Software für die Erfassung von Arbeitszeiten. An wenigen Standorten, wie z.B. den Autobahnmeistereien, an denen die digitale Infrastruktur noch nicht vollumfänglich zugänglich bzw. funktionsfähig ist, unterstützen Zeiterfassungskoordinatoren und -koordinatorinnen die Dokumentation der Arbeitszeit. Damit wird die Einhaltung der gesetzlichen Höchstarbeitszeiten sichergestellt und belastende Arbeitszeiten vermieden. Bei Mitarbeitenden im Straßenbetriebsdienst wird zusätzlich auf eine Rotation der Schichtarbeit, Verlängerung der Vorausplanung von Arbeitszeiten und Verringerung übermäßiger Überstunden geachtet.
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung



Maßnahme	Autobahn GmbH als (Aus-)Bildungsstätte
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-R-02; S1-O-03
Wesentliche Themen	▪ Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Weiterbildung und Kompetenzentwicklung)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Qualifizierung sowie die Aus- und Weiterbildung unserer Beschäftigten liegen in unserem eigenen Interesse und sind unsere Antwort auf den Fachkräftemangel und den demografischen Wandel. Die Autobahn GmbH bietet Schülerinnen und Schülern passende Möglichkeit für einen Einstieg in unser Unternehmen: ▪ Für Berufseinsteiger bietet die Autobahn GmbH die Ausbildung zum Straßenwärter bzw. Straßenwärterin sowie die Ausbildung für Kaufleute für Büromanagement an Eine weitere Einstiegsmöglichkeit besteht über das Duale Studium. Die Hochschulkooperation umfasst Ende 2025 insgesamt 22 Hochschulstandorte deutschlandweit. Das Angebot umfasst dabei sowohl ein ausbildungsintegriertes als auch ein praxisintegriertes duales Bachelorstudium in den Studiengängen: ▪ Bauingenieurwesen ▪ Elektrotechnik und Ingenieurtechnik ▪ Telematik Seit Oktober 2025 besteht zudem ein autobahneigenes Traineeprogramm, welches speziell für Bachelorabsolventinnen und Bachelorabsolventen im Bauingenieurwesen entwickelt wurde und zum Stichtag 31.12.2025 in insgesamt 5 Niederlassungen angeboten wird. Der Bedarf an qualifizierten Straßenwärterinnen und Straßenwärtern lässt sich bei der Autobahn GmbH kurzfristig nicht über den Arbeitsmarkt oder mit übergegangenen Auszubildenden decken, weshalb das Instrument „Quereinstieg“ eingeführt wurde. Die Richtlinie stellt die Zugangsvoraussetzungen, den Ablauf und die Durchführung des Quereinstiegs als Instrument zur kurzfristigen Deckung des Personalbedarfs im Straßenbetriebsdienst dar. Dieses zwölfmonatige Programm für Quereinsteigende bereitet auf die Aufgaben im Straßenbetriebsmanagement vor und schließt den Erwerb des Führerscheines der Klasse C/CE ein. Zum Ende des Jahres 2025 waren im Unternehmen 408 Quereinsteigende beschäftigt. Eine Fortführung dieses Programms ist für 2026 vorgesehen und ergänzt die Berufsausbildung mit kurzfristigen Einstellungsmöglichkeiten
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Maßnahme	Bildungskatalog und Kompetenzentwicklung
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-08; S1-O-03
Wesentliche Themen	▪ Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Weiterbildung und Kompetenzentwicklung)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Qualifizierung sowie die Aus- und Weiterbildung unserer Beschäftigten liegen in unserem eigenen Interesse und sind unsere Antwort auf den Fachkräftemangel und den demografischen Wandel. Mit dem Zukunftscampus hat die Autobahn GmbH einen zentralen Lernort geschaffen, dessen Aufgabe es ist, das Lern- und Bildungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen kontinuierlich anzubieten und weiterzuentwickeln. Neben dem Angebot an fachlichen und überfachlichen Schulungen sowie E-Learnings für alle Beschäftigten, stehen auf der Lernplattform KARL auch spezielle Angebote für Führungskräfte, weibliche Mitarbeitende sowie Ausbilderinnen und Ausbilder zur Verfügung. Im Berichtszeitraum 2025 wurde das Angebot an Präsenz- und Online-Schulungen weiter ausdifferenziert und an die Bedarfe und Bedürfnisse der Beschäftigten angepasst. Die Standorte für Präsenzs Schulungen wurden beibehalten, um die Vernetzung und das Miteinander der Kolleginnen und Kollegen im Rahmen der angebotenen Schulungen weiter zu fördern. Mit der 4. Auflage unseres Bildungskatalogs wurde die Anzahl an verfügbaren und über die Lernplattform KARL bereitgestellten Schulungen erweitert.
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Maßnahme	Steigerung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-NI-02; S1-NI-03; S1-R-01
Wesentliche Themen	Arbeitsbedingungen (Gesundheitsschutz und Sicherheit)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Das Gesundheitsmanagement sowie die Arbeitssicherheit haben das Ziel, die physische, psychische und soziale Gesundheit der Mitarbeitenden zu stärken und Unfälle sowie berufsbedingte Erkrankungen zu vermeiden. Für die ganzheitliche Implementierung einer gesundheitsförderlichen Arbeitswelt stellt die Autobahn GmbH ihren Beschäftigten unterschiedliche Unterstützungsmaßnahmen zur Verfügung. Im Bereich der mentalen Gesundheit: - Vor- und Nachsorge bei potenziell traumatisierenden Ereignissen im Straßenbetrieb - Die umfassende Durchführung der Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen (nach § 5 ArbSchG). - Eine ganzheitliche Gesundheitsplattform inklusive Mitarbeitendenunterstützung mit Insite Interventions bietet Lernangebote und Beratungsleistungen für die individuelle Gesundheitsförderung Im Bereich Ergonomie: - Ergonomieberatungen am Arbeitsplatz - Pilotprojekt zur Nutzung von Exoskeletten im Tätigkeitsfeld Brückenprüfung - Pilotprojekt zur Nutzung von Deskbikes und Walking Pads in der Verwaltung - Im Bereich medizinische Versorgung: - Vorsorgeangebote im Sinne der ArbMedVV: Pflicht-, Angebots-, Wunschvorsorgen Im Gefahrenraum der Autobahn GmbH: - Schulungen und Sicherstellung der vorschriftsgerechten Absicherung von Bau- und Arbeitsstellen auf und an der Autobahn gemäß Richtlinie RSA 21 - Verpflichtende Unterweisungen zur Gewährleistung der Arbeitssicherheit (bspw. Sommer- und Winterdienst) - Fahrsicherheitstrainings für Beschäftigte im Gefahrenraum Autobahn - Soziale Absicherung in Form einer Grundfähigkeitsversicherung für Beschäftigte im Gefahrenraum Autobahn
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Maßnahme	Umsetzung der Rahmeninklusionsvereinbarung
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S1-PI-09; S1-NI-04
Wesentliche Themen	Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Mit einer Rahmeninklusionsvereinbarung macht die Autobahn GmbH den hohen Stellenwert der Inklusion im Unternehmen sichtbar. Die Vereinbarung haben die Geschäftsführung, die Gesamtschwerbehindertenvertretung und der Gesamtbetriebsrat bereits im April 2023 unterzeichnet. Die in der Rahmeninklusionsvereinbarung definierten strategischen und operativen Handlungsfelder adressieren die individuellen Bedarfe von Beschäftigten mit Einschränkungen und sollen die Teilhabe dieser Beschäftigtengruppe an einem diskriminierungs- und vorurteilsfreiem Arbeitsumfeld sicherstellen. Dazu zählen u.a. Arbeitsplätze für Menschen mit Behinderung oder ihnen Gleichgestellte zu erhalten und zu sichern, Neueinstellungen von Menschen mit Behinderung zu fördern, Ausbildungsplätze für Jugendliche mit Behinderung anbieten zu können und Praktika für diese zu fördern, Rahmenbedingungen für Sensibilisierungen und Qualifizierungen von Mitarbeitenden und Führungskräften zur Inklusion zu definieren sowie ein möglichst hohes Maß an Barrierefreiheit für schwerbehinderte Beschäftigte in den arbeitstäglichen Herausforderungen zu erzielen – insbesondere in den Bereichen Arbeitsplatz und IT-Ausstattung, der (digitalen) Kommunikation sowie der Gebäudegestaltung. Im Berichtsjahr 2025 wurde die weitere Vernetzung und der Wissenstransfer unter den Inklusionsteams verstärkt. Diese gestalten eine inklusive Arbeitsumgebung, setzen sich für gleiche Chancen der Mitarbeitenden ein und implementieren die dafür nötigen Maßnahmen. Zum Kern eines Inklusionsteams zählen neben einer zuständigen Vertrauensperson in der Regel ein Betriebsratsmitglied, eine Ansprechperson für Personalfürsorge bzw. des Betrieblichen Gesundheitsmanagements, eine Fachkraft für Arbeitssicherheit sowie jemand, der zum Betrieblichen Eingliederungsmanagement berät. Dafür arbeiten sie mit dem Gesundheitsmanagement und der Inklusionsbeauftragten zusammen. Im Interesse der Förderung barrierefreier Kommunikation beschäftigt die Autobahn GmbH zudem seit 2024 eine eigene Gebärdensprachdolmetscherin.
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Maßnahme	Datenschutz
Kennung	S1-PI-10
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Wesentliche Themen	Entwicklung (Schulungen und Kompetenzentwicklung)
Inhalt, Umfang und Ziel der Maßnahme	Als Unternehmen der kritischen Infrastruktur (KRITIS) unterliegt die Autobahn GmbH strengen Datenschutz- und Sicherheitsanforderungen. Die Stabsstelle Datenschutz der Zentrale berät und unterstützt sowohl die Geschäftsführung als auch die Geschäftsbereiche und Datenschutzkoordinierenden in den Niederlassungen, die mit der internen Umsetzung der datenschutzrechtlichen Vorgaben betraut sind. Darüber hinaus ist ein externer Datenschutzbeauftragter bestellt, der mit den gesetzlich vorgesehenen Aufgaben beauftragt ist. Die Mitarbeitenden werden im Rahmen einer zu unterzeichnenden Erklärung verpflichtet, die datenschutzrechtlichen Anforderungen nach der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und geltender Gesetze einzuhalten. Weitere datenschutzrechtliche Anforderungen sowie der Umgang mit internen Regelungen zum Datenschutz sind Gegenstand einer jährlich stattfindenden Pflichtschulung, die alle Beschäftigten der Autobahn GmbH absolvieren.
Zeithorizont	Dauerhafte Umsetzung

Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen

Im Jahr 2023 wurde unsere Nachhaltigkeitsstrategie mit unseren Nachhaltigkeitszielen vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen. Die darin beschriebenen Ziele sind Bestandteil und Ausgangspunkt für unsere Maßnahmen und Konzepte zur Zielerreichung.

Im Zusammenhang mit dem [Kapitel 4.1 Eigene Belegschaft](#) haben wir uns folgende drei Ziele gesetzt:

Kontinuierliche Weiterentwicklung der Mitarbeitendenzufriedenheit

Wir haben uns das Ziel gesetzt, die Mitarbeitendenzufriedenheit kontinuierlich weiterzuentwickeln. Um dieses Ziel zu monitoren, wurde die Zufriedenheitsbefragung „PulsCheck“ als relevantes Instrument eingeführt, welche alle zwei Jahre unter allen Beschäftigten der Autobahn GmbH durchgeführt wird.

Die folgenden Ergebnisse aus der Zufriedenheitsbefragung 2025 bestätigen eine positive Tendenz der Zielerreichung:

- Die Teilnahmequote konnte gegenüber 2023 erhöht werden, insbesondere im Segment Betrieb & Verkehr. Dadurch hat sich die Aussagekraft der Ergebnisse verbessert.
- Die Autobahn GmbH als Arbeitgeberin wird insgesamt positiv bewertet.
- Die Weiterempfehlungsbereitschaft ist im Vergleich zu 2023 gestiegen von 62,7 % auf 69,5 % in 2025.
- Es gibt einen guten Zusammenhalt im Team und eine hohe Zufriedenheit bei den Arbeitsinhalten/-aufgaben.
- Beschäftigte, die in den letzten beiden Jahren zur Autobahn GmbH gekommen sind, zeigen sich zufriedener als Beschäftigte, die bereits vor 2023 bei der Autobahn GmbH beschäftigt waren.
- Durch den auf 40 Fragen erweiterten und inhaltlich weiterentwickelten Fragebogen liegen differenziertere Ergebnisse als 2023 vor.

Für die weitere Ergebnisanalyse wurden Projektgruppen in den Niederlassungen sowie in der Zentrale gebildet, welche sich ab Ende 2025 mit der Ableitung, Abstimmung und Umsetzung von wirkungsvollen und messbaren Maßnahmen befassen. Mit dem Ziel, eine positive Weiterentwicklung der Befragungsergebnisse bei der Folgebefragung 2027 zu erreichen.

Reduzierung der meldepflichtigen Arbeitsunfälle um 5 % bis 2030

Unser Ziel ist es, die meldepflichtigen Arbeitsunfälle (in 2022: 486; in 2023: 462; 2024: 488) unter allen Beschäftigtengruppen der Autobahn GmbH gesamthaft um 5 Prozent bis 2030 gegenüber 2022 zu reduzieren.

Im Berichtsjahr 2025 stellte sich das Unfallgeschehen wie folgt dar:

- Meldepflichtige Arbeitsunfälle (gesamt > 3 Tage Abwesenheit): 539
- Schwere Arbeitsunfälle (gesamt > 20 Tage Abwesenheit): 141
- Tödliche Unfälle: 0

Anhebung des Frauenanteils in E3-Führungspositionen auf 30 % bis 20230

Im Zuge der Ausarbeitung der Nachhaltigkeitsstrategie beschloss die Geschäftsführung am 16. Februar 2023 die Führungskräfteebenen 1 und 2 neu zu definieren und eine Führungsebene 3 einzuführen – eine Definition der Führungskräfteebenen wird im [Kapitel 4.1 Eigene Belegschaft](#) zur Verfügung gestellt. Ziel dabei war, Führungsverantwortung an das untere Management zu delegieren und ausgewählte Führungskräfte der Ebene 3 bereits früh für eine Nachfolgeplanung zu identifizieren.

Für diese Ebene wurde eine Zielquote für den Frauenanteil in Höhe von 30 % festgelegt, die bis Ende 2030 erreicht werden soll. Der Anteil weiblicher Führungskräfte in der Führungsebene 3 hat sich seit 2023 kontinuierlich und positiv weiterentwickelt.

	2023	2024	2025
Frauenanteil in der FKE 3	25,9 %	27,5 %	27,8 %

Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens

Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens

Mitarbeitende gesamt per 31.12.2025	Headcount	15.319
Mitarbeitende auf dauerhaften Stellen per 31.12.2025	Headcount	13.849
davon Beschäftigte Tarif	%	93,0
davon Zugewiesene	%	3,8
davon Gestellte	%	2,4
davon Beschäftigte AT (außertariflich)	%	0,8
davon Frauen	%	24,4
davon Männer	%	75,6
Nachwuchskräfte	Headcount	879
Mitarbeitende auf befristeten Stellen per 31.12.2025	Headcount	182
Mitarbeitende auf passiven Stellen per 31.12.2025	Headcount	380
Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter	Headcount	29
Austritte von Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen 01.01.2025-31.12.2025	Headcount	758
Ø Mitarbeitende auf dauerhaften Stellen 01.01.2025-31.12.2025	Headcount	13.630
Fluktuationsrate von Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen 01.01.2025–31.12.2025	%	5,6

Kennzahl	Definition
Mitarbeitende gesamt per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden in Köpfen
Mitarbeitende auf dauerhaften Stellen per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen in Köpfen
Davon Beschäftigte Tarif	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Tarifbeschäftigten auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen
Davon Zugewiesene	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Beamten auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen
Davon Gestellte	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Gestellten auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen
Davon Beschäftigte AT (außertariflich)	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven außertariflich Beschäftigten auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen
Davon Frauen	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven weiblichen Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen
Davon Männer	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven männlichen Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen
Mitarbeitende auf befristeten Stellen per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden auf befristeten Stellen in Köpfen
Mitarbeitende auf passiven Stellen per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden auf passiven Stellen in Köpfen
Nachwuchskräfte	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Nachwuchskräfte in Köpfen (Studierende, Stipendiaten, Werkstudenten, Auszubildende und Praktikanten)
Leiharbeiternehmer bzw. Leiharbeitnehmerin	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Leiharbeiternehmer/innen in Köpfen
Austritte von Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen	Anzahl der im Personalsystem enthaltenen Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) zum Stichtag, die zwischen zwei Stichtagen (t=0 und t=1) das Unternehmen verlassen haben. Jahresbetrachtung 2025
Ø Mitarbeitende auf dauerhaften Stellen	Mittelwert der zu beliebigen, aber fest gewählten Stichtagen im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen in Köpfen (Monatsletzter) Hier 01.01.2025-31.12.2025.
Fluktuationsrate von Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen	Anzahl der im Personalsystem enthaltenen Mitarbeitenden auf dauerhaften Stellen (Kopfzahl) zum Stichtag, die zwischen zwei Stichtagen (t=0 und t=1) das Unternehmen verlassen haben im Verhältnis zu dem durchschnittlichen Personalbestand aktiver Mitarbeitender auf dauerhaften Stellen im Beobachtungszeitraum (Kopfzahl) Hier 01.01.2025-31.12.2025.

Anteil Frauen/Männer an Gesamtbeschäftigtenzahl (dauerhafte Stellen)

Geschlecht	Zahl der Beschäftigten (Köpfe)
Männlich	10.464
Weiblich	3.379
Divers	1
Keine Angaben	5
Gesamt	13.849

Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens

Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens		
Leiharbeitnehmer/innen per 31.12.2025	Headcount	29
Kennzahl	Definition	
Leiharbeitnehmer/innen per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Leiharbeitnehmer/innen in Köpfen	

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Übersicht der Vertretungsorgane der betrieblichen Mitbestimmung zum Stichtag 31.12.2025

Niederlassung Gremien	Nord	Nord-bayern	Nord-ost	Nord-west	Ost	Rhein-land	Süd-bayern	Süd-west	West	West-falen	Zentrale
Betriebsrat	3	4	4	6	4	3	3	3	6	5	1
Jugendausbil-dungsvertretung	3	4	1	4	4	3	1	2	4	5	0
Schwerbehinder-tenvertretung	3	4	2	6	4	3	2	3	6	5	1
Gesamtanzahl der Gremien	9	12	7	16	12	9	6	8	16	15	2

Kennzahlen Diversität

Diversität		
Mitarbeitende in Führungsebene 1, 2 & 3 per 31.12.2025 (Gesamt)	Headcount	1.314
Frauen in Führungsebenen 1, 2 & 3	Headcount	358
Führungsebene 1	%	26,9
Führungsebene 2	%	23,1
Führungsebene 3	%	27,8
Männer in Führungsebenen 1, 2 & 3	Headcount	956
Führungsebene 1	%	73,1
Führungsebene 2	%	76,9
Führungsebene 3	%	72,2

Kennzahl	Definition
Mitarbeitende in Führungsebene 1, 2 & 3 per 31.12.2025 (Gesamt)	Anzahl der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 1 & 2 & 3 (Kopfzahl)
Frauen in Führungsebenen 1, 2 & 3	Anzahl der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven weiblichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 1, 2 & 3 (Kopfzahl)
Führungsebene 1	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven weiblichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 1 (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 1 (Kopfzahl)
Führungsebene 2	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven weiblichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 2 (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 2 (Kopfzahl)
Führungsebene 3	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven weiblichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 3 (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 3 (Kopfzahl)
Männer in Führungsebenen 1, 2 & 3	Anzahl der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven männlichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 1 & 2 (Kopfzahl)
Führungsebene 1	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven männlichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 1 (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 1 (Kopfzahl)
Führungsebene 2	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven männlichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 2 (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 2 (Kopfzahl)
Führungsebene 3	Anteil der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven männlichen Mitarbeitenden der Führungsebenen 3 (Kopfzahl) im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden der Führungsebenen 3 (Kopfzahl)

Altersverteilung

Altersverteilung	Beschäftigtenzahl
Mitarbeitende < 30 Jahre gesamt per 31.12.2025	2.393
Mitarbeitende 30-49 Jahre gesamt per 31.12.2025	6.750
Mitarbeitende ≥ 50 Jahre gesamt per 31.12.2025	6.176
Gesamt	15.319

Kennzahl	Definition
Mitarbeitende < 30 Jahre gesamt per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden < 30 Jahre in Köpfen
Mitarbeitende 30-49 Jahre gesamt per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden 30-49 Jahre in Köpfen
Mitarbeitende ≥ 50 Jahre gesamt per 31.12.2025	Summe der zum 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden ≥ 50 Jahre in Köpfen

Angemessene Entlohnung

Die Entlohnung der Beschäftigten wird im Tarifwerk der Autobahn GmbH für ihre Beschäftigten geregelt. Aktuelle Informationen zu Entgelttabellen stehen den Beschäftigten und Interessierten sowohl auf der Webseite als auch im Intranet der Autobahn GmbH zur Verfügung.

Soziale Absicherung

Im Falle von krankheitsbedingten Verdienstaussfällen bietet die Autobahn GmbH Beschäftigten im Straßenbetriebsdienst die folgende Leistung an:

- Grundfähigkeitsversicherung für Beschäftigte im Gefahrenraum Autobahn (Begriff umfasst den Bereich der Autobahnen und die angrenzenden Bereiche, in denen ein Kontakt mit dem Kfz-Verkehr nicht ausgeschlossen werden kann)

Menschen mit Behinderungen

Menschen mit Behinderung	
Menschen mit Behinderung (GmbH-weit)	6,95 %*

*Der Wert entspricht der Anzeigenpflicht nach dem Schwerbehindertenrecht § 163 Abs. 2 SGB IX

Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Übersicht der Pflichtschulungen und Teilnahmequote (Stand: 12/2025)

Schulungen / Unterweisungen	fertiggestellt	Quote
Basisschulung Datenschutz = Zu Datenschutz geschultes Personal (Pflichtschulung jährlich per 31.12.2025)	13.335	92 %
Basisschulung Informationssicherheit = Zu InfoSec geschultes Personal (Pflichtschulung jährlich per 31.12.2025)	13.408	92 %
Basisschulung Compliance = Zu Compliance geschultes Personal (Pflichtschulung 3-jährig: Zeitraum Dez 2023 – Dez 2025 per 31.12.2024)	13.859	96 %
Unterweisung Arbeitssicherheit* = Zu Arbeitssicherheit geschultes Personal (Pflichtschulung jährlich per 31.12.2025)	13.584	94 %

Grundgesamtheit der Beschäftigten = 14.506 aktiv Beschäftigte

* = Winterdienst und Bürotätigkeiten zusammengeführt, Duplikate entfernt

Anzahl tatsächlich durchgeführter Schulungsthemen

Anzahl tatsächlich durchgeführter Schulungsthemen nach Kategorien im gesamten Jahr 2025

Führungskräftetraining	34
Fachschulungen	190
Softskill Schulungen	65
Gesamt	289

Anzahl erfolgreicher Schulungsteilnahmen 2025

Anzahl erfolgreicher Schulungsteilnahmen 2025

Präsenzs Schulungen	6.787
Onlineschulungen	10.077
Gesamt	16.864

Angebot E-Learnings

Angebot E-Learnings

Anzahl verfügbarer E-Learnings in 2025 (ohne verpflichtende Schulungen)	240
Abgeschlossene E-Learnings im gesamten Jahr 2025 (ohne verpflichtende Schulungen)	13.198

Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit

Die Autobahn GmbH erhebt Kennzahlen zu folgenden Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für das Geschäftsjahr 2025:

Meldepflichtige Arbeits- und Wegeunfälle (> 3 Tage Abwesenheit)	Anzahl	539
Davon schwere Unfälle (> 20 Tage Abwesenheit)	Anzahl Tage	141
Davon tödliche Unfälle	Anzahl	0
Zu Arbeitssicherheit geschultes Personal	Anzahl	13.584

Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Anteil der Beschäftigten mit Anspruch auf familiären Urlaub

Neben den gesetzlich garantierten Ansprüchen auf familiären Urlaub bietet die Autobahn GmbH ihren Beschäftigten Freistellungen unter Fortzahlung des Entgelts nach M-TV §29 Abs. 1 bis 6 an:

- Niederkunft des Lebenspartners
- Umzug aus betrieblichen Gründen
- Schwere Erkrankung eines Angehörigen, Kindes, Betreuungsperson

Mitarbeitende in Elternzeit 01.01.2025-31.12.2025	Headcount	450
Davon Frauen in Elternzeit	%	46,2
Davon Männer in Elternzeit	%	53,8

Definition:

Mitarbeitende in Elternzeit 01.01.2025-31.12.2025	Summe der im Zeitraum 01.01.2025- 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven Mitarbeitenden unabhängig der Stellenart in Köpfen mit der Abwesenheitsart Elternzeit
Davon Frauen in Elternzeit	Anteil der im Zeitraum 01.01.2025- 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven weiblichen Mitarbeitenden unabhängig der Stellenart in Köpfen mit der Abwesenheitsart Elternzeit im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden unabhängig der Stellenart in Köpfen mit der Abwesenheitsart Elternzeit
Davon Männer in Elternzeit	Anteil der im Zeitraum 01.01.2025- 31.12.2025 im Personalsystem enthaltenen aktiven männlichen Mitarbeitenden unabhängig der Stellenart in Köpfen mit der Abwesenheitsart Elternzeit im Verhältnis zu allen aktiven Mitarbeitenden unabhängig der Stellenart in Köpfen mit der Abwesenheitsart Elternzeit

Kennzahlen Vergütung (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)

Die Autobahn GmbH bereitet die Umsetzung des Entgelttransparenz-Gesetzes vor. Im Zuge dessen sind neue Leitlinien und Analyseverfahren vorgesehen. Für das Berichtsjahr 2025 werden daher keine Daten offengelegt.

4.2 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Verantwortung in der Wertschöpfungskette

Die Wahrung von Arbeitnehmerrechten, fairen Arbeitsbedingungen und insbesondere die Gewährleistung der physischen Sicherheit bei Arbeiten unter Verkehr sind für Die Autobahn GmbH des Bundes ein zentrales Anliegen. Da wir als öffentliche Auftraggeberin an das Vergaberecht gebunden sind, erfolgt die Steuerung dieser Themen primär über formale Eignungsprüfungen vor Vertragsabschluss sowie durch hohe Sicherheitsstandards in der Ausführung.

Im Folgenden legen wir dar, welche wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wir in unserer Wertschöpfungskette identifiziert haben und wie wir diesen im Rahmen unseres rechtlichen Mandats begegnen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die folgende Tabelle fasst die identifizierten wesentlichen Themen (IROs) zusammen, die sich für die Arbeitskräfte in unserer Wertschöpfungskette ergeben.

Arbeitsbedingungen

Kennung	S2-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette.
Beschreibung	Ausbeutung von Menschen im außereuropäischen Ausland

Arbeitsbedingungen

Kennung	S2-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Risiko (ungeplanter) rechtlicher Schwierigkeiten / gesellschaftlicher Skandal aufgrund schlechter Arbeitsbedingungen

Sichere Beschäftigung

Kennung	S2-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Gesamte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Großer staatlicher Auftraggeber sorgt für sichere Arbeitsplätze bei den Auftragnehmern.

Arbeitszeit

Kennung	S2-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Die Arbeitszeiten der Arbeiterinnen und Arbeiter, die in der Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH im außereuropäischen Ausland tätig sind, können erheblichen Einfluss auf deren Gesundheit und Wohlbefinden haben.

Angemessene Entlohnung

Kennung	S2-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Die Entlohnung (inkl. Sozialleistungen, Versammlungsfreiheit und Tarifverträge) der Arbeiterinnen und Arbeiter, die in der Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH tätig sind, kann erheblichen Einfluss auf deren Gesundheit und Wohlbefinden haben und damit wiederum auf die Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf.

Sozialer Dialog

Kennung	S2-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle positive Auswirkung
Zeithorizont	Mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Positiver Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Arbeitende in der vorgelagerten Wertschöpfungskette durch Lieferantendialoge.

Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben

Kennung	S2-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Die Entlohnung und Sozialleistungen für Arbeiterinnen und Arbeiter sind wichtige Aspekte für deren Lebensqualität und die Lebensqualität derer Familien und können diese negativ beeinflussen.

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Kennung	S2-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Die Sicherheit am und auf dem Weg zum Arbeitsplatz der Arbeiterinnen und Arbeiter, die in der Wertschöpfungskette der Autobahn GmbH tätig sind, kann erheblichen Einfluss auf deren Gesundheit und Wohlbefinden haben (inkl. Todesfälle). Arbeiterinnen und Arbeiter in Bauprojekten und der Instandhaltung von Autobahnen sind häufig Gefahren am Arbeitsplatz ausgesetzt (z. B. durch Dämpfe, Staub, Asbestbelastung alter Infrastruktur).

Gesundheitsschutz und Sicherheit

Kennung	S2-PI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Schutz von Arbeitsrechten und Förderung von sicheren Arbeitsumgebungen in der Wertschöpfungskette (z.B. beim Einsatz von Chemikalien)

Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Kennung	S2-NI-06
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Potenziell negative Auswirkungen auf Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Schulungen und Kompetenzentwicklung

Kennung	S2-NI-08
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Potenziell negative Auswirkungen auf Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.



Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung

Menschen mit Behinderungen	S2-NI-07
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Potenziell negative Auswirkungen auf Schulungen und Kompetenzentwicklung für Arbeitende in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz

Kennung	S2-NI-09
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Potenziell negative Auswirkungen auf Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Diversität

Kennung	S2-NI-10
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Potenziell negative Auswirkungen auf Diversität in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Angemessene Unterbringung

Kennung	S2-NI-11
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Keine angemessene Unterbringung von Arbeitenden in der Wertschöpfungskette

Wasser- und Sanitäreinrichtungen

Kennung	S2-NI-12
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Kein oder mangelhafter Zugang zu Wasser- und Sanitäts-einrichtungen für Arbeitende in der Wertschöpfungskette

Datenschutz

Kennung	S2-NI-13
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Missachtung von Datenschutz von Arbeitenden in der Wertschöpfungskette

Unsere Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Die Achtung der Menschenrechte und die Sicherstellung fairer Arbeitsbedingungen sind zentrale Grundsätze der Autobahn GmbH. Diese Verpflichtung ist in unserem Verhaltenskodex verankert, der für alle Beschäftigten und Geschäftspartner gilt.

Als öffentliche Auftraggeberin unterliegen wir strengen gesetzlichen Anforderungen. Bei jedem Vergabeverfahren wird geprüft, dass kein Ausschlussgrund nach §§ 123 und 124 GWB vorliegt. Damit soll sichergestellt werden, dass Anbieter keine Verstöße gegen arbeits-, sozial- oder umweltrechtliche Verpflichtungen begehen.

Die Umsetzung dieser Grundsätze erfolgt durch verbindliche Prozesse im Einkauf und in der Compliance-Organisation.

Verhaltenskodex der Autobahn GmbH

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S2-NI-01, S2-NI-06, S2-NI-09, S2-NI-11, S2-NI-13, S2-PI-02
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	Menschenrechte, Compliance, Gleichbehandlung
Inhalt	Der Verhaltenskodex legt fest, dass wir von unseren Geschäftspartnern rechtskonformes und integrires Verhalten erwarten. Dies umfasst die Achtung der Menschenrechte, den Schutz vor Diskriminierung und Gewalt sowie die Einhaltung des Datenschutzes. Wir fordern, dass diese Grundsätze auch in der tieferen Lieferkette weitergegeben werden.
Anwendungsbereich	Alle Lieferanten und Dienstleister in der Wertschöpfungskette
Verantwortlichkeit	Stabsstelle Compliance, Einkauf, Vergabe, Fachbereiche und Geschäftsführung
Standards/Initiativen Dritter	Nationale Gesetze und Verordnungen (GWB, VgV, UVgO, StGB), EU-Vorgaben (DSGVO)
Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Eine direkte Berücksichtigung oder Einbeziehung der Interessen von Arbeitnehmenden in der Wertschöpfungskette bei der Erstellung oder Überarbeitung des Verhaltenskodex hat bisher nicht stattgefunden. Der Dialog mit den beauftragten Unternehmen (Vertragspartnern) erfolgt anlassbezogen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben im Vergabeprozess.
Verfügbarkeit	Der Verhaltenskodex ist im Intranet abrufbar.

Gesetzliche Steuerung

Für die operativen Themenbereiche Gesundheitsschutz und Sicherheit (S2-NI-05, S2-PI-03), Arbeitsbedingungen (S2-NI-02 Arbeitszeit, S2-NI-03 Entlohnung, S2-NI-04 Work-Life-Balance, S2-NI-12 Wasser/Sanitär), Qualifikation (S2-NI-07) sowie Sichere Beschäftigung (S2-PI-01) existieren bei der Autobahn GmbH keine weiteren gesonderten unternehmensinternen Konzepte.

Als öffentliche Auftraggeberin ist die Autobahn GmbH an das strenge Vergaberecht gebunden. Die Steuerung dieser sozialen Standards erfolgt daher nicht über eigene strategische Regelwerke, sondern ausschließlich über die operative Anwendung der geltenden gesetzlichen Vorschriften im Vergabeprozess sowie im Baustellenbetrieb. Die konkrete Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgaben (wie z. B. die Eignungsprüfung nach GWB oder die Anwendung der Baustellenverordnung) wird im [Abschnitt Maßnahmen](#) beschrieben.

Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen

Ein direkter, strukturierter Dialog der Autobahn GmbH mit den einzelnen Arbeitskräften in unserer Wertschöpfungskette (beispielsweise durch systematische Befragungen zur Zufriedenheit oder dedizierte Lieferantendialoge zu ESG-Themen) findet aktuell nicht statt.

Dies liegt maßgeblich in den Vorgaben des öffentlichen Vergaberechts begründet: Es besteht keine direkte Vertragsbeziehung und kein arbeitsrechtliches Direktionsrecht der Autobahn GmbH gegenüber dem Personal der Auftragnehmer. Die Einbeziehung der Arbeitskräfte vor Ort auf den Baustellen – etwa durch Sicherheitsunterweisungen oder Baubesprechungen zur Abwendung von Gefahren – obliegt in der operativen Verantwortung den beauftragten Bauunternehmen sowie den gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren (SiGeKo). Die Durchführung dieser Sicherheitsmaßnahmen ist Bestandteil unserer vertraglichen Vorgaben, stellt jedoch kein direktes eigenes Einbeziehungsformat der Autobahn GmbH dar.

Verfahren zur Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können

Die Autobahn GmbH stellt sicher, dass auch Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (z. B. Mitarbeitende von Bauunternehmen oder Lieferanten) Zugang zu Mechanismen haben, um Bedenken zu äußern oder Verstöße zu melden.

Elektronisches Hinweisgebersystem

Für die Meldung von Rechtsverstößen oder Missständen steht auch ein elektronisches Hinweisgebersystem der Autobahn GmbH externen Personen offen. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette können hier anonym und vertraulich Hinweise geben, beispielsweise zu Verstößen gegen Arbeitsschutzgesetze, Mindestlohnregelungen oder Menschenrechte. Eingehende Hinweise werden durch die Stabsstelle Compliance geprüft. Im Berichtsjahr sind im System keine bestätigten Hinweise eingegangen, die Arbeitnehmende in der Wertschöpfungskette betreffen. Entsprechend kam es in der Vergangenheit auch zu keinen bekannten Kündigungen von Vertragsbeziehungen aufgrund eines solchen Hinweises.

Meldung von Sicherheitsmängeln vor Ort

Auf Baustellen können akute Sicherheitsbedenken direkt an den Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) oder die örtliche Bauüberwachung adressiert werden. Diese sind gemäß Baustellenverordnung verpflichtet, auf die Einhaltung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzpläne (SiGe-Plan) zu achten und bei Gefahr im Verzug unmittelbar einzugreifen, um die Sicherheit am Arbeitsplatz wiederherzustellen. Die Behebung erfolgt unmittelbar vor Ort zur Abwendung akuter Gefahren. Ein unternehmensweiter, zentraler Prozess zur systematischen Auswertung dieser baustellenspezifischen Bedenken ist darüber hinaus aktuell nicht etabliert.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Um die Einhaltung sozialer Standards sicherzustellen und Risiken für Arbeitskräfte in der Lieferkette zu minimieren, setzen wir auf die strikte Anwendung des Vergaberechts sowie auf technische Sicherheitsstandards im Baubereich.

Sicherstellung der Compliance durch Vergaberecht

Als öffentliche Auftraggeberin steuert die Autobahn GmbH die Einhaltung sozialer Mindeststandards in der Lieferkette primär über den Vergabeprozess. Durch die konsequente Anwendung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) soll sichergestellt werden, dass öffentliche Aufträge nur an rechtstreue und zuverlässige Unternehmen vergeben werden.

Abfrage von Ausschlussgründen nach GWB

Adressiertes wesentliches Thema	Arbeitsbedingungen / Menschenrechte / Compliance
Adressiertes wesentliches IRO	Alle identifizierten negativen Auswirkungen (S2-NI-01 bis S2-NI-14)
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Bei jedem Vergabeverfahren wird von den Bietern standardmäßig abgefragt, dass kein Ausschlussgrund nach §§ 123, 124 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) vorliegt. Dies dient der Sicherstellung, dass Auftragnehmer gesetzliche Pflichten erfüllen, insbesondere: ▪ Einhaltung arbeitsrechtlicher Verpflichtungen (z.B. Arbeitszeit, Mindestlohn). ▪ Einhaltung sozialrechtlicher Verpflichtungen (z.B. Sozialversicherungsbeiträge). ▪ Zahlung von Steuern und Abgaben. Ergänzend verpflichten wir alle Dienstleister zur Einhaltung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO), um den Schutz personenbezogener Daten zu gewährleisten. Dies erfolgt operativ dadurch, dass in jeder Leistungsbeschreibung für Leistungen, bei denen personenbezogene Daten verarbeitet werden, ein entsprechender verbindlicher Textbaustein der Stabsstelle Datenschutz integriert wird. Ziel: Ausschluss von Unternehmen, die gegen soziale oder rechtliche Standards verstoßen.
Umfang der Maßnahme	Bundesweit bei allen Vergabeverfahren der Autobahn GmbH.
Zeithorizont	Laufend

Förderung der Teilhabe

Zur Förderung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Arbeitsleben nutzen wir die spezifischen Instrumente des Vergaberechts. Wo es die Art der Leistung zulässt, machen wir gezielt von der Möglichkeit Gebrauch, Aufträge bevorzugt an Werkstätten für Menschen mit Behinderungen zu vergeben. Dies trägt direkt zur Sicherung von Arbeitsplätzen für diesen Personenkreis bei.

Bevorzugte Vergabe an Werkstätten

Adressiertes wesentliches Thema	Beschäftigung und Inklusion
Adressiertes wesentliches IRO	S2-NI-08
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Wir prüfen bei Ausschreibungen, ob eine Vergabe an Werkstätten für Menschen mit Behinderungen (WfbM) oder blindenfreundliche Betriebe möglich ist. Ist dies der Fall, nutzen wir die Möglichkeit der bevorzugten Vergabe gemäß § 118 GWB. Die Abfrage und Prüfung dieses Punktes ist prozessual implementiert und erfolgt standardmäßig in jedem Bekanntmachungsformular (via eForms) Ziel: Förderung der Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen in der Lieferkette.
Umfang der Maßnahme	Anlassbezogen bei geeigneten Leistungsgegenständen.
Zeithorizont	Laufend

Schutz im Gefahrenraum Autobahn

Baustellen auf Autobahnen zählen zu den Arbeitsplätzen mit hohem Gefährdungspotenzial. Die Autobahn GmbH übernimmt Verantwortung für den Schutz aller auf der Strecke tätigen Personen – auch jener unserer Auftragnehmer. Durch die verbindliche Vorgabe hoher Sicherheitsstandards (insbesondere RSA 21) und deren Überwachung soll das Unfallrisiko im fließenden Verkehr minimiert und sichere Arbeitsbedingungen für das Baustellenpersonal gewährleistet werden.

Sicherung von Arbeitsstellen (RSA 21)

Adressiertes wesentliches Thema	Gesundheitsschutz und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	S2-NI-05, S2-PI-03
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Zur Gewährleistung der körperlichen Unversehrtheit des Baustellenpersonals (eigene und fremde Arbeitskräfte) wenden wir verbindliche Sicherheitsstandards an: ▪ RSA 21: Anwendung der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ zur korrekten Absicherung gegenüber dem fließenden Verkehr. ▪ SiGeKo: Bestellung von Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinatoren gemäß Baustellenverordnung. Ziel: Vermeidung von Arbeitsunfällen im Gefahrenraum Autobahn.
Umfang der Maßnahme	Auf allen Baustellen im Streckennetz der Autobahn GmbH.
Zeithorizont	Laufend

Unsere Ziele im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Für den Bereich der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurden im Berichtsjahr 2025 keine gesonderten, über die gesetzliche Compliance hinausgehenden quantitativen Ziele festgelegt. Der Grund hierfür liegt in den spezifischen Rahmenbedingungen des öffentlichen Vergaberechts, an das die Autobahn GmbH gebunden ist. Als öffentliche Auftraggeberin ist unsere direkte Einflussnahme auf die internen Prozesse, Kennzahlen oder Zielsetzungen unserer Auftragnehmer rechtlich begrenzt. Unsere Steuerungsmöglichkeit konzentriert sich daher primär auf den Auswahlprozess vor Vertragsabschluss.

Anstelle quantitativer Zielwerte setzen wir auf vollständige Rechtskonformität bei Vergabeverfahren. Hierzu erfolgt bei jedem Verfahren die standardisierte Abfrage der Ausschlussgründe gemäß §§ 123 und 124 GWB. Unsere Beschaffungsstrategie folgt dem Prinzip der Nulltoleranz gegenüber Bietern, die gegen arbeits- oder sozialrechtliche Mindeststandards verstoßen.

4.3 Betroffene Gemeinschaften

Verantwortung für Anwohnende und Gesellschaft im Wandel

Die Autobahn ist eines der dichtesten und meistfrequentierten Autobahnnetze Europas. Diese Infrastruktur bildet das Rückgrat der Mobilität und ist unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie den internationalen Güterverkehr. Wir verstehen unsere Aufgabe der Daseinsvorsorge jedoch nicht nur technisch-funktional, sondern eingebettet in einen gesellschaftlichen Kontext. Der Bau, Betrieb und Erhalt von Autobahnen stellt immer einen Eingriff in den Lebensraum von Menschen dar – sei es durch Flächeninanspruchnahme, Lärmemissionen oder die Veränderung von Landschaftsbildern.

Im Berichtsjahr 2025 vollziehen wir einen wesentlichen Schritt in unserer Berichterstattung: Wir transformieren unsere bisherige Themenstruktur, die sich am Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) orientierte, hin zur Logik der European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Das vorliegende Kapitel 4.3 Betroffene Gemeinschaften bündelt daher Themen, die im Vorjahr noch auf verschiedene Kapitel verteilt waren (u.a. „4.5.2 Lärmschutz“ und „4.5.5 Anwohnende und Gesellschaft“) und betrachtet sie nun ganzheitlich unter dem Aspekt der sozialen Auswirkungen auf externe Stakeholder.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die folgende Tabelle fasst die identifizierten wesentlichen Themen (IROs) zusammen.

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften

Kennung	S3-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Lärmbelästigung: Der Bau und Betrieb von Autobahnen können erheblichen Lärm verursachen, was Anwohner und Gemeinden in der Nähe beeinträchtigen kann

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften

Kennung	S3-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Wirtschaftliche Auswirkungen: Autobahnen können wirtschaftliche Vorteile für Gemeinden bringen, indem sie die Erreichbarkeit verbessern, den Handel fördern und zur Standortattraktivität für Wirtschaft und Anwohner beitragen.

Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften

Kennung	S3-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Sicherstellung des Transports von Gütern und Menschen zur Versorgung der Gemeinschaft, wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses jedes Einzelnen im Rahmen einer freiheitlich demokratischen Grundordnung

Bodenbezogene Auswirkungen

Kennung	S3-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Landnutzung: Der Neu- und Ausbau von Autobahnen erfordert oft Flächeninanspruchnahmen, welche zum Eingriff in die Landschaftsstruktur und zu Landnutzungskonflikten führen können. Durch die Inanspruchnahme von Natur- und Kulturlandschaft können landwirtschaftlich und gewerblich sowie zur Erholung genutzte Flächen verloren gehen.

Sicherheitsbezogene Auswirkungen

Kennung	S3-PI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Nachgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Verkehrssicherheit: Autobahn GmbH hat Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Die Autobahn GmbH sollte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Nutzer entwickeln und umsetzen, indem sie kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und finanziellen Mitteln umsetzt. Dies können verkehrsrechtliche, verkehrstechnische, bauliche oder betriebliche Maßnahmen sein.

Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften

Kennung	S3-PI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Lokale Gemeinden und betroffene Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände können sich im Zuge des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren beteiligen, um eigene Belange vorzutragen und eigene Recht zu wahren.

Meinungsfreiheit

Kennung	S3-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Intensiver öffentlicher Widerstand kann zu Störungen in der Planung und zu Verzögerungen im Bauablauf und damit zu Kostensteigerungen bei der Projektumsetzung führen.

Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

Wir steuern die wesentlichen Auswirkungen durch folgende Konzepte und operative Rahmenwerke:

Konzept zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB)

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S3-PI-04, S3-R-01
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	Bürgerrechte und politische Rechte von Gemeinschaften/Meinungsfreiheit
Inhalt	Der Erfolg unserer Projekte hängt maßgeblich von der Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung und der regionalen Stakeholder ab. Aktives Entgegensetzen der örtlichen Stakeholder birgt das Risiko von Verzögerungen mit ökonomischen Folgen bis hin zum Scheitern von Vorhaben. Um diesem Risiko zu begegnen und demokratischen Anforderungen gerecht zu werden, verfolgen wir einen dualen Ansatz der Beteiligung, der formelle Rechtswahrung und direkte, niederschwellige Kommunikation umfasst: 1. Formelle Rechtswahrung: Das Fundament bildet die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zur Baurechtschaffung (gesetzliche Vorgabe zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 25 VwVfG bei nicht nur unwesentlichen Auswirkungen; Planfeststellung gem. § 17 FStrG und Anhörungsverfahren gem. § 73 VwVfG werden von zuständiger Behörde nach Antragstellung durch Autobahn GmbH durchgeführt). 2. Projektkommunikation/(Frühe) Öffentlichkeitsbeteiligung: Wir betrachten die (Frühe) Öffentlichkeitsbeteiligung nicht als bloße Pflichterfüllung, sondern als Chance, möglichst frühzeitig relevante Informationen über lokale Gegebenheiten und Betroffenheiten zu erhalten und in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Dieser Prozess, der sich an der VDI-Richtlinie 7000 orientiert, beginnt bereits in der frühen Planungsphase. Wir wollen so Risiken frühzeitig erkennen und Planungen optimieren, bevor technische oder rechtliche Zwangspunkte entstehen.
Anwendungsbereich	Das Konzept gilt bundesweit für alle Planungs- und Bauvorhaben der Autobahn GmbH, insbesondere bei Neubau und Erweiterung.
Verantwortlichkeit	Operative Projektleitungen und Unternehmenskommunikation in den Niederlassungen; strategische Weiterentwicklung durch das „Fachboard Projektkommunikation/(Frühe) Öffentlichkeitsbeteiligung“
Standards/Initiativen Dritter	- Verwaltungsverfahrensgesetz (§§ 25, 73 VwVfG) - Bundesfernstraßengesetz (§ 17f. FStrG) - VDI-Richtlinie 7000 (Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung)
Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Die Einbeziehung erfolgt durch die Durchführung von Öffentlichkeitsveranstaltungen sowie Informationen über die Internetseite der Autobahn GmbH. Der Fokus liegt auf Transparenz und dem frühzeitigen Erkennen von Konflikten und Widerständen.
Verfügbarkeit	Die gesetzlichen Grundlagen sind öffentlich. Den betroffenen Gemeinschaften wird unser Beteiligungskonzept nicht über die Herausgabe interner Prozessrichtlinien zugänglich gemacht.

Weitere wesentliche Themen: Lärmschutz, Landnutzung und Versorgungssicherheit

Für die nachfolgend beschriebenen wesentlichen Themen (IROs) hat die Autobahn GmbH keine gesonderten, unternehmensspezifischen Policies oder Konzepte im Sinne des ESRS erstellt. Der Grund hierfür liegt in der hohen Regulierungsdichte unseres Sektors: Als beliehenes Unternehmen des Bundes ist unser Handeln in diesen Bereichen durch gesetzliche Vorgaben und staatliche Richtlinien geregelt. Die Steuerung erfolgt daher nicht über strategische Einzelkonzepte, sondern durch die direkte operative Umsetzung dieser Rechtsnormen, wie in Kapitel [Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften](#) detailliert beschrieben.

Lärmschutz (S3-NI-01)

Der Schutz der Anwohnenden vor Verkehrslärm ist in Deutschland durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) für Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie durch die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) für Bestandsstrecken geregelt. Strategisch und rechtlich differenzieren wir dabei unverändert zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung. Die Lärmvorsorge greift bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen und begründet einen Rechtsanspruch. Unser primäres Konzept ist es hierbei, Lärmprobleme bereits durch eine schalltechnisch optimierte Trassierung zu vermeiden (z. B. Abstand zu schutzbedürftigen Gebieten, Einschnitt). Wo dies nicht möglich ist, setzen wir vorrangig auf aktive Lärmschutzmaßnahmen direkt an den Autobahnen (lärmmindernde Straßenoberflächen, Lärmschutzwälle/-wände) und ergänzend auf passive Maßnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter). Im Gegensatz dazu ist die Lärmsanierung an bestehenden, baulich unveränderten Strecken eine freiwillige Leistung des Bundes ohne Rechtsanspruch, wobei auch hier aktive Maßnahmen den Vorrang haben. Da diese rechtlichen Vorgaben wenig Raum für abweichende unternehmensinterne Policies lassen, beschränkt sich unsere Aufgabe auf die operative Umsetzung.

Bodenbezogene Auswirkungen (S3-NI-02)

Die Inanspruchnahme von Flächen berührt sowohl umweltfachliche als auch eigentumsrechtliche Belange. Da hierfür umfassende gesetzliche Regelungen bestehen, existiert keine gesonderte Unternehmensrichtlinie. Wir steuern das Thema über die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben in zwei Bereichen:

- 1. Umwelt & Bodenschutz: Eingriffe in Natur und Landschaft folgen den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des UVPG. Die operative Umsetzung erfolgt z. B. durch Bodenschutzkonzepte nach DIN 19639.
- 2. Grunderwerb & Nutzung: Der Erwerb von Flächen oder die temporäre Inanspruchnahme (z. B. von Ackerland) erfolgt auf Basis der gesetzlichen Entschädigungsregelungen (u. a. Bundesfernstraßengesetz, Enteignungsgesetze).

Wirtschaftliche Auswirkungen und Versorgungssicherheit (S3-PI-01/02)

Die Sicherstellung der Verfügbarkeit des Autobahnnetzes und damit die Aufrechterhaltung von Lieferketten und Mobilität ist der statuarische Kernauftrag der Autobahn GmbH. Dieser Auftrag bedarf keiner separaten Nachhaltigkeits-Policy, da er den Unternehmenszweck selbst darstellt. Die operative Steuerung erfolgt insbesondere über das Baustellenmanagement zur Sicherstellung der Netzverfügbarkeit. Dies beinhaltet Verkehrsmanagement-Strategien und den Einsatz digitaler Systeme wie MIA, um Staus zu minimieren und den Verkehrsfluss zu gewährleisten (siehe [Details in Kapitel Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften](#)).

Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften

Interessenträger:in / Kategorie	Zweck der Einbeziehung	Art der Einbindung / Format	Berücksichtigung der Ergebnisse
Anrainer:innen und Gemeinden (Formell)	Rechtssicherheit & Vollständigkeit: Sicherstellung, dass Betroffene und Träger öffentlicher Belange ihre Einwände geltend machen können.	Planfeststellungsverfahren: Durchführung gesetzlich geregelter früher Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 VwVfG und Anhörungsverfahren sowie Erörterung gemäß § 73 VwVfG für Vorhaben mit Planfeststellungserfordernis gemäß § 17 FStrG.	Einwendungen werden fachlich und juristisch geprüft und fließen in die rechtssichere Abwägung zum Planfeststellungsbeschluss ein.

Anrainer:innen und Öffentlichkeit (Direkte, niederschwellige Kommunikation)	Akzeptanz & Transparenz: Frühzeitiges Erkennen von Miss- und Widerständen sowie lokalen Bedürfnissen bereits in frühen Planungsphasen im Vorfeld gesetzlich vorgeschriebener Verfahren und während der Bauausführung.	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB) und Projektkommunikation: Umsetzung unseres unternehmensweiten Dialogkonzepts (siehe Abschnitt „ Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften “). Formate: ▪ Informationsveranstaltungen und Dialogforen, ▪ öffentlich zugängliche Online-Projektseiten, ▪ Presseinformationen, ▪ Baustellenbüros und Bürgersprechstunden oder Baustellenführungen, ▪ Newsletter.	Ergebnisse fließen im Rahmen der rechtlichen Grundlagen sowie technischen Möglichkeiten in die Optimierung der Planungsvarianten und den Bauprozess ein.
---	---	---	--

Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können

Die Autobahn GmbH des Bundes stellt sicher, dass betroffene Gemeinschaften, Anwohnende und Nutzende Zugang zu Mechanismen haben, um Bedenken zu äußern oder Beschwerden vorzubringen. Unser Ansatz unterscheidet dabei zwischen der direkten, niederschweligen Bürgerkommunikation im Tagesgeschäft und die formelle Beteiligung in Planungsverfahren.

Direkte Bürgerkommunikation und Anfragemanagement

Als modernes Infrastrukturunternehmen ist es unser Anspruch, für Bürgerinnen und Bürger erreichbar zu sein, ohne dass diese dafür einen formalen Verwaltungsvorgang anstoßen müssen. Die direkte Bürgerkommunikation bildet daher eine tragende Säule unserer Arbeit. Täglich erreichen die Autobahn GmbH eine Vielzahl von Bürgeranfragen über verschiedene Kanäle (Autobahn Website, E-Mail, Telefon, Autobahn-App). Unser Ziel ist es, diese Anfragen schnell und kompetent zu beantworten und gemeldete Missstände zügig zu beseitigen.

Interne Steuerung und Verbesserung

Zur weitergehenden Etablierung und Verbesserung der Qualität des Dialogs mit der Öffentlichkeit dient das interne „Fachboard Projektkommunikation/(Frühe) Öffentlichkeitsbeteiligung“. Dieses Gremium fördert den Austausch von Erfahrungen bei der Öffentlichkeitsbeteiligung und dient der Information von Neuerungen und aktuellen Entwicklungen. Schwerpunkte im Berichtsjahr 2025 lagen auf Kommunikationsstrategien (etwa zur zielgruppengerechten Ansprache und frühzeitigen Konfliktvermeidung) und dem Einsatz digitaler Projektseiten (zur anschaulichen Visualisierung von Bauvorhaben und zur zeit- sowie ortsunabhängigen Information der Öffentlichkeit).

Ziel ist, die Öffentlichkeit, insbesondere von Vorhaben Betroffene, zeit- und ortsunabhängig zu informieren und Fragen zu beantworten sowie Anregungen, Hinweise und Einwände zu erfassen und zur Abwägung berücksichtigen zu können. Hierzu dienen die über die Internetseite der Autobahn GmbH der Öffentlichkeit zugängliche Projektseiten.

Um unsere Mitarbeitenden auf einen direkten Austausch vorzubereiten, haben wir umfangreiche Schulungsprogramme initiiert. Dazu zählen Schulungen zur Richtlinie VDI-MT 7000 (als aktuelle, erweiterte Version der VDI 7000) sowie Seminare zum Thema „Bürgerdialog“, die darauf abzielen, auch in Konfliktsituationen eine zugewandte und verständliche, bürgernahe Kommunikation zu gewährleisten. Im Berichtsjahr 2025 wurden diese Schulungen aufgrund der haushälterischen Priorisierung vorerst zurückgestellt. Für das Jahr 2026 sind notwendige Mittel in der Haushaltsplanung berücksichtigt, um die Beschaffung und erste Schulungen durchführen zu können.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften

Die physische Nähe von Wohnbebauung und Autobahnen führt unvermeidlich zu Belastungen. Unser Maßnahmenportfolio im Lärmschutz folgt daher der Hierarchie: Vermeidung vor Minderung. Wo immer möglich, versuchen wir Lärm bereits an der Quelle (z.B. durch lärm mindernde Fahrbahnbeläge) oder auf dem Ausbreitungsweg (z. B. durch Lärmschutzwälle und -wände) zu reduzieren. Wo dies nicht möglich bzw. ausreichend ist, realisieren wir zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden (z. B. Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter). Da im Bestandsnetz oft kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz besteht, kommt der freiwilligen Lärmsanierung eine hohe soziale Bedeutung zu. Um die begrenzten Personalkapazitäten und Finanzmittel hierfür so effektiv wie möglich einzusetzen, erarbeiten wir derzeit eine Priorisierung auf der Basis der aktuellen EU-Umgebungslärmkartierung.

Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge & Lärmsanierung)

Adressiertes wesentliches Thema	Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (Lärm)
Adressiertes wesentliches IRO	S3-NI-01
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Bauliche Realisierung von Lärm minderungsmaßnahmen an Autobahnen und an schutzbedürftigen Gebäuden: ▪ Aktiver Lärmschutz: Errichtung von Lärmschutzwänden und -wällen sowie Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelägen (z.B. offenporiger Asphalt). ▪ Passiver Lärmschutz: Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern bei betroffenen Anwohnern. Ziele: ▪ Vermeidung neuer Lärmprobleme bei Neu- und Ausbauvorhaben ▪ Systematische Reduktion bereits vorhandener Lärmbelastungen durch eine Priorisierung der Bestandsstrecken auf Basis der aktuellen EU-Umgebungslärmkartierung ▪ Langfristige Entwicklung eines bundesweiten Lärmsanierungsprogramms
Umfang der Maßnahme	Das Maßnahmenfeld erstreckt sich auf das gesamte Autobahnnetz und betrifft sowohl Anwohnende an Neubaustrecken (Lärmvorsorge) als auch an hochbelasteten Bestandsstrecken (Lärmsanierung).
Umsetzungsstatus	Operative Ermittlung des Lärmsanierungsbedarfs: Ausgangspunkt sind die von den Autobahnabschnitten ausgehenden Emissionen. Bereits im Jahr 2024 wurde ein Emissionskataster aufgebaut, welches die Schallleistungspegel in Abhängigkeit von Verkehrsaufkommen und LKW-Anteilen abbildet; weitere Parameter wie Straßenoberflächen oder Geschwindigkeiten werden sukzessive ergänzt. Für die Ermittlung der konkreten Immissionen an Gebäuden sind 3D-Rechenmodelle erforderlich. Da hierfür Modelldaten (insbes. zu Lärmschutzanlagen) fehlen, gestaltet sich der Aufbau eines Lärmschutzkatasters aufwendig und wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Im Berichtsjahr 2025 wurde diese Aufgabe zugunsten der zeitnahen Auswertung der EU-Umgebungslärmkartierung vorerst zurückgestellt. Um diese EU-Daten nutzbar zu machen, wurde 2025 autobahnintern eine Methodik entwickelt, die Defizite (z.B. Vermischung mit anderen Hauptverkehrsstraßen) minimiert. Testläufe für die Niederlassung Nord wurden 2025 erfolgreich abgeschlossen (Lokalisation von Lärmschwerpunkten u.a. in Hamburg/Seevetal).
Zeithorizont	Laufend; Auswertung der Daten der EU-Umgebungslärmkartierung startend in 2025 mit Schwerpunkt auf Separierung der Betroffenen durch die Autobahnen und Lokalisation von Lärmschwerpunkten. Einen wesentlichen Meilenstein stellt die Erarbeitung einer Methodik zur Auswertung der EU-Umgebungslärmkartierung dar, welche wir im Jahr 2026 abschließen wollen. Diese wird Grundlage der beschleunigten Auswertung der Ergebnisse der nächsten Runde der EU-Umgebungslärmkartierung im Jahr 2027 sein.

Hinsichtlich der bodenbezogenen Auswirkungen ist es unser Ziel, die dauerhafte Inanspruchnahme von Flächen auf das technisch notwendige Maß zu beschränken. Um Nutzungskonflikte zu minimieren, setzen wir während der Bauphase auf Bodenschutz und anschließende Rekultivierung. So soll

sichergestellt werden, dass temporär genutzte Flächen nach Abschluss der Arbeiten wieder ihrer ursprünglichen Funktion zugeführt werden können.

Bodenschutz und Rekultivierung

Adressiertes wesentliches Thema	Bodenbezogene Auswirkungen
Adressiertes wesentliches IRO	S3-NI-02
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Um Landnutzungskonflikte mit Gemeinden und Landwirten zu minimieren, setzen wir auf konsequenten Bodenschutz: ▪ Bodenschutzkonzepte: Bei Bauvorhaben wenden wir die DIN 19639 an. Ziel ist es, Böden, die nur temporär (z.B. für Baustelleneinrichtungen) genutzt werden, vor Verdichtung zu schützen, damit sie anschließend wieder landwirtschaftlich oder durch die Gemeinde genutzt werden können. ▪ Rekultivierung: Wiederherstellung temporär genutzter Flächen nach Bauende, damit diese wieder an die Eigentümer/Gemeinden zur Nutzung übergeben werden können. Ziel: Wir streben die vollständige Wiederherstellung der ursprünglichen Bodenfunktionen auf allen temporär genutzten Flächen (z.B. Baustelleneinrichtungsflächen) an. Damit soll sichergestellt werden, dass diese Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder uneingeschränkt landwirtschaftlich oder durch die Gemeinde genutzt werden können und keine dauerhaften Ertragsschäden entstehen.
Umfang der Maßnahme	Gilt bundesweit für alle Bauprojekte, die temporär Flächen in Anspruch nehmen (insb. Ackerland und naturnahe Flächen).
Zeithorizont	Laufend

Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB) und Dialog

Adressiertes wesentliches Thema	Bürgerrechte und politische Rechte
Adressiertes wesentliches IRO	S3-PI-04, S3-R-01
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Operative Umsetzung der Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB): Auf Basis unserer internen Handlungsanweisung zur Frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und Projektkommunikation (vgl. Abschnitt „Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften“) setzen wir projektspezifisch Maßnahmen zur transparenten Information und für einen strukturierten offenen Dialog mit der Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und betroffenen Bürgerinnen und Bürgern um (vgl. Formate in Abschnitt „Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften“) Ziel: Akzeptanz des Bauvorhabens und Aufbau einer „gesellschaftlichen Betriebserlaubnis“ und frühzeitige Identifikation von Optimierungspotenzialen in der Planung und für die Bauausführung. Berücksichtigung von Hinweisen betroffener Bürgerinnen und Bürger zu Risiken und Missständen und damit Steigerung der Planungssicherheit, eine zügige Verfahrensführung sowie folglich einer wirtschaftlichen Planerstellung und Bauausführung.
Umfang der Maßnahme	Fokussiert auf Großprojekte mit hohem Konfliktpotenzial oder besonderer Relevanz für das lokale Umfeld (z.B. Brückenneubauten in städtischen Gebieten, Netzausbau).
Zeithorizont	Projektbezogen (in frühen Leistungsphasen und während der Bauausführung).

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. „Vision Zero“, Sicherheitsaudits, C-ITS) sowie zur Sicherstellung der Verfügbarkeit (z. B. Baustellenmanagement MIA) kommen gleichermaßen den Anwohnenden ([4.3 Betroffene Gemeinschaft](#)) wie den Endnutzern ([4.4 Verbraucher und Endnutzer](#)) zugute. Zur Vermeidung von Dopplungen verweisen wir für die detaillierte Beschreibung dieser Maßnahmen, ihres Umfangs und der eingesetzten Ressourcen Berichtskapitel [4.4 Verbraucher und Endnutzer](#) (Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit).

Ziele

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zu überprüfen und unsere strategische Ausrichtung zu steuern, haben wir messbare Ziele definiert. Diese leiten sich aus gesetzlichen Vorgaben (z. B. Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes) sowie unserer Unternehmensstrategie ab.

Nachfolgend stellen wir die Ziele für das Berichtsjahr 2025 dar.

Ziel 1: Systematisierung der Lärmsanierung

Adressiertes wesentliches Thema	S3-NI-01
Beschreibung und Bezug zum Konzept	Unser Ziel ist die bis 2040 angestrebte Etablierung eines bundesweiten Lärmsanierungsprogramms für das Bestandsnetz. Hierfür ist der Aufbau einer validen Datenbasis (insbes. Emissionskataster, Lärmschutzkataster) bzw. Alternativ die Auswertung der EU-Lärmkartierung notwendig, um Belastungsschwerpunkte objektiv zu ermitteln und zu priorisieren.
Kennzahl (Metrik)	–
Basisjahr	2024 (Start): Aufbau Emissionskataster
Zieljahr	2040
Status 2025	Testläufe der EU-Lärmkartierungsauswertung für die Niederlassung Nord wurden erfolgreich abgeschlossen. Eine bundesweite Auswertung ist für das Jahr 2026 geplant. Erst nach deren Abschluss wird abschließend bewertet, inwieweit die Nutzung der EU-Daten als alleinige Grundlage tatsächlich zielführend ist oder ob der aufwendigere Aufbau eines eigenen Lärmschutzkasters priorisiert, fortgesetzt werden muss.

Ziel 2: Sicherstellung von Versorgung und Erreichbarkeit

Adressiertes wesentliches Thema	S3-PI-01/2
Beschreibung & Zielwert	Ein verlässlicher Verkehrsfluss ist die Voraussetzung für die wirtschaftliche Teilhabe von Gemeinden und die Versorgungssicherheit der Bevölkerung. Wir streben die Maximierung der Netzverfügbarkeit an. Unser konkretes Ziel ist die Reduktion der Stautunden auf Bundesautobahnen um 30 % bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019 (primär durch intelligentes Verkehrsmanagement). Da dieses Ziel starke Synergien mit der Emissionsreduktion aufweist, wird es integrativ über das Umwelt- und Klimamanagement (3.1 Klimawandel) gesteuert.
Kennzahl (Metrik)	Anzahl der Stautunden auf Bundesautobahnen pro Jahr. (Zur methodischen Ermittlung der Referenzwerte siehe Kapitel 3.1 Klimawandel)
Basisjahr	2019
Zieljahr	2030
Status 2025	Zur Vermeidung von Redundanzen verweisen wir für den aktuellen Zielfortschritt (Status der Entwicklung und Validierung der Berechnungsmethodik) vollumfänglich auf die Berichterstattung in 3.1 Klimawandel .

4.4 Verbraucher und Endnutzer

Nutzerorientierung und Servicequalität

Die Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn stehen im Mittelpunkt unseres Handelns. Während übergreifende Aspekte wie der Lärmschutz oder die allgemeine Netzverfügbarkeit aufgrund ihrer weitreichenden gesellschaftlichen Auswirkungen im [Kapitel 4.3 Betroffene Gemeinschaften](#) dargelegt werden, fokussiert sich das vorliegende Kapitel gezielt auf die direkten Belange unserer Endnutzer.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Täglich verlassen sich Millionen von Pendlerinnen, Reisenden und Logistikunternehmen auf die Verfügbarkeit und Sicherheit unseres Netzes.

Die folgende Tabelle fasst die identifizierten wesentlichen Themen (IROs) zusammen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit spezifisch für die Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn ergeben.

Zugang zu Produkten und Dienstleistungen

Kennung	S4-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Sicherstellung der Mobilität und Verkehrsqualität

Gesundheitsschutz und Sicherheit (S4)

Kennung	S4-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Unfälle und Todesfälle bei der Nutzung von Autobahnen

Persönliche Sicherheit

Kennung	S4-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Erhöhung der Verkehrssicherheit

Persönliche Sicherheit (Lkw)

Kennung	S4-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Unzureichende Anzahl LKW-Stellplätze für den Fernverkehr führen zu Sicherheitsproblemen auf der Autobahn

Persönliche Sicherheit / Arbeitsbedingungen (LKW)

Kennung	S4-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Unzureichende Anzahl LKW-Stellplätze für den Fernverkehr führen zu schlechten Bedingungen für Fernfahrer

Persönliche Sicherheit / Arbeitsbedingungen (LKW)

Kennung	S4-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Mögliche negative finanzielle und soziale Auswirkungen einer nachträglichen barrierefreien Sanierung/Neubau von Bestandsanlagen und Verkehrsflächen durch Auflagen (kostenintensiver, höherer Aufwand).

Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern

Verkehrssicherheitskonzept der Autobahn GmbH

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem deutschen Autobahnnetz ist eine der Kernaufgaben der Autobahn GmbH und hat direkten Einfluss auf die körperliche Unversehrtheit der Nutzenden. Grundlage unseres Handelns ist das Verkehrssicherheitskonzept der Autobahn GmbH. Um unsere Ziele zu erreichen, stellen wir die Verkehrssicherheitsarbeit, die früher dezentral organisiert war, auf eine bundesweit einheitliche Grundlage. Zentrale Instrumente sind hierbei unter anderem die Unfallkommissionsarbeit (gem. VwV-§44a), die netzweite Verkehrssicherheitsbewertung (gem. Richtlinie (EU) 2019/1936, Art. 5), die Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits (gem. Richtlinie (EU) 2019/1936, Art. 4) sowie die regelmäßigen Verkehrsschauen (gem. VwV StVO §45).

Da der eingeschränkte Zugang zu personenbezogenen Unfalldaten eine tiefergehende Unfallanalyse erschwert, arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Datenbasis. Diesbezüglich fanden im Jahr 2025 umfangreiche Abstimmungen zwischen der Autobahn GmbH, dem BMV sowie dem Statistischen Bundesamt bezüglich eines Vorschlags zur Gesetzesänderung statt. Im Ergebnis wurde die Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) angestoßen und für die Autobahn GmbH ein eigenes Datenschutzkonzept zur Sicherung der datenschutzrechtlichen Vorgaben für die Unfalldaten erarbeitet.

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	S4-PI-01, S4-PI-02, S4-NI-01
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	Zugang zu Produkten und Dienstleistungen, Persönliche Sicherheit, Gesundheit und Sicherheit
Inhalt	Das Verkehrssicherheitskonzept beschreibt Handlungsfelder und einzelne Maßnahmen, die die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit auf Bundesautobahnen zum Ziel haben. Da Verkehrssicherheit ein Querschnittsthema ist, das auch durch die Fahrzeugtechnik, dem Rettungswesen und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst wird, konzentriert sich die Autobahn GmbH auf die von ihr beeinflussbaren Faktoren: Bauliche Infrastruktur: Gewährleistung der Sicherheit primär durch die Beschaffenheit der Infrastruktur (z. B. Griffbarkeit, Sichtbarkeit und Begreifbarkeit einer Straße). Verkehrsregelung: Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverbieten werden als ultima ratio betrachtet, da grundsätzlich die allgemeinen Verhaltensvorschriften der StVO gelten. Oberstes Ziel ist die Gewährleistung einer verständlichen und sicheren Führung und Regelung des Verkehrs auf Autobahnen. Für die zukünftige Umsetzung von konkreten Maßnahmen bedarf es einer quantitativen Potenzialanalyse, die im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts der Autobahn GmbH aufgezeigt wird.
Anwendungsbereich	Bundesautobahnen in ganz Deutschland.
Verantwortlichkeit	Geschäftsführer Technik
Standards/Initiativen Dritter	UN-Resolution – Improving global road safety, Richtlinie (EU) 2019/1936, Valletta Declaration on Road Safety, Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030 (BMDV, 2021a) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Zusammenarbeit mit Polizei, Rettungskräften und anderen verkehrssicherheitsrelevanten Verbänden wie z. B. dem DVR. Nutzer werden durch Kampagnen und Information (C-ITS) eingebunden. Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Gemeinschaftsaufgabe
Verfügbarkeit	Das Verkehrssicherheitskonzept dient als interne Leitlinie für die Verkehrssicherheitsarbeit. Es befindet sich derzeit in der finalen grafischen Aufbereitung. Nach Fertigstellung wird das Konzept in Zusammenarbeit mit der Unternehmenskommunikation zielgerichtet an die zuständigen Mitarbeitenden innerhalb der Autobahn GmbH verbreitet und intern zugänglich gemacht.

Netzkonzept zum LKW-Parken & Strategie „Zukunft der Rastanlagen“

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	Gilt für alle Rastanlagen (bewirtschaftet und unbewirtschaftet) im gesamten Bundesautobahnnetz.
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	Geschäftsbereich Planung und Bau
Inhalt	Dieses Konzept bündelt unsere strategischen Ansätze zur Ermöglichung der Einhaltung von Ruhezeiten, um müdigkeitsbedingte Unfälle zu vermeiden: Netzkonzept LKW-Parken: Strategische Planung zum bedarfsgerechten Aus- und Neubau von LKW-Stellplätzen auf Basis von Verkehrsprognosen. Zukunft der Rastanlagen: Weiterentwicklung der Standards für unbewirtschaftete Rastanlagen (insbesondere im Kontext der E-Ladeinfrastruktur) zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Der Fokus liegt auf der Etablierung neuer Hygiene- und Sicherheitsstandards, der Schaffung von Verpflegungsangeboten sowie dem barrierefreien Umbau im Bestand. Das Monitoring erfolgt über die jährliche Bilanzierung der neu geschaffenen Stellplätze und Nutzerbefragungen.
Anwendungsbereich	Gilt für alle Rastanlagen (bewirtschaftet und unbewirtschaftet) im gesamten Bundesautobahnnetz.
Verantwortlichkeit	Geschäftsbereich Planung und Bau
Standards/Initiativen Dritter	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011) Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) Reinigungskonzept PWC & Konzept zur bundeseinheitlichen Gestaltung von WC-Gebäuden
Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Die Erkenntnisse und Ergebnisse aus vorangegangenen systematischen Nutzerbefragungen (09/23 bis 04/24) zur Zufriedenheit mit Sauberkeit und Sicherheit bilden die Grundlage unserer aktuellen Maßnahmen. Im Berichtsjahr 2025 flossen diese Stakeholder-Bedürfnisse direkt in die Arbeit der neu eingesetzten, gemeinsamen Arbeitsgruppe „Zukunft der Rastanlagen“ (Autobahn GmbH und BMV) ein, um die künftigen Ausstattungs- und Servicestandards nutzerzentriert anzupassen.
Verfügbarkeit	Die strategische Ausrichtung zu Rastanlagen und Parkraum ist im Handlungsfeld „Nutzerorientierung“ der Unternehmensstrategie sowie im Strategischen Arbeitsprogramm der Autobahn GmbH verankert. Bei diesen Papieren sowie den operativen Ausgestaltungen der Arbeitsgruppe „Zukunft der Rastanlagen“ (mit dem BMV) handelt es sich um interne Steuerungsdokumente, die den Mitarbeitenden im Intranet zur Verfügung stehen. Um den Informationsbedarf der betroffenen Endnutzer (LKW- und Pkw-Fahrer) zu decken, werden diesen die für sie relevanten Resultate und Services aus diesen Konzepten stattdessen direkt zugänglich gemacht: Hierzu zählen insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über die Autobahn App, die Unternehmenswebsite sowie digitale Informationssysteme an der Strecke. Die zugrundeliegenden technischen Standards (ERS) sind branchenweit bekannt und über die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) öffentlich zugänglich.

Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern

Die folgende Tabelle zeigt die etablierten Formate der Einbeziehung der Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn.

Interessenträger:in / Kategorie	Zweck der Einbeziehung	Art der Einbindung / Format	Berücksichtigung der Ergebnisse
Nutzer:innen von Rastanlagen (Pkw & LKW)	Qualitätssicherung & Aufenthaltsqualität: Evaluierung der Zufriedenheit mit Sauberkeit, Sicherheit und Ausstattung auf unbewirtschafteten Rastanlagen (PWC).	Anlassbezogene Nutzerbefragungen: Durchführung strukturierter Befragungen auf modernisierten Rastanlagen sowie Vergleichsanlagen (zuletzt im Jahr 2023).	Die Ergebnisse dieser Befragungswelle bildeten die Basis für die Arbeit der gemeinsamen Arbeitsgruppe (Autobahn GmbH & BMV) und fließen direkt in die Anpassung der Ausstattungsstandards und Reinigungskonzepte (bis Q4 2027) ein.
Verkehrsteilnehmer:innen (Allgemein)	Information & Feedback: Bereitstellung von Echtzeit-Informationen und Kanalisierung von Feedback zu Streckenzustand oder Baustellen.	Digitale Kanäle & Service: Nutzung der Autobahn App, Website sowie direkter Kontakt über E-Mail (Bürgeranfragen-Management).	Feedback zu Mängeln wird an die zuständigen Autobahnmeistereien zur Mängelbeseitigung weitergeleitet.
Berufskraftfahrer:innen (Logistik)	Bedarfsermittlung: Erfassung der Auslastung von LKW-Stellplätzen zur Vermeidung von Parkdruck.	Monitoring & Zählungen: Erhebung der Belegung von LKW-Stellplätzen (manuell alle 5 Jahre).	Die Daten bilden die Basis für den Ausbauplan LKW-Parken (Netzkonzept) und die Steuerung von Telematik-Systemen zur Parkplatzsuche.

Verfahren zur Minderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher:innen und Endnutzer:innen Bedenken äußern können

Die Autobahn GmbH stellt sicher, dass Verkehrsteilnehmende und Nutzer der Infrastruktur Zugang zu einfachen und effektiven Kanälen haben, um Mängel zu melden oder Bedenken zu äußern. Darauf aufbauend haben wir Prozesse etabliert, um negative Auswirkungen zügig zu beheben. Dies bezieht sich insbesondere auf die Abwendung von physischen Sicherheitsrisiken durch Infrastrukturmängel (z. B. Schlaglöcher, defekte Beschilderung) sowie auf die Minderung unserer wesentlichen negativen Auswirkung S4-NI-03 (wie mangelnde Hygiene, defekte Sanitäreinrichtungen oder fehlende Beleuchtung auf Rastanlagen).

Verfahren zur operativen Mängelbeseitigung

Für die Meldung von operativen Problemen – wie beispielsweise Straßenschäden, Verunreinigungen an Rastanlagen oder defekte Beschilderungen – stehen den Nutzern diverse niederschwellige Kontaktmöglichkeiten zur Verfügung. Die Kontaktaufnahme erfolgt primär über den Bereich „Bürgerservice & Kontakt“ auf der Website der Autobahn GmbH sowie direkt bei den regionalen Niederlassungen. Für Meldungen ohne eindeutige regionale Zuordnung fungiert das Postfach der Unternehmenskommunikation in der Zentrale (kontakt@autobahn.de) als Fallback-Lösung. Von dort werden sicherheitsrelevante Mängel und Anfragen zur Bearbeitung an die jeweils zuständigen Niederlassungen und Autobahnmeistereien weitergeleitet, welche die operativen Abhilfemaßnahmen zur Wiederherstellung der Sicherheit und Infrastrukturqualität einleiten.

Eine systematische Bewertung der Wirksamkeit dieser operativen Einzelmaßnahmen findet im derzeitigen dezentralen Prozess nicht statt. Die Autobahn GmbH arbeitet jedoch an der Weiterentwicklung der Prozesse: Die Einführung eines zentralen Tools zur Erfassung, Bearbeitung und Nachverfolgung von Hinweisen und Mängelmeldungen ist in Vorbereitung, wobei der Roll-out frühestens für das erste Halbjahr 2027 vorgesehen ist.

Feedbackschleifen für Rastanlagen

Im Rahmen unserer Bemühungen um moderne Rastanlagen nutzen wir Rückmeldungen gezielt zur Verbesserung der Servicequalität. Neben den direkten Kontaktkanälen (z. B. über die Website) werten wir hierfür zentral die Erkenntnisse aus dem Jahr 2023 durchgeführten systematischen Nutzerbefragungen aus. Die dort geäußerten Nutzerbedürfnisse – etwa der Wunsch nach Verpflegungsangeboten aufgrund ladebedingter, längerer Aufenthalte oder Kritik an der Hygiene – dienen im aktuellen Berichtsjahr als direkter Impuls für operative Maßnahmen und flossen in die strategische Arbeit der Arbeitsgruppe „Zukunft der Rastanlagen“ ein.

Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer

Um die Sicherheit und Servicequalität für die Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn zu gewährleisten und negativen Auswirkungen entgegenzuwirken, setzt die Autobahn GmbH auf gezielte Investitionen und digitale Steuerungsinstrumente. Der Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Rastinfrastruktur sowie der Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit. Die nachfolgenden Tabellen beschreiben die wesentlichen Maßnahmen, ihren Umfang sowie den Status der Umsetzung.

Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit

Sicherheit und Verfügbarkeit sind für uns keine isolierten Aufgaben, sondern Ergebnisse eines integrierten Managements. Wir verfolgen den „Safe System Approach“: Fehler von Verkehrsteilnehmenden sollen durch eine verzeihende Infrastruktur (z.B. passive Schutzeinrichtungen) aufgefangen und durch Fahrassistenz- sowie intelligente Warnsysteme (C-ITS) verringert werden.

Hinweis: Ein staufreier Verkehrsfluss ist ebenfalls ein wesentlicher Sicherheitsfaktor. Maßnahmen zur Sicherstellung der Netzverfügbarkeit und Baustellenkoordination (wie der Einsatz des digitalen Baustellenmanagements MIA) sowie zur allgemeinen Unfallvermeidung adressieren direkt unsere wesentlichen positiven Auswirkungen auf die Endnutzer – konkret die „Sicherstellung der Mobilität und Verkehrsqualität“ (S4-PI-01) sowie die „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ (S4-PI-02). Diese strategischen Themen weisen jedoch starke Überschneidungen zum Klimaschutz sowie zu den Interessen der Gesamtgesellschaft (Anwohnende) auf. Zur Vermeidung von Dopplungen im Bericht wird bei den nachfolgend aufgeführten Verbraucher und Endnutzer-Maßnahmen daher auf einen erneuten Bezug zu den IROs S4-PI-01 und S4-PI-02 verzichtet. Das System MIA, das Verkehrssicherheitskonzept sowie die detaillierten Ziele zur Staureduzierung werden stattdessen maßgeblich im [Kapitel 3.1](#) Klimawandel sowie ergänzend im [Kapitel 4.3](#) Betroffene Gemeinschaften berichtet.

Umsetzung des Verkehrssicherheitsmanagements

Adressiertes wesentliches Thema	Gesundheit und Sicherheit
Adressiertes wesentliches IRO	S4-NI-01, S3-PI-02
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Aufbauend auf dem Verkehrssicherheitskonzept setzen wir folgende Schritte um, um die Sicherheit der Infrastruktur zu erhöhen: Quantitative Potenzialanalyse: Durchführung von Analysen, um den konkreten Bedarf für zukünftige Maßnahmen evidenzbasiert zu ermitteln. Organisatorische Voraussetzungen: Schaffung der Strukturen für eine systematische Unfallanalyse auf Autobahnen sowie die Entwicklung und Umsetzung risikomindernder Maßnahmen. Bauliche Infrastruktur: Kontinuierliche Prüfung und Verbesserung der Straßeninfrastruktur (z.B. Griffigkeit, Sichtbarkeit und Begreifbarkeit, Ausstattung mit Fahrzeug-Rückhaltesystemen) zur Gewährleistung einer sicheren und fehlerverzeihenden Infrastruktur. Technologie: Einsatz mit C-ITS ausgestatteten fahrbaren Absperrtafeln zur digitalen Absicherung von Arbeits- und Gefahrenstellen. Maßnahmen zu technologischen und baulichen Sicherheitsmaßnahmen Im Jahr 2025 wurde die systematische Sicherheitsarbeit maßgeblich vertieft. Ein zentrales Element war dabei die erstmalige Umsetzung einer netzweiten Verkehrssicherheitsbewertung, um Risikobereiche systematisch zu identifizieren. Die Grundlagenanalyse hat die BAST durchgeführt. Im Ergebnis hat sie insgesamt 120 Streckenabschnitte in Zustandigkeit der Autobahn GmbH als hoch prioritär bewertet. In einer Detailanalyse hat die Autobahn GmbH anschließend gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die betroffenen Streckenabschnitte erarbeitet und in einem Aktionsplan festgehalten. Der Aktionsplan soll im Jahr 2026 dem BMV übergeben werden. Gleichzeitig wird bereits mit der Umsetzung der im Aktionsplan festgelegten Maßnahmen begonnen. Ebenso stand die Stärkung der Unfallkommissionen auf der Agenda. Hierfür war die erstmalige zentrale Ermittlung der Unfallhäufungen auf Autobahnen nach bundesweit einheitlichen Bewertungskriterien zur Identifizierung von Unfallhäufungen geplant. Diese Kriterien für die Haupt- und Nebenfahrbahnen wurden Mitte 2025 vom BMV eingeführt. Anschließend wurden die Unfallhäufungen für das Jahr 2025 erstmals einheitlich von der Autobahn GmbH ermittelt und den Unfallkommissionen in den Niederlassungen zur weiteren Bearbeitung zur Verfügung gestellt. Zudem war der Start spezifischer Schulungen für die Kommissionsmitglieder geplant. In den fünf internen Schulungen zur Arbeit in Unfallkommissionen wurden 86 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen geschult. Auch im infrastrukturellen Bereich sollten 2025 weitere Analysen auf Basis des Verkehrssicherheitskonzepts der Autobahn GmbH erfolgen. Angesichts gestiegener LKW-Verkehrsmengen war eine Auswertung von Steigungsstrecken vorgesehen, um zu prüfen, wo der Bau von Zusatzfahrstreifen zur Risikominimierung notwendig ist. Hierzu wurden bereits erste Grundlagenanalysen durchgeführt. Die Auswertung soll im Jahr 2026 weiter fortgeführt werden. Ziel: Erhöhung der Verkehrssicherheit gemäß der Vision Zero.
Umfang der Maßnahme	Bundesweit auf allen Streckenabschnitten der Autobahn GmbH.
Zeithorizont	Laufend

LKW-Infrastruktur und Servicequalität

Ein drängendes Problem für die Logistikbranche und die Verkehrssicherheit ist der Mangel an LKW-Stellplätzen. Wir begegnen dieser Herausforderung mit einem gezielten Ausbauprogramm und intelligenten Parkleitsystemen. Parallel dazu arbeiten wir mit dem Standard „Rastanlagen der Zukunft“ an der Aufenthaltsqualität auf unbewirtschafteten Rastanlagen, um Hygiene und subjektive Sicherheit für alle Reisenden zu erhöhen.

Ausbau der LKW-Stellplätze (Netzkonzept)

Adressiertes wesentliches Thema	Persönliche Sicherheit (LKW) / Arbeitsbedingungen
Adressiertes wesentliches IRO	S4-NI-02, S4-NI-03
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Wir setzen den „Ausbauplan gemäß Netzkonzept zum LKW-Parken“ um, um dem Parkdruck entgegenzuwirken: Neubau: Schaffung neuer LKW-Parkstände durch Aus- und Neubau von Rastanlagen. Telematik: Einsatz von Kompakt-/Kolonnenparken und digitalen Parkleitsystemen zur Verdichtung bestehender Flächen. Information: Bereitstellung von Echtzeit-Daten zur Belegung. Ziel: Im Berichtsjahr 2025 lag der Fokus auf der Ausweitung und Fertigstellung zusätzlicher Parkkapazitäten für den Schwerverkehr an hochbelasteten Korridoren, um gefährliches Ausweich-/Falschparken zu verringern und die Einhaltung gesetzlicher Ruhezeiten zu unterstützen.
Umfang der Maßnahme	Bundesweit an hochbelasteten Korridoren des Autobahnnetzes.
Zeithorizont	Laufend

Modernisierung unbewirtschafteter Rastanlagen

Adressiertes wesentliches Thema	Persönliche Sicherheit, Hygiene & Nichtdiskriminierung
Adressiertes wesentliches IRO	S4-NI-03, S4-R-01
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Umsetzung der Standards der Arbeitsgruppe „Zukunft der Rastanlagen“: Hygiene: Konsequente Umsetzung des Reinigungskonzepts für WC-Anlagen sowie des Konzepts zur bundeseinheitlichen Gestaltung von WC-Gebäuden. Sicherheit: Optimierung der Beleuchtung und Prüfung von Videoüberwachung gegen Vandalismus. Barrierefreiheit: Bestehende Anlagen mit ungenügender Barrierefreiheit werden im Zuge von ohnehin anstehenden Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen umgebaut Service: Ausarbeitung eines modularen Rastanlagenkonzepts, um mittelfristig Verpflegungsangebote (insb. für E-Lade-Kunden) testen und etablieren zu können. Ziel: Erhöhung der Nutzerzufriedenheit und Gewährleistung angemessener Ruhebedingungen.
Umfang der Maßnahme	Sukzessive Modernisierung im Bestandsnetz sowie Standard bei allen Neubauten.
Zeithorizont	Laufend

Ziele und Kennzahlen

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen für die Nutzerinnen und Nutzer zu überprüfen, nutzen wir quantifizierbare Ziele. Im Fokus stehen dabei die allgemeine Verkehrssicherheit sowie der Ausbau der Rastanlageninfrastruktur.

Ziel 1: Vision Zero (Verkehrssicherheit)

Adressiertes wesentliches Thema	S4-NI-01, S4-PI-02
Beschreibung & Zielwert	Wir verfolgen konsequent das langfristige Ziel der „Vision Zero“ – keine Verkehrstoten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2050. Als mittelfristiges Etappenziel streben wir an, die Anzahl der Unfälle mit schweren Personenschäden (Getötete oder Schwerverletzte) auf deutschen Autobahnen signifikant zu senken. Dieses Ziel ist direkt mit unserer Strategie zur Verkehrssicherheit verknüpft und wird durch verkehrsrechtliche, verkehrstechnische, bauliche oder betriebliche Maßnahmen umgesetzt.
Kennzahl (Metrik)	Anzahl der Unfälle mit schweren Personenschäden auf Bundesautobahnen pro Jahr.
Basisjahr	2019 Basiswert: 4.533 Unfälle mit schweren Personenschäden.
Zieljahr	2030: Reduktion um 40 % gegenüber dem Basisjahr. (Zielwert: ca. 2.720 Unfälle) 2050: 0 Unfälle mit Getöteten.
Status 2025	Positiver Trend: Im letzten vorliegenden Auswertungsjahr 2024 wurden 3.276 Unfälle mit schweren Personenschäden verzeichnet. Dies entspricht einer Reduktion um 28 % gegenüber dem Basisjahr 2019. Damit liegen wir auf dem Pfad zur Zielerreichung.

Ziel 2: Verbesserung der LKW-Parksituation

Adressiertes wesentliches Thema	S4-NI-02, S4-NI-03
Beschreibung und Bezug zum Konzept	Um gefährliches Falschparken zu verhindern und die Einhaltung der gesetzlichen Ruhezeiten zu ermöglichen, verfolgen wir das Ziel eines bedarfsgerechten Ausbaus der LKW-Stellplatzkapazitäten gemäß Netzkonzept.
Kennzahl (Metrik)	Anzahl neu geschaffener LKW-Parkstände pro Jahr.
Basisjahr	2024 (Vergleichsbasis für aktuellen Ausbauplan).
Zieljahr	Fortlaufend: Jährliche Umsetzung der im Bauprogramm definierten Ausbauziele.
Status 2025	Ziel erreicht: Im Jahr 2025 wurden 296 neue LKW-Stellplätze fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Ziel 3: Servicequalität auf Rastanlagen

Adressiertes wesentliches IRO	S4-NI-03
Beschreibung und Bezug zum Konzept	Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen (PWC) durch die Entwicklung neuer modularer Strukturen (z. B. Ladeinfrastruktur, Teilbewirtschaftung) sowie die konsequente Umsetzung des neuen Reinigungskonzepts.
Kennzahl (Metrik)	Fortschritt bei der Umsetzung des Reinigungskonzepts, Erarbeitung des Rastanlagenkonzepts sowie Start der Pilotprojekte.
Basisjahr	2024/2025
Zieljahr	Q4 2027: Abschluss der sukzessiven Umsetzung des neuen Reinigungskonzepts für PWC-Anlagen. Mittelfristig: Test von Teilbewirtschaftungs-Modellen auf ausgewählten unbewirtschafteten Rastanlagen.
Status 2025	Etablierung der Arbeitsgruppe & Fokus Aufenthaltsqualität: Die gemeinsame Arbeitsgruppe "Zukunft Rastanlagen" (Autobahn GmbH und BMV) ist aktiv. Der Fokus lag im Berichtsjahr auf PWC-Anlagen mit Ladeinfrastruktur, um eine erste Aufwertung der Erholungsflächen durchzuführen. Parallel hat die sukzessive Umsetzung des neuen Reinigungskonzepts begonnen. Strategische Konzeptionierung: Da ladebedingte längere Aufenthalte neue Verpflegungsangebote erfordern, wurde mit der Ausarbeitung eines grundsätzlichen Rastanlagenkonzepts begonnen. Dieses wird künftig drei Typen (bewirtschaftet, teilbewirtschaftet, unbewirtschaftet) umfassen und eng mit dem Netzkonzept und der Bedarfsplanung des BMV abgestimmt.

Erläuterung zu IROs ohne gesonderte Zielsetzung (S4-PI-01 und S4-R-01)

Gemäß den Vorgaben der ESRS legen wir transparent dar, warum für zwei unserer identifizierten wesentlichen Themen aktuell keine isolierten, zeitgebundenen Ziele in diesem Kapitel definiert sind:

Sicherstellung der Mobilität und Verkehrsqualität (S4-PI-01)

Die Gewährleistung der Verkehrsqualität ist der gesetzliche Kernauftrag der Autobahn GmbH. Das hiermit verknüpfte, messbare Hauptziel – die Reduktion von Stautunden zur Sicherung der Netzverfügbarkeit durch das digitale Baustellenmanagement MIA – adressiert gleichermaßen den Klimaschutz und die Interessen der Anwohnenden. Wie bereits im [Maßnahmenkapitel](#) dargelegt, wird dieses quantitative Ziel (30 % Staureduzierung) zur Vermeidung von Dopplungen federführend im Kapitel [3.1 Klimawandel](#) berichtet.

Risiko Barrierefreiheit bei Bestandsanlagen (S4-R-01)

Die Vermeidung finanzieller und sozialer Risiken durch nachträgliche Umbauten steuern wir nicht über separate, befristete Zielwerte. Stattdessen wird dieses Risiko über die kontinuierliche Anwendung der geltenden Standards (DIN 18040-3, H BVA) in allen anstehenden Planungs-, Neubau- und Erhaltungsverfahren gemanagt. Die Risikominimierung ist somit integraler, fortlaufender Bestandteil unserer operativen Bau- und Instandhaltungsprozesse.

5. Governance

Integrität und Unternehmenskultur als Fundament

Strategische Bedeutung

Als bundeseigenes Unternehmen trägt die Autobahn GmbH eine besondere Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, der Wirtschaft und dem Steuerzahler. Integrität, Transparenz und rechtssicheres Verhalten sind daher keine optionalen Zusatzleistungen, sondern die unverzichtbare Basis unseres Geschäftsmodells. Unser Verständnis von Governance geht jedoch über die reine Einhaltung von Gesetzen (Compliance) hinaus. Im Berichtsjahr 2025 haben wir den Fokus auf die Unternehmenskultur gelegt. Wir sind überzeugt, dass eine gelebte Unternehmenskultur, die auf Werten wie Verantwortung, Vertrauen und Transparenz basiert, die beste Prävention gegen Fehlverhalten ist und gleichzeitig dem Fachkräftemangel entgegenwirkt.

Compliance-Management und Korruptionsprävention

Das Compliance-Management-System (CMS) der Autobahn GmbH orientiert sich am Prüfungsstandard IDW PS 980. Es verfolgt einen präventiven Ansatz, um Wirtschaftskriminalität – insbesondere Korruption, Betrug und Untreue – zu verhindern. Das Herzstück bildet unser Verhaltenskodex, der für alle Beschäftigten und die Geschäftsführung verbindlich ist. Zur Aufdeckung von Fehlverhalten setzen wir auf ein etabliertes Hinweisgebersystem das auch externen Dritten offensteht.

Transformation der Unternehmenskultur

Basierend auf einem breiten Beteiligungsprozess, in dem insgesamt über 200 Mitarbeitende aus allen Ebenen arbeiteten, wurde ein gemeinsamer Werterahmen aus Unternehmenswerten und Führungsleitlinien definiert und Ende 2025 beschlossen. Führungskräften kommt bei der Umsetzung des Werterahmens eine besondere Bedeutung zu: Sie prägen Unternehmenskultur durch ihr tägliches Handeln.

Die Führungsleitlinien geben ihnen dafür Orientierung, definieren klare Erwartungen und stärken ihre Vorbildrolle. Ziel ist es, eine Kultur zu gestalten, die nicht nur Risiken minimiert, sondern die Autobahn GmbH als attraktive Arbeitgeberin mit Werten wie Verantwortung, Vertrauen und Wertschätzung positioniert.

Lieferkette und Zahlungspraktiken

Als großer öffentlicher Auftraggeber haben wir einen erheblichen Einfluss auf unsere Lieferkette. Das Management unserer Lieferantenbeziehungen basiert auf transparenten Vergabeprozessen, bei denen wir bewusst nicht nur auf den Preis achten. Bei allen nicht-standardisierten Ausschreibungen fließen daher immer auch Qualitätskriterien in die Wertung ein, um hochwertige Leistungen sicherzustellen.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung

Die folgende Tabelle fasst die identifizierten wesentlichen Themen (IROs) zusammen, die im Themenbereich Unternehmensführung ermittelt wurden.

Unternehmenskultur

Kennung	G1-NI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Negativer Einfluss auf die eigene Belegschaft durch Nicht-Leben von Unternehmenswerten

Unternehmenskultur

Kennung	G1-R-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit.
Beschreibung	Risiko, dass Unternehmenswerte nicht wie geplant gelebt werden, hat erhebliche negative Folgen auf die Wertschöpfung

Unternehmenskultur

Kennung	G1-R-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit.
Beschreibung	Risiko, das (ungeplante) Verstärkung des Fachkräftemangels / Fluktuation innerhalb der Autobahn GmbH durch Probleme in der Unternehmenskultur, unethisches Gebaren etc. auftreten.

Unternehmenskultur

Kennung	G1-O-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Chance
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	...
Beschreibung	Chance, dass (ungeplante) verbesserte Anreizsysteme zur Arbeitnehmergewinnung (und dem Entgegenwirken des Fachkräftemangel) (Kapitel 4.1 Eigene Belegschaft) beitragen

Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)

Kennung	G1-PI-01
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette und eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Hinweisgebersysteme (Anonymisierung der Hinweisgeber)

Tierschutz

Kennung	G1-NI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette und eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Töten von Wirbeltieren (z.B. Rehe, Tauben etc.) i.R.d. Autobahninstandhaltung

Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Kennung	G1-NI-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Die Autobahn GmbH unterliegt dem Vergaberecht, das sich immer noch stark am niedrigsten Angebotspreis orientiert wird. Dadurch wird Druck auf Lieferanten ausgeübt und möglicherweise Lieferanten ausgewählt, die negative Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsaspekte haben.

Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Kennung	G1-PI-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche positive Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Förderung der Lieferantenbeziehungen sowie der Nachhaltigkeit der Lieferanten der Autobahn GmbH

Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Kennung	G1-R-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Die Autobahn GmbH unterliegt dem Vergaberecht, das sich immer noch stark am niedrigsten Angebotspreis orientiert wird. Dadurch wird Druck auf Lieferanten ausgeübt und möglicherweise Lieferanten ausgewählt, die negative Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsaspekte haben.

Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Kennung	G1-O-02
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Chance
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette
Beschreibung	Chance der (ungeplanten/stärkeren) nachhaltigen Beschaffung: Die Art und Weise, wie Materialien und Dienstleistungen beschafft werden, kann erhebliche finanzielle Auswirkungen haben. Die Berücksichtigung von Umweltaspekten und Nachhaltigkeitskriterien in der Beschaffungspolitik kann die langfristigen Kosten beeinflussen.

Politisches Engagement

Kennung	G1-O-03
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Chance
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Chance, des (ungeplanten/stärkeren) aktiven "Lobbyieren" der Autobahn GmbH für Eigeninteressen

Vermeidung und Aufdeckung einschließlich Schulung

Kennung	G1-NI-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	potenzielle negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette und eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Aktivität in Sektor mit hoher Anfälligkeit für Korruption und Bestechung (Bausektor), z.B. parteiische Vergabe von Aufträgen

Vorkommnisse

Kennung	G1-NI-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	tatsächliche negative Auswirkung
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette und eigene Geschäftstätigkeit
Beschreibung	Auftreten von Korruptionsfällen

Vorkommnisse

Kennung	G1-R-04
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette und eigene Geschäftstätigkeit.
Beschreibung	Risiko, der (ungeplanten) negativen/negativeren Wahrnehmung der Autobahn GmbH beim Bekanntwerden von Korruptionsfällen

Vorkommnisse

Kennung	G1-R-05
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Risiko
Zeithorizont	Kurz-, mittel- und langfristig
Wertschöpfungskette	Vorgelagerte Wertschöpfungskette und eigene Geschäftstätigkeit.
Beschreibung	Risiko der ungeplanten Erhöhung Bau- und Betriebskosten durch regelwidrige Vergabe von Aufträgen, wodurch es zu einer Belastung des Haushalts kommt.

Konzepte (Unternehmenspolitik)

Zur Steuerung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen greift die Autobahn GmbH auf ein Set aus verbindlichen internen Richtlinien und strategischen Rahmenwerken zurück. Wo keine gesonderten Unternehmens-Policies existieren, bilden gesetzliche Vorgaben den Handlungsrahmen

Kultur-Werterahmen

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	G1-NI-01, G1-R-01, G1-R-02, G1-O-01
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	Unternehmenskultur
Inhalt	Grundlage ist der von der Geschäftsführung beschlossene Kultur-Werterahmen, dieser definiert die 7 Unternehmenswerte Verantwortung, Wertschätzung, Transparenz, Veränderungsbereitschaft, Fehlerkultur, Mitbestimmung und Vertrauen. Dieser wurde nach einem partizipativen Prozess mit der Belegschaft verabschiedet (inklusive Führungsleitlinien). Ziel ist es, die Kultur im Unternehmen bekannt und erlebbar zu machen, um Risiken wie Fluktuation entgegenzuwirken und Chancen (Arbeitsattraktivität) zu nutzen.
Anwendungsbereich	Gilt für die gesamte Belegschaft der Autobahn GmbH.
Verantwortlichkeit	Geschäftsführung Personal
Standards/Initiativen Dritter	Keine externen Standards.
Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Der Werterahmen basiert auf einem partizipativen Prozess mit der Belegschaft. Rückmeldungen erfolgen perspektivisch u.a. über Mitarbeiterbefragungen („PulsCheck“). Die Mitarbeiterbefragung findet alle zwei Jahre statt. Für detaillierte Erläuterungen zur Methodik und Durchführung dieser Befragungen verweisen wir vollumfänglich auf das Kapitel 4.1 Eigene Belegschaft .
Verfügbarkeit	Der Werterahmen ist intern verfügbar (Intranet, interne Kommunikationskampagne ab Q1/2026).

Compliance-Management-System (CMS) & Verhaltenskodex

Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen	G1-NI-04, G1-NI-05, G1-PI-01, G1-R-04, G1-R-05
Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte	Korruption und Bestechung / Schutz von Hinweisgebern
Inhalt	Das CMS bildet den Rahmen für regelkonformes Verhalten. Kernbestandteile sind: ▪ Verhaltenskodex: Zentrale, verbindliche Leitlinie für alle Beschäftigten zu integrem Verhalten, Geschenkannahme und Interessenkonflikten. ▪ Richtlinie Anti-Korruption: Detaillierte interne Vorgaben zur Vermeidung von Korruptionsdelikten. ▪ Richtlinie Hinweisgeberschutz: Regelt den Umgang mit Meldungen und den Schutz vor Repressalien (gemäß HinSchG).
Anwendungsbereich	Gilt für alle Mitarbeitenden, Führungskräfte und die Geschäftsführung.
Verantwortlichkeit	Stabsstelle Compliance (Zentrale) sowie dezentrale Compliance-Beauftragte.
Standards/Initiativen Dritter	▪ IDW PS 980 (Prüfungsstandard für CMS) ▪ Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG) ▪ Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK)
Berücksichtigung Interessen von Stakeholdern	Das Hinweisgebersystem steht auch externen Stakeholdern (Lieferanten, Bürgern) offen.
Verfügbarkeit	Der Verhaltenskodex und Interne Richtlinien sind im Intranet abrufbar. Informationen zu Compliance bei der Autobahn GmbH sowie der Zugang zu Meldekanälen sind auf der Homepage der Autobahn GmbH veröffentlicht.

Für die folgenden wesentlichen Themen liegen keine gesonderten, unternehmensspezifischen Policies vor, da die Steuerung entweder direkt durch gesetzliche Vorgaben erfolgt oder in operative Standardprozesse integriert ist.

Management der Lieferantenbeziehungen (G1-NI-03, G1-PI-02, G1-R-03, G1-O-02)

Wir verfügen über keine gesonderte „Policy für Zahlungspraktiken“. Das Management der Lieferantenbeziehungen wird stattdessen operativ durch zwei Hebel gesteuert: Zum einen setzen wir bei der Vergabe neben dem Preis bewusst auf Qualitätskriterien, um nachhaltige Partnerschaften zu fördern und reinem Preisdruck entgegenzuwirken. Zum anderen nutzen wir eine SAP-seitige, workflow-basierte Strategie zur Freigabe von Bestellungen und Zahlungen. Dies stellt sicher, dass Prozesse effizient ablaufen und Zahlungsziele eingehalten werden. Die Verantwortung hierfür liegt im Geschäftsbereich Recht und Einkauf sowie Finanzen.

Tierschutz (G1-NI-02)

Der Tierschutz im Betrieb der Autobahnen (z.B. Vermeidung von Wildunfällen) wird nicht durch eine separate Unternehmensrichtlinie geregelt, sondern durch die strikte operative Anwendung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Tierschutzgesetzes (TierSchG). Die Umsetzung erfolgt durch bauliche Maßnahmen wie Wildschutzzäune, die in den Geschäftsbereichen Planung und Bau verantwortet werden.

Politisches Engagement (G1-O-03)

Für den Umgang mit politischen Akteuren existiert kein eigenständiges Konzeptpapier, da unser Handeln als Unternehmen der öffentlichen Hand durch das strikte Neutralitätsgebot definiert ist. Parteispenden sind gemäß unserem Verhaltenskodex ausgeschlossen. Bezüglich des Lobbyregisters (LobbyRG) stellen wir fest: Eine Registrierungspflicht besteht nach unserer Auffassung nicht. Die Wahrnehmung von Terminen mit Organen des Deutschen Bundestags oder der Bundesregierung erfolgt durch Vertreter der Autobahn GmbH ausschließlich im Rahmen der Wahrnehmung der uns kraft Gesetzes übertragenen öffentlichen Aufgaben. Es handelt sich somit um fachliche Beratung zur Erfüllung des Daseinsvorsorgeauftrags und nicht um klassische Interessenvertretung.

Ergreifung von Maßnahmen (Business Conduct)

Zur Steuerung der Governance-Risiken, zur Förderung einer positiven Unternehmenskultur und zur Sicherung der Integrität in der Lieferkette setzen wir folgende Maßnahmen um:

Unternehmenskultur

Governance ist mehr als die Summe von Regeln. Wir betrachten eine lebendige, wertebasierte Unternehmenskultur als wirksamstes Mittel gegen Risiken wie Fluktuation oder Fachkräftemangel. Mit der operativen Verankerung des Kultur-Werterahmens gehen wir über reine Appelle hinaus: Wir integrieren die sieben Unternehmenswerte Verantwortung, Wertschätzung, Transparenz, Veränderungsbereitschaft, Fehlerkultur, Mitbestimmung und Vertrauen direkt in Personalinstrumente und den Arbeitsalltag.

Operative Verankerung des Kultur-Werterahmens

Adressiertes wesentliches Thema	Unternehmenskultur
Adressiertes wesentliches IRO	G1-NI-01, G1-R-02, G1-O-01
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Zur Umsetzung des Kultur-Werterahmens laufen folgende Aktivitäten: Kultur-Teams: Aufbau von Teams in allen Niederlassungen zur lokalen Verankerung. Führungskräfte: Bereitstellung eines digitalen Werkzeugkoffers (Templates, Workshops) und Integration des Themas „Vorbildfunktion“ in Führungskräfte-Programme (z.B. „Neu in Führung“). Kommunikation: Interaktive Formate (z.B. Kultur-Kaffee, Werte-Stationen) zur Diskussion der Werte. Ziel ist es, für den Austausch zu den Unternehmenswerten Räume zu öffnen. „Kultur-Kaffee“ ist ein niedrigschwelliges Format, in dem sich in Kleingruppen über einzelne Werte ausgetauscht werden kann. Im Rahmen von Veranstaltungen können beispielsweise „Werte-Stationen“ eingerichtet werden, wo der Austausch vor Ort direkt stattfinden kann. Ziel: Die Kultur intern erlebbar machen, um die Identifikation und Mitarbeiterbindung zu stärken.
Umfang der Maßnahme	Gesamte Belegschaft an allen Standorten.
Zeithorizont	2026; fortlaufende Umsetzung bis mittelfristig (2028).

Compliance und Integrität

Unser Ansatz zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung basiert auf der Überzeugung, dass Prävention der effektivste Schutz ist. Wir setzen daher auf ein engmaschiges Netz aus Compliance-Kommunikation, Schulungen und Richtlinien, um Mitarbeitende für Risiken zu sensibilisieren und ihnen Handlungssicherheit zu geben. Gleichzeitig ist uns bewusst, dass selbst beste Prävention nicht jeden Verstoß verhindern kann. Deshalb ist das Hinweisgebersystem ein zentraler Baustein unserer Sicherheitsarchitektur: Es ermöglicht uns, Fehlverhalten frühzeitig zu erkennen, intern aufzuklären und abzustellen, bevor größerer Schaden entsteht.

Präventionsprogramm Korruption & Bestechung

Adressiertes wesentliches Thema	Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	G1-NI-04, G1-NI-05
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Das Maßnahmenbündel zur Prävention umfasst: Schulungen: Durchführung verpflichtender Compliance-Basisschulungen sowie spezifischer Aufbauschulungen für korruptionsgefährdete Bereiche. Monitoring: Regelmäßiges Gesetzes- und Rechtsprechungsmonitoring. Ziel: Minimierung von Compliance-Verstößen durch Sensibilisierung und Stärkung des Rechtsbewusstseins.
Umfang der Maßnahme	Unternehmensweit für alle Mitarbeitenden
Zeithorizont	Laufend.

Verantwortung in der Lieferkette

Qualitätssicherung in der Beschaffung

Als einer der größten öffentlichen Auftraggeber in Deutschland haben wir eine Vorbildfunktion. Wir nutzen unsere Marktposition gezielt, um Standards in der Lieferkette zu setzen. Indem wir uns bei Vergabeverfahren bewusst nicht nur am niedrigsten Preis orientieren, sondern Qualitätskriterien stark gewichten, fördern wir Partner, die nachhaltig und verlässlich arbeiten. Dies schützt uns vor Risiken durch Dumping-Angebote und stärkt die Stabilität unserer Lieferketten.

Qualitätsorientierte Vergabe

Adressiertes wesentliches Thema	Management der Beziehungen zu Lieferanten
Adressiertes wesentliches IRO	G1-NI-03, G1-PI-02
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Um reinem Preiswettbewerb entgegenzuwirken, wenden wir bei Ausschreibungen (außer bei absolut standardisierten Produkten) Qualitätskriterien als Zuschlagskriterien an. Dies fördert Lieferanten, die nachhaltige und qualitative Mehrwerte bieten. Ziel: Sicherstellung hoher Qualität, Fairness im Wettbewerb und Vermeidung von Dumping-Angeboten.
Umfang der Maßnahme	Bundesweit bei allen relevanten Vergabeverfahren (Bau & Dienstleistung). Ausgenommen sind Direktaufträge und Aufträge, die unter eine vergaberechtliche Bereichsausnahme wie z. B. § 116 GWB fallen. Bei Direktaufträgen handelt es sich um Beschaffungen mit sehr geringem Auftragswert gem. § 14 UVgO. Im Unterschied zu den regulären Aufträgen der Autobahn GmbH erfordern diese aufgrund ihrer Geringfügigkeit kein formelles und aufwendiges Vergabeverfahren.
Zeithorizont	Laufend.

Gesetzliche Compliance (Politik & Tierschutz)

In Bereichen, die durch den Gesetzgeber abschließend geregelt sind, liegt unser Fokus auf der strikten operativen Umsetzung. Dies betrifft insbesondere das politische Engagement und den Tierschutz. Hier entwickeln wir keine eigenen konkurrierenden Regelwerke, sondern konzentrieren unsere Ressourcen darauf, die gesetzlichen Vorgaben (wie das Neutralitätsgebot oder das Bundesnaturschutzgesetz) lückenlos in unsere Bau- und Betriebsprozesse zu integrieren.

Operative Umsetzung gesetzlicher Vorgaben

Adressiertes wesentliches Thema	Politisches Engagement / Tierschutz
Adressiertes wesentliches IRO	G1-O-03, G1-NI-03
Inhalt und Ziel der Maßnahme	Da für diese Themen keine gesonderten internen Programme existieren, besteht die Maßnahme in der strikten operativen Anwendung der gesetzlichen Rahmenbedingungen: ▪ Politik: Sicherstellung der politischen Neutralität durch das Compliance-Management (Verbot von Parteispenden im Verhaltenskodex). Interessenvertretung erfolgt ausschließlich als fachliche Beratung im Rahmen des gesetzlichen Auftrags. ▪ Tierschutz: Operative Umsetzung von Schutzmaßnahmen (z. B. Errichtung von Wildschutzzäunen, Durchlässen) bei Bau und Betrieb gemäß den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und Tierschutzgesetzes. Ziel: Vollständige Rechtskonformität und Vermeidung von Strafzahlungen oder Reputationsschäden.
Umfang der Maßnahme	Gesamtes Unternehmen und gesamtes Streckennetz.
Zeithorizont	Laufend.



Kennzahlen und Ziele

Um die Wirksamkeit unserer Governance-Maßnahmen und die Integrität unseres Geschäftsgebarens sicherzustellen, überwachen wir die Einhaltung unserer Richtlinien und den Fortschritt unserer strategischen Initiativen anhand definierter Kennzahlen. Die nachfolgenden Ziele und Ergebnisse für das Berichtsjahr 2025 dokumentieren den Fortschritt bei der Verankerung unserer Unternehmenskultur.

Ziel 1: Förderung der Unternehmenskultur und Verankerung des Werterahmens

Adressiertes wesentliches Thema	Unternehmenskultur
Adressiertes wesentliches IRO	G1-NI-01, G1-R-01, G1-R-02, G1-O-01
Beschreibung und Bezug zum Konzept	Das Ziel wird im Rahmen von 3 Teilprojekten verfolgt: 1. Kommunikation und Beteiligung: Das Thema Unternehmenskultur und insbesondere den Werterahmen sichtbar machen und Mitarbeitende aktiv einbeziehen. Räume schaffen für Austausch und Selbstreflexion. Führungskräfte befähigen, die Unternehmenswerte und Führungsleitlinien vorzuleben und Orientierung zu geben. 2. Verankerung in Strukturen: Integration der Werte und Führungsleitlinien in Prozesse und Personalinstrumente, um Konsistenz und Attraktivität als Arbeitgeberin sicherzustellen. 3. Weiterentwicklung Unternehmenskultur und Führungsleitlinien: Verknüpfung mit Mitarbeitenden Befragung PulsCheck, unternehmensweites Verfügbarmachen von Maßnahmen („Maßnahmenlandkarte“) sowie Bereitstellen eines digitalen Werkzeugkoffers.
Basisjahr	2025 (Beschlussfassung Werterahmen).
Zieljahr	▪ Kurzfristig (bis 2026): Flächendeckende Bekanntmachung des neuen Werterahmens in der gesamten Belegschaft. ▪ Ab 2026: Analyse und Umsetzung neuer wertebasierter Angebote; Abgleich mit Zielplanung. ▪ Mittelfristig (bis 2027): Umsetzung wertebasierter Angebote. ▪ Mittelfristig (bis 2028): Verankerung der Werte in den wesentlichen Prozessen und Instrumenten. ▪ Langfristig: Verstetigung erfolgreicher Maßnahmen.
Status 2025	Meilensteine erreicht: ▪ Nach partizipativem Prozess mit der Belegschaft wurden Wertetahmen und Führungsleitlinien (Anforderungen an Führungskräfte) durch die Geschäftsführung beschlossen. ▪ Eine interne Kommunikationskampagne wurde erarbeitet. ▪ Der Rahmen für die Werte wurde freigegeben; die Sammlung und Priorisierung relevanter Instrumente und Prozesse wurde vorbereitet.

Ziel 2: Gewährleistung der Meldekanäle und des Hinweisgeberschutzes

Adressiertes wesentliches Thema	Schutz von Hinweisgebern
Adressiertes wesentliches IRO	G1-PI-01
Beschreibung und Bezug zum Konzept	Sicherstellung, dass interne und externe Personen jederzeit vertraulich Meldungen abgeben können und vor Repressalien geschützt sind, um die Anforderungen des Hinweisgeberschutzgesetzes (HinSchG) vollumfänglich zu erfüllen. Über das elektronische Hinweisgeberportal der Autobahn GmbH ist auch eine anonyme Meldung und Kommunikation möglich.
Basisjahr	K.A.
Zieljahr	Fortlaufend: Durchgängige Verfügbarkeit des Systems und Gewährleistung der gesetzlichen Rückmeldefristen.
Status 2025	Die Compliance-Organisation der Autobahn GmbH erfüllt die gesetzlichen Anforderungen des Hinweisgeberschutzgesetzes an ein angemessenes und effektives Hinweisgebersystem vollumfänglich. Als interne Meldestelle arbeitet diese unabhängig, fachlich weisungsfrei und unparteiisch. Ein Hinweis wird vertraulich behandelt. Ein Hinweis kann über das webbasierte IT-Tool anonym gemeldet werden. Im Rahmen des geltenden Rechts wird die Vertraulichkeit der Identität des Hinweisgebers und Dritter geschützt, die in der Meldung genannt werden. Hinweisgeber werden bei der Autobahn GmbH vor ungerechtfertigten Benachteiligungen und Repressalien geschützt. Das gilt auch, sofern sich die Vorwürfe nicht bestätigen lassen, es sei denn, die Vorwürfe haben sich als vorsätzlich oder grob fahrlässig falsch dargestellt. Ebenso werden vom Hinweis betroffene Personen vor verleumderischen und ehrverletzenden Hinweisen geschützt.

Ziel 2: Gewährleistung der Meldekanäle und des Hinweisgeberschutzes

Adressiertes wesentliches Thema	Korruption und Bestechung
Adressiertes wesentliches IRO	G1-NI-05, G1-NI-06
Beschreibung und Bezug zum Konzept	Sicherstellung, dass interne und externe Personen jederzeit vertraulich Meldungen abgeben können und vor Repressalien geschützt sind, um die Anforderungen des Hinweisgeberschutzgesetzes (Hin-SchG) vollumfänglich zu erfüllen. Über das elektronische Hinweisgeberportal der Autobahn GmbH ist auch eine anonyme Meldung und Kommunikation möglich.
Kennzahl (Metrik)	- Anzahl der bestätigten Korruptionsvorfälle. - Anzahl der wegen Korruption eingeleiteten gerichtlichen Verfahren.
Basisjahr	Fortlaufend (Kein Basisjahr, da absoluter Grundsatz).
Zieljahr	Fortlaufend
Status 2025	Die Maßnahmen zur Prävention (Kommunikation, Schulungen) wurden planmäßig durchgeführt.

Erklärung zu nicht festgelegten Zielen

Für die folgenden wesentlichen Themen wurden keine gesonderten strategischen Ziele definiert, da die Steuerung primär über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben oder operative Standardprozesse erfolgt:

- **Politisches Engagement (G1-O-03):**

Für die Interessenvertretung wurde kein quantitatives Ziel festgelegt. Als Unternehmen der öffentlichen Hand unterliegen wir dem Neutralitätsgebot; Parteispenden sind gemäß Verhaltenskodex ausgeschlossen (faktischer Zielwert 0 €). Die Nutzung der Chance zur fachlichen Mitgestaltung (Lobbying) erfolgt rein anlassbezogen im Rahmen unseres gesetzlichen Auftrags zur Beratung des Eigentümers.

- **Management der Beziehungen zu Lieferanten / Preisdruck (G1-NI-04, G1-PI-02):**

Die Themen Preisdruck und Lieferantenentwicklung werden durch die operative Anwendung des Vergaberechts gesteuert. Unser Fokus liegt hierbei auf der Integration von Qualitätskriterien in Ausschreibungen, um dem reinen Preiswettbewerb entgegenzuwirken. Da wir als öffentlicher Auftraggeber an das strenge Vergaberecht gebunden sind, definieren wir hierfür keine darüberhinausgehenden quantitativen Strategieziele.

- **Tierschutz (G1-NI-03):**

Die Zielsetzung entspricht der strikten Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben (BNatSchG), weshalb kein gesondertes Unternehmensziel formuliert wurde.

- **Zahlungspraktiken:**

Es existiert kein spezifisches Nachhaltigkeitsziel für Zahlungspraktiken. Die operative Einhaltung von Zahlungsfristen wird durch interne Buchhaltungsprozesse sichergestellt, um die Liquidität der Auftragnehmer zu wahren.



6. SDG-Mapping

Unsere Unternehmens- und Nachhaltigkeitsstrategien und die darin definierten Ziele tragen auch aktiv dazu bei, die 2015 verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen zu erreichen. Welche SDGs in welchen Kapiteln dieses Nachhaltigkeitsberichts aufgegriffen werden, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

SDG	Kapitel im Nachhaltigkeitsbericht
	3.3 – Umweltverschmutzung 4.1 – Eigene Belegschaft 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette 4.3 – Betroffene Gemeinschaften 4.4 – Verbraucher/Endnutzer
	4.1 – Eigene Belegschaft
	4.1 – Eigene Belegschaft
	3.3 – Umweltverschmutzung 3.4 – Wasserressourcen
	3.1 – Klimawandel
	4.1 – Eigene Belegschaft 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette 5 – Governance
	3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
	4.1 – Eigene Belegschaft 4.2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette 5 – Governance

	3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft 4.3 – Betroffene Gemeinschaften 4.4 – Verbraucher und Endnutzer
	3.3 – Umweltverschmutzung 3.6 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft 4.4 – Verbraucher und Endnutzer
	3.1 – Klimawandel 3.3 – Umweltverschmutzung
	3.3 – Umweltverschmutzung 3.4 – Wasserressourcen 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
	3.3 – Umweltverschmutzung 3.5 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme
	5 – Governance
	5 – Governance

7. Erklärung der Geschäftsführung

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht für das Jahr 2025 wurde am 07.05.2026 beschlossen und zur Veröffentlichung freigegeben.

Berlin, den 07.05.2026

Dr. Michael Güntner
Vorsitzender der Geschäftsführung

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer Technik

Dr. Jeannette von Ratibor
Geschäftsführerin Finanzen und IT

Sebastian Mohr
Geschäftsführer Personal



8. Prüfvermerk

zur Erlangung begrenzter Sicherheit über den Nachhaltigkeitsbericht

An den Aufsichtsrat der Autobahn GmbH des Bundes, Berlin

Prüfungsurteil

Wir haben den Nachhaltigkeitsbericht 2025 der Autobahn GmbH des Bundes, Berlin (im Folgenden „Gesellschaft“) zur Erfüllung der Anforderungen des Public Governance Corporate Kodex des Bundes (Stand 06. November 2024) Abschnitt 8.1.3 (im Folgenden: Nachhaltigkeitsbericht) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren die Angaben, die sich nicht auf das Berichtsjahr 2025 beziehen, und die Verweise auf die Sustainable Development Goals sowie externe Dokumente außerhalb des Nachhaltigkeitsberichts.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der

Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Hervorhebung eines Sachverhalts – Grundsätze zur Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts

Ohne unser Prüfungsurteil zu modifizieren, verweisen wir auf die Ausführungen im Nachhaltigkeitsbericht, in denen die Grundsätze zur Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts beschrieben werden. Danach hat die Gesellschaft die Berichterstattung in Anlehnung an die European Sustainability Reporting Standards (ESRS), um den Anforderungen des PCGK-Abschnitt 8.1.3 nachzukommen („Berichtskriterien“), erstellt. Die Verwendung der ESRS wird im Nachhaltigkeitsbericht im Abschnitt „2. Allgemeine Angaben“ offengelegt.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Nachhaltigkeitsbericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit den für die Gesellschaft einschlägigen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Entwicklung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts

Die einschlägigen deutschen gesetzlichen und europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der Nachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für die Gesellschaft einschlägigen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts angewandten Prozess einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Nachhaltigkeitsbericht.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen. Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern im Nachhaltigkeitsbericht dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Nachhaltigkeitsberichterstattung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen befragt.

- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen im Nachhaltigkeitsbericht durchgeführt.
- den Prozess zur Bewertung der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im Nachhaltigkeitsbericht gewürdigt,
- die Darstellung der Informationen im Nachhaltigkeitsbericht gewürdigt.
- Einsicht in interne und externe Dokumente genommen,
- die Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben vorgenommen.

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 2024. 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, 29. Mai 2026

RSM Ebner Stolz GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft

Alexander Glöckner
Wirtschaftsprüfer

Matthias Berenz

Impressum, Kontakte, Beteiligte

Herausgeberin

Die Autobahn GmbH des Bundes

Heidestraße 15 10557 Berlin

kontakt@autobahn.de

www.autobahn.de

Geschäftsführung

Dr. Michael Güntner

Dirk Brandenburger

Dr. Jeannette von Ratibor

Sebastian Mohr

Fotonachweise:

Titel: © Autobahn GmbH des Bundes/Jan R. Schäfer; S.4 alle Bilder, © Autobahn GmbH des Bundes/Andreas Pein; S.28, © Autobahn GmbH des Bundes/Jan R. Schäfer; S.32, © Autobahn GmbH des Bundes/Silke Weinsheimer; S.60, © Autobahn GmbH des Bundes; S.64, © Autobahn GmbH des Bundes; S.66, © Autobahn GmbH des Bundes/Ronny Götter; S.71, © Autobahn GmbH des Bundes/Stock; S.72, © Autobahn GmbH des Bundes/Burkhard Zeisler; S.91, © Autobahn GmbH des Bundes/Nancy Glor; S.102, © Autobahn GmbH des Bundes/Jan R. Schäfer; S.108, © Autobahn GmbH des Bundes/Silke Weinsheimer; S.114, © Autobahn GmbH des Bundes; S.129, © Autobahn GmbH des Bundes/Jan R. Schäfer; S.162, © Autobahn GmbH des Bundes/Stock; S.165, © Autobahn GmbH des Bundes/Susanne Schlenga; S.169, © Autobahn GmbH des Bundes/Stock

Projekt Nachhaltigkeitsberichterstattung

Projektleitung Nachhaltigkeitsbericht 2025:

Oliver Krenz, Abteilungsleiter Nachhaltigkeit

Projektmitarbeitende inkl. Funktion:

- Florentine Miehle, Referentin Nachhaltigkeit
- Alpha Bah, Referent Nachhaltigkeit
- Alexandra Kristina Teubner, Referentin Nachhaltigkeit
- Emanuel Galic, Teamleiter Personalgrundsätze und -strategie
- Jannis Laße, Werkstudent Nachhaltigkeit
- Dominik Schubert, Werkstudent Nachhaltigkeit
- und die vielen Kolleginnen und Kollegen der Autobahn GmbH, die diesem Bericht zugearbeitet haben.

