LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2025

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemein 3

2. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Unternehmensgruppe 3
   - 2.1. Struktur und Organisation 3
   - 2.2. Geschäftsverlauf 3
     - 2.2.1. Bemautung 4
     - 2.2.2. Bauaktivitäten, Asset Management und Projektentwicklung Bauaktivitäten 4
     - 2.2.3. Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG 6
     - 2.2.4. Betriebliche Erhaltung, Anlagen- & Verkehrsbetrieb, Service und Kontrollmanagement, Verkehrs- und Netzmanagement 7
     - 2.2.5. Finanzierung 9
     - 2.2.6. Zweigniederlassungen 9
     - 2.2.7. Wirtschaftliche Lage 10
     - 2.2.7.1. Aktiva 10
     - 2.2.7.2. Passiva 11
     - 2.2.7.3. Umsatz und Ergebnis 11
     - 2.2.7.4. Ertragsstruktur 12
     - 2.2.7.5. Aufwandsstruktur 13
     - 2.2.7.6. Geldflussrechnung 13
     - 2.2.7.7. Rentabilität 14
   - 2.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren 15
     - 2.3.1. Anzahl Mitarbeitende per 31.12. sowie wichtigste Aktivitäten 2025 15
     - 2.3.2. Streckenparameter 17
     - 2.3.3. Umweltbelange 17

3. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe 21
   - 3.1. Voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe 21
   - 3.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten 21
     - 3.2.1. TOP-Risiken 21
     - 3.2.2. Weitere wesentliche Risiken 22
     - 3.2.2.1. Cashflowrisiko 22
     - 3.2.2.2. Liquiditätsrisiko 23
     - 3.2.2.3. Konjunkturrisiko, Ausfallsrisiko, Absatz- und Beschaffungsrisiko 23
     - 3.2.2.4. Branchenspezifische Risiken und Regulierungsrisiken 24
     - 3.2.2.5. IT-Risiken 25
     - 3.2.2.6. Personal- und Fluktuationsrisiko 26
     - 3.2.2.7. Klimabezogene Risiken 26
     - 3.2.2.8. Risiken im Zusammenhang mit Stromausfällen 27

4. Bericht über Forschung, Entwicklung und Innovation 28

5. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess 29
   - 5.1. Kontrollumfeld 29
   - 5.2. Risikobeurteilung 31
   - 5.3. Kontrollmaßnahmen 32
   - 5.4. Information und Kommunikation 32
   - 5.5. Überwachung 33

1. Allgemein

Bei der Darstellung von Zahlen in TSD Euro – Beträgen sowie bei Prozentangaben können rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

2. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Unternehmensgruppe

2.1. Struktur und Organisation

Die Republik Österreich hat als 100 % Eigentümerin der ASFINAG die Aufgabe übertragen, das hochrangige Straßennetz zu betreiben und auszubauen. Die ASFINAG nimmt diese Aufgabe mit hohem verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Verantwortungsbewusstsein wahr.

Kernkompetenz der ASFINAG ist die Planung, der Bau, der Betrieb, die Erhaltung und die Bemautung eines leistungsfähigen, bedarfsgerechten Autobahnen- und Schnellstraßennetzes. Gemäß der Unternehmens-Vision ist es Ziel der ASFINAG, ein verlässlicher, innovativer und nachhaltiger Mobilitätspartner zu sein, der vorausschauend und Regionen übergreifend die Mobilitätswende mitgestaltet.

Die besonderen Schwerpunkte liegen dabei auf größtmöglicher Verfügbarkeit, optimaler Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation, Verkehrssicherheit, Nutzung bzw. Entwicklung technologischer Neuerungen sowie optimaler Vorbereitung und Mitgestaltung von Zukunftsthemen wie beispielsweise des autonomen Fahrens oder der Multimodalität. Bei all diesen Aktivitäten werden Nachhaltigkeitsthemen, wie beispielsweise CO_2-Reduktion, Lärmschutz, Artenvielfalt oder Ressourcenschonung, aktiv mitgedacht und umgesetzt.

Die Organisationsstruktur der ASFINAG bildet die wesentlichen operativen Aufgaben ab.

Die Töchter ASFINAG Alpenstraßen GmbH und ASFINAG Service GmbH sind für den Betrieb, die ASFINAG Bau Management GmbH für Neubau und bauliche Erhaltung und die ASFINAG Maut Service GmbH für die Bemautung sowie die gesamte IT-Landschaft des Konzerns verantwortlich. Ergänzend dazu bietet die ASFINAG Commercial Services GmbH Beratung in den Kernkompetenzen der ASFINAG an. Abgerundet wird das Portfolio durch die ASFINAG European Toll Service GmbH, die den Bereich der internationalen Mautabrechnung abdeckt.

Zum 31. Dezember 2025 stehen die ASFINAG Bau Management GmbH, die ASFINAG Maut Service GmbH, die ASFINAG Commercial Services GmbH und die ASFINAG European Toll Service GmbH zu 100 % im Besitz der ASFINAG. An der ASFINAG Alpenstraßen GmbH sind die Bundesländer Tirol (35,9 %) und Vorarlberg (13,1 %) beteiligt. An der ASFINAG Service GmbH sind das Bundesland Niederösterreich (5,0 %), die OÖ Verkehrsholding GmbH (2,17 %) und die Bundesländer Wien (1,67 %), Burgenland (1,67 %), Steiermark (1,67 %), Kärnten (1,67 %) und Salzburg (1,17 %) beteiligt.

Darüber hinaus hält die ASFINAG an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH einen Anteil von 27,37 %.

2.2. Geschäftsverlauf

Nach einer zwei Jahre andauernden Rezession hat sich die Wirtschaft in Österreich im Jahr 2025 leicht positiv entwickelt. Gemäß aktueller Prognosen wird für das Jahr 2025 von einem schwachen BIP-Wachstum von 0,6 % (Statistik Austria, März 2026) ausgegangen.

Dieser verhalten positive Trend zeigt sich auch in der ASFINAG. Die LKW-Fahrleistung, ein wesentlicher Indikator für die gesamtwirtschaftliche Situation in Österreich und auch darüber hinaus, stieg geringfügig gegenüber 2024 (+0,2%), während sie in den zwei vorhergehenden Jahren jeweils gesunken war.

Beim PKW konnte ebenso eine leichte Steigerung im Vergleich zum Jahr 2024 um rund 0,3% verzeichnet werden.

Insgesamt ist die Fahrleistung auf dem ASFINAG-Netz um rund 0,3% gestiegen.

Im Baubereich konnten die Aktivitäten der ASFINAG, trotz nach wie vor anspruchsvoller gesamtwirtschaftlicher und geopolitischer Rahmenbedingungen, erfolgreich weitergeführt werden.

Die ASFINAG ist insgesamt zwar – wie viele andere Unternehmen – mit den Auswirkungen der herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert, hat aber aufgrund eines vorausschauenden Managements, Aktivitäten zu Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen, einer stabilen Einnahmensituation sowie einer laufenden aktiven Steuerung der Bauaktivitäten eine sehr solide finanzielle Basis. Diese erlaubt es, die bestehenden Herausforderungen zu meistern und wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben.

Dementsprechend steht auch die Verschuldung der ASFINAG mit der Ertragskraft im Einklang und eine langfristige Finanzierbarkeit ist gegeben.

2.2.1. Bemautung

Im Bereich der vollelektronischen Maut für Kfz > 3,5 t tzGm wurden insgesamt rd. 807 Mio. Mauttransaktionen verzeichnet, dies entspricht einem Anstieg von 0,3% gegenüber 2024. Mit rd. 96% entfiel der überwiegende Anteil an Mauttransaktionen auf LKW, der Rest wurde von Bussen und anderen Fahrzeugen > 3,5 t tzGm, wie zum Beispiel Wohnmobilen, getätigt.

Der Marktanteil der Direktabrechnungsschiene mit den Kunden („GO-Direkt“) lag im Jahr 2025 bei 9,2% (2024: 9,5%).

Die Anzahl der an den Sondermautstellen abgefertigten PKW (Kat. 1) lag mit rd. 45 Mio. um 3,7 % über jener des Jahres 2024. Der Automatisierungsgrad der Passagen an den Sondermautstellen betrug 75,3%. Im Vergleich dazu belief er sich im Vorjahr auf 73,6 %. Die Anzahl der verkauften digitalen Streckenmauttickets lag bei rd. 5,5 Mio. Stück. (2024: 5,0 Mio. Stück), dies entspricht einem Anstieg von 9,2% gegenüber dem Vorjahr.

Der Vignettenabsatz über alle Vignettentypen lag im Wirtschaftsjahr 2025 mit rd. 29,4 Mio. verkauften Stück um rund 0,5 % unter jenem des Vorjahres. Betrachtet man das Vignettenjahr 2025, so lag die Anzahl der verkauften Stückzahlen um rd. 0,4% über jener des Vignettenjahres 2024. Der Marktanteil der digitalen Vignette 2025 betrug 61,1%, 2024 lag er noch bei 52,8%.

2.2.2. Bauaktivitäten, Asset Management und Projektentwicklung Bauaktivitäten

Bauaktivitäten

Der Schwerpunkt der ASFINAG-Bautätigkeit lag im Jahr 2025, wie auch in den Vorjahren, auf der Erhöhung der Verkehrssicherheit, Instandsetzungen sowie Erweiterungen im hochrangigen Netz. Zudem standen im Wirtschaftsjahr Investitionen in die Errichtung bzw. Erweiterung von Rast- und LKW-Stellplätzen, Lärmschutzwänden sowie alternative Energiegewinnung durch Photovoltaikanlagen im Fokus.

Im Zuge der Erweiterung des ASFINAG-Netzes wurden wesentliche Bauvorhaben – und hier vor allem der Ostabschnitt der S07 Fürstenfelder Schnellstraße – abgeschlossen. Des Weiteren wurden die Bautätigkeiten an wesentlichen Projekten – wie dem Neubau der 2. Tunnelröhre des Karawankentunnels (A11 Karawanken Autobahn), die Erweiterung der S10 (Mühlviertler Schnellstraße) Richtung Staatsgrenze sowie der Sicherheitsausbau der Talübergänge Sieggraben (S31 Burgenland Schnellstraße) – fortgeführt.

Die Instandsetzungen & Erneuerungen des bestehenden ASFINAG-Netzes wurden im Wirtschaftsjahr konsequent weiterverfolgt bzw. konnten abgeschlossen werden. Hierzu zählen vor allem die Fertigstellung der Erneuerung des Ofenauer/Hiefler Tunnels und der Tunnelkette Werfen (A10 Tauernautobahn) sowie der Start der Sanierung der Luegbrücke auf der A13 (Brenner Autobahn) und die Erneuerung der Tunnelkette Semmering und Ganzstein auf der S06 (Semmering Schnellstraße).

Wesentliche Verkehrsfreigaben im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2025 fanden für die folgenden mehrjährigen Projekte statt:

- A01 (West Autobahn) Erneuerung Schmittenhäusl – Thalgau
- A01 (West Autobahn) Erneuerung Aurachbrücke
- A09 (Pyhrn Autobahn) Erneuerung Tunnelkette Inzersdorf – Schön
- A10 (Tauern Autobahn) Erneuerung Ofenauer, Hiefler Tunnel und Tunnelkette Werfen
- A12 (Inntal Autobahn) wasserrechtliche Sanierung Roppen
- A14 / S16 Sanierung AST Bludenz Montafon
- A23 (Donauufer Autobahn) Sanierung Stützmauern Favoriten & Absbergbrücke
- A23 (A23 Südosttangente) Umbau Anschlussstelle Hirschstetten
- S07 (Fürstenfelder Schnellstraße) Neubau Dobersdorf – Heiligenkreuz
- S16 (Arlberg Schnellstraße) Sanierung Ostrampe

Zudem konnten die folgenden wesentlichen unterjährigen Projekte, die im Jahr 2025 Baubeginn hatten, auch im selben Jahr wieder dem Verkehr übergeben werden:

- A02 (Süd Autobahn) Sanierung Unterwald – Herzogberg
- A07 (Mühlkreis Autobahn) Sanierung Überführung Prinz Eugenstraße
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Anschlussstelle Traboch
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Lärmschutz Zirl/Eigenhofen
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Lärmschutz Volders – Karlskirche
- A12 (Inntal Autobahn) Sanierung Lärmschutz Telfs
- A14 (Rheintal Autobahn) Belagssanierung im Bereich AST Bludenz Nüziders
- A21 (Wiener Außenring Autobahn) Belagssanierung Knoten Vösendorf
- S10 (Mühlviertler Schnellstraße) Umbau Kreisverkehrsanlage Unterweitersdorf
- S31 (Burgenland Schnellstraße) Sanierung Überführungen Eisenstadt – Mattersburg

Im Jahr 2025 erfolgten folgende wesentliche Baubeginne für mehrjährige Projekte:

- A01 (West Autobahn) Neubau und Sanierung Lärmschutz Enns West – Knoten Linz
- A02 (Süd Autobahn) Erneuerung Wöllersdorf – Wr. Neustadt
- A02 (Süd Autobahn) Erneuerung Tunnelkette Pack
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Deutschfeistritz – Gratkorn
- A09 (Pyhrn Autobahn) Sanierung Lainberg – Windischgarsten
- A10 (Tauern Autobahn) Sanierung Ast Eben – Ast Flachau
- A12 (Inntal Autobahn) Erneuerung Landecker Tunnel
- A12 (Inntal Autobahn) Sanierung E&M Anlagen Tunnel Roppen
- A13 (Brenner Autobahn) Erneuerung Luegbrücke
- A14 (Rheintal Autobahn) Sanierung E&M Anlagen Tunnel Pfänder
- S06 (Semmering Schnellstraße) Erneuerung Tunnelkette Semmering & Ganzstein

Das von der ASFINAG verantwortete Bauvolumen betrug im Jahr 2025 insgesamt EUR 1.561 Mio. (2024: EUR 1.519 Mio.).

Asset Management

Das Asset Management ist für die bauliche Erhaltung des ASFINAG Streckennetzes verantwortlich. Die Grundsätze der Erhaltung basieren auf einer langfristigen strategischen Erhaltungsplanung sowie der kontinuierlichen Überwachung des Zustands aller Anlagen im ASFINAG-Streckennetz. Ziel ist es, das Netz zum richtigen Zeitpunkt im Sinne der Substanzerhaltung zu sanieren. Dadurch wird einerseits eine lange Lebensdauer erreicht, was sowohl

wirtschaftliche als auch ökologische Nachhaltigkeit für die ASFINAG bedeutet. Andererseits sorgt dies für einen durchschnittlich guten Zustand der Bauwerke, der wiederum hohe Sicherheit und Komfort für die Nutzer:innen der Infrastruktur gewährleistet.

Das Erhaltungsmanagement entwickelt regionale Erhaltungsprogramme, welche auf Netzebene den Rahmen der ASFINAG Erhaltungsstrategie, mit den Dimensionen Sicherheit, Verfügbarkeit und Nachhaltigkeit, einhalten sollen. Auf Projektebene werden die ingenieurmäßig ausgewählten Sanierungsmaßnahmen im Detail durch Lebenszyklusanalysen geprüft und bei Bedarf optimiert.

Das Anforderungsmanagement bündelt Anforderungen für das Bauprogramm aus allen Bereichen der ASFINAG und erstellt Projektdefinitionen, welche als Bestellungen an die umsetzenden Einheiten in der ASFINAG Bau Management GmbH übergeben werden. Durch die laufende Umsetzung des ASFINAG Bauprogramms sowie weiterer Maßnahmen betrieblicher und organisatorischer Art wird die Sicherheit und Verfügbarkeit der baulichen Anlagen des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Netzes sichergestellt.

Über die Entwicklung und den aktuellen Zustand des ASFINAG Streckennetzes gibt der ASFINAG Netzzustandsbericht Auskunft. Die kontinuierliche Weiterentwicklung der langfristigen Erhaltungskonzepte, der Langfristprognose, der Bauwerksdatenbanken und der Erhaltungsstrategie bildet die Grundlage für eine planvolle, nachvollziehbare und wirtschaftliche Arbeitsweise.

Projektentwicklung

Zielsetzung für die Abteilung Projektentwicklung ist die Bündelung aller wesentlichen Planungskompetenzen und damit die Reduktion von Schnittstellen innerhalb der ASFINAG. Es werden Projekte von der ersten Idee bis zum Abschluss der erforderlichen Genehmigungsverfahren bearbeitet. Die Schwerpunkte liegen neben den generellen Projektaufgaben im Stakeholder- und Behördenmanagement vor der baulichen Umsetzung.

Inhaltlich umfasst das Aufgabenfeld ein breites Spektrum von Varianten- und Machbarkeitsstudien bzw. Prioritätenreihungen mittels Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Daran anschließend erfolgt die Erstellung von Umweltverträglichkeitserklärungen (UVE) und die Abwicklung von Umweltverträglichkeitsprüfungs- (UVP) bzw. § 4 BStG-Verfahren bis hin zur Erwirkung von materienrechtlichen Genehmigungen (Naturschutz, Wasser- und Forstrecht etc). Auch das österreichweit bedeutende Thema Lärmschutz ist in der Abteilung Projektentwicklung angesiedelt. Die Zuständigkeit für diesbezügliche Anfragen, aber auch die Entwicklung von konkreten Lärmschutzmaßnahmen obliegt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dieser Abteilung.

Schwerpunkte im Jahr 2025 bildeten insbesondere die Mitwirkung an der Konzessionsausschreibung E-Ladeinfrastruktur, die Evaluierung der Neubauprojekte entsprechend Regierungsprogramm & parlamentarischer Entschließung sowie die Entwicklung des Zielnetzes für die prioritärsten Streckenabschnitte mit Kapazitätsengpässen.

2.2.3. Evaluierung des Bauprogramms der ASFINAG

Das BMIMI (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, vormals BMK) unterzog das Bauprogramm der ASFINAG für die Jahre 2022ff einer umfassenden Evaluierung im Hinblick auf die Zielsetzungen des Regierungsprogramms 2020. Die Ergebnisse dieser Evaluierung wurden durch das BMIMI in einem Bericht veröffentlicht. Darauf basierend wurden der ASFINAG Zielvorgaben hinsichtlich Fortführung oder Ruhendstellung von Neubauprojekten gemacht.

Diese Zielvorgaben bezogen sich auf das „Wie“ und „Wann“ in der Umsetzung der geplanten Projekte, nicht aber darauf, ob ein Projekt überhaupt gebaut wird oder nicht. Dies ist durch das BStG (Bundesstraßengesetz) gesetzlich vorgegeben. Eine „Ruhendstellung“ gem. BMIMI-Zielvorgaben konnte daher nur ein vorläufiges oder vorrübergehendes Ruhen (kein „ewiges Ruhen“) darstellen. Alle erforderlichen Verfahren zur Erlangung und Erhaltung rechtskräftiger Konsense wurden daher fortgeführt, um jederzeit die Möglichkeit zu haben, das jeweilige Bauprojekt umzusetzen.

In der Planung des Bauprogramms für die Jahre 2022ff wurden die Zielvorgaben entsprechend berücksichtigt.

Projekte, für die die Vorgabe eine „Ruhend-Stellung" war und für die die entsprechenden Genehmigungsverfahren noch nicht abgeschlossen waren, wurden Ende 2021 einer Wertminderung unterzogen, da zum Zeitpunkt der Bilanzerstellung nach Einschätzung des Vorstands der ASFINAG kein Indiz vorlag, wann und in welcher Form eine Umsetzung erfolgen würde.

Konkret betraf die Wertminderung folgende Projekte:

- S01 (Wiener Außenring Schnellstraße): Knoten Schwechat – Großenzersdorf (inkl. Tunnel Lobau)
- S37 (Klagenfurter Schnellstraße): Friesach Nord – St. Veit Nord
- A03 (Südost Autobahn): Knoten Eisenstadt – Staatsgrenze
- A22 (Donauufer Autobahn): Verlängerung Kaisermühlen – Kaiserebersdorf

Ende Februar 2025 veröffentlichte die neue Bundesregierung ihr Regierungsprogramm. Darin ist festgehalten, dass zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr Autobahnen und Schnellstraßen, die im Bundesstraßengesetz angeführt sind und bereits über eine Genehmigung verfügen, schnellstmöglich realisiert werden sollen.

Darüber hinaus ist für das weitere aktuelle ASFINAG-Bauprogramm vorgesehen, dass eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel, bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.

Basierend auf dem Regierungsprogramm beauftragte der Nationalrat die Bundesregierung mit Entschließung vom März 2025, die „noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen."

Unter Bezugnahme auf diese parlamentarische Entschließung ersuchte das BMIMI in einem Schreiben die ASFINAG darum, „die in der Entschließung angesprochenen Prüfungen vorzunehmen" und dazu „die im Entschließungsantrag angesprochenen Projekte einer zeitnahen, verwaltungsökonomisch effizienten und zugleich inhaltlich abschließenden Evaluierung nach den in der Entschließung angeführten Kriterien zuzuführen". Zudem seien die „daraus resultierenden und verwertbaren Erkenntnisse bei der Erstellung und Festlegung des Bauprogramms 2026ff zu berücksichtigen".

In einem im November 2025 veröffentlichten Prüfbericht des BMIMI zu den ASFINAG Neubauprojekten wurden sowohl die Ergebnisse der ASFINAG Prüfungen als auch eine Abschätzung der Wertschöpfungswirkung, die durch zwei renommierte Wirtschaftsforschungsinstitute erstellt worden war, dargestellt.

Zusammengefasst lautet das Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung der untersuchten Projekte gegeben ist.

Dem Auftrags des BMIMI entsprechend wurden daher alle 4 Projekte, die von der vorübergehenden Ruhendstellung betroffen gewesen waren, wieder ins Bauprogramm aufgenommen und alle bisher erfassten außerordentlichen Wertminderungen im Geschäftsjahr 2025 in voller Höhe erfolgswirksam zugeschrieben.

2.2.4. Betriebliche Erhaltung, Anlagen- & Verkehrsbetrieb, Service und Kontrollmanagement, Verkehrs- und Netzmanagement

Die **Betriebliche Erhaltung (BE)** ist mit 1.318 Mitarbeitenden der personell größte Bereich der ASFINAG. Über Österreich in 5 Regionen gegliedert, verfügen die 42 Autobahnmeistereien über 432 Schwerfahrzeuge und 350 Leicht-Lastkraftwagen zur Erfüllung Ihrer Aufgaben. Die Kernleistungen setzen sich aus dem Grünraummanagement, dem Winterdienst, der Streckenkontrolle inkl. Ereignismanagement, der Substanzerhaltung und den damit ver-

bundenen Instandhaltungs- u. Wartungsleistungen, sowie der Durchführung von Absicherungen auf der Strecke zusammen. Für alle Leistungen steht die vorausschauende Planung als auch die zuverlässige Durchführung der Kernleistungen für unsere Kundinnen und Kunden im Fokus.

In der ASFINAG Service GmbH (SG) wurde in der Betrieblichen Erhaltung das Programm „ Apollo 11“ fortgesetzt, das die Effizienz, Effektivität und Qualität in verschiedenen Bereichen der BE steigern soll. Im Rahmen der Umsetzung wird aktuell eine Dimensionierungsmethodik für das handwerkliche Personal der Autobahnmeistereien entwickelt und diese getestet. Weiters wird an der effizienteren Gestaltung der Dienstpläne gearbeitet und es wurde die Evaluierung der Kooperationsmeistereien abgeschlossen. Parallel dazu konnte im Projekt „Leistungsmanagement Kompakt“ eine neue Kontierungslogik fertig konzipiert werden, die Abläufe und Planung künftig deutlich vereinfacht.

In der Alpenstraßen GmbH (ASG) wurde mit einem hohen Aufwand an Koordination und Flexibilität die komplexe Verkehrsführung an der zu sanierenden Luegbrücke und der erhöhte Abstimmungsbedarf auf Grund der hohen Baustellendichte am Brennerkorridor erfolgreich und ohne größere Vorfälle umgesetzt.

Gesellschaftsübergreifend wurde die leistungsorientierte Tätigkeitsrückmeldung im Digitalen Arbeitsschein bzw. die Tools DSP (Digitales Streckenprotokoll) und EBeH (Elektronisches Betriebshandbuch) erfolgreich eingesetzt. Das Ereignismanagement wurde durch den Einsatz der Einsatzleiter-APP (MOPS) weiter intensiviert und für die Zukunft fit gemacht. Im Winter 2024/2025 wurde die detaillierte automatisierte Einsatzdatenerfassung (EDE) aller Fahrten im Winterdienst erstmals vollständig ausgerollt. Diese ermöglicht eine optimierte Dokumentation und Nachvollziehbarkeit von Einsätzen und Streu- und Räumfahrten.

In den Abteilungen SG bzw. ASG Anlagen- & Verkehrsbetrieb (AVB) übernehmen neun Verkehrsmanagementzentralen die betriebliche Verantwortung für die nationale Verkehrsüberwachung, -information und -steuerung. Darüber hinaus sind sie für die technische Betriebsführung und deren Qualitätssicherung zuständig. Die definierten Kernleistungen umfassen operativ die Bereiche Anlagenbetrieb, Verkehrsbetrieb und Energiebetrieb. Das Technische Betriebsmanagement fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen Verkehrsmanagement, technischen Betriebsorganisationen und den IT-Servicemanagement-Einheiten. In dieser Einheit werden die strategischen Ziele Verfügbarkeit, Sicherheit und Information verfolgt. Die 22 Instandhaltungsstandorte konzentrieren sich auf die rasche Entstörung, Wartung und Instandhaltung von 177.260 elektrotechnischen Außenanlagenteilen sowie der passiven Leitungsinfrastruktur des ASFINAG-eigenen Netzwerks CN.as. Die Verantwortung für die Tunnelsicherheit gemäß § 5 STSG liegt bei den fünf Regionalleitern.

Die **Abteilung Service und Kontrollmanagement (SKM)** ist für die betrieblichen Aufgaben des Traffic Managements (TM), des Service- und Kontrolldienstes (SKD) und der technischen Unterwegskontrolle (TUK) verantwortlich. Sie gliedert sich in 4 SKM-Regionen, ein Team Traffic Management und ein Team der technischen Unterwegskontrolle. Bei den vereidigten Mitarbeitenden des Service- und Kontrolldienstes steht die Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht in Österreich im Fokus. Im Bereich TM sind die Kernaufgaben die Abwicklung des Ereignismanagements und die Streckenkontrolle, während bei der technischen Unterwegskontrolle die Prüfung des Zustandes von Schwerverkehrsfahrzeugen zur Hebung der Verkehrssicherheit die Hauptaufgabe ist.

Von 17 Standorten aus erbringen die mobilen SKM-Organisationseinheiten der ASFINAG Service GmbH und der AFINAG Alpenstraßen GmbH ihre Leistungen in enger Kooperation und Abstimmung mit der Exekutive und anderen Blaulichtorganisationen. Im Fokus stehen dabei die effiziente Durchführung bzw. die Mitwirkung bei unterschiedlichen Kontrollen (Einhaltung von Bestimmungen des BStMG und des KFG) der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, das Erbringen von umfangreichen Serviceleistungen für unsere Kundinnen und Kunden und die schnelle Abwicklung von Ereignissen. Seit 2023 dürfen besonders geschulte Mitarbeitende in der Rolle als Organe der Sondertransportkontrolle auch eigenständige Sondertransport-Kontrollen ohne Mitwirkung der Polizei durchführen. Im Jahr 2025 wurden 386 selbstständige Sondertransport-Kontrollen durchgeführt. Darüber hinaus fungiert die Abteilung SKM im Auftrag des BMIMI als nationale Kontaktstelle für technische Unterwegskontrollen.

Die neue **Abteilung Verkehrs- und Netzmanagement (VNM)** entwickelt und definiert Grundlagen und Rahmenbedingungen für die verkehrs- und rechtssichere sowie effiziente und bedarfsorientierte Verkehrsabwicklung auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen und stellt mit der Verkehrsredaktion ASFINAG qualitativ hochwertige Verkehrsmeldungen bereit. Gegliedert in 4 Teams werden durch die Expertinnen und Experten der Abteilung hohe Standards bei der Koordination von Baustellen, bei der Durchführung von Sondertransporten, bei der Koordination von Maßnahmen des Verkehrssicherheitsmanagements gemäß Bundesstraßengesetz (BStG) sowie des Tunnelmanagements gemäß Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) sichergestellt. Die Verkehrsentwicklung sowie die Verkehrsqualität wird laufend gemonitort und bewertet. Die Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme sowie die Definition und Bewertung von Verkehrs- und Netzsteuerungsstrategien zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung und Verkehrsqualität sind weitere Schwerpunkte. Die Verkehrsredaktion bündelt österreichweit die Verkehrssituation auf den Autobahnen und Schnellstraßen, stellt die Qualität der Verkehrsinformation sicher und ist Informationsdrehscheibe für interne & externe Partner:innen und Stakeholder sowie nationale Kontaktstelle für internationale Verkehrs- und Netzmanagementmaßnahmen.

2.2.5. Finanzierung

Die Finanzierungsprämisse der ASFINAG ist die Sicherstellung ausreichender Liquidität für die operative Umsetzung des Eigentümerauftrages. Die Finanzierungsstrategie der ASFINAG ist auf die Optimierung der erwarteten Zinskosten und des damit zusammenhängenden Risikos (gemessen durch die Kennzahlen Value at Risk und Cashflow at Risk) ausgerichtet, wobei Planungssicherheit ebenfalls einen wesentlichen Faktor darstellt.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von EUR 1.500 Mio. (Nominalwert) getilgt. Dem gegenüber stand eine Finanzierung in Form einer Dual-Tranche-Anleihe mit einem Nominale von insgesamt EUR 1.500 Mio. (EUR 500 Mio., Laufzeit 5 Jahre, Kupon 2,50% und EUR 1.000 Mio., Laufzeit 10 Jahre, Kupon 3,125%).

Das Rating der ASFINAG blieb 2025 unverändert, beim Ausblick gab es kleinere Anpassungen. Moody‘s hat das Rating Aa1 mit stabilem Ausblick im Juli 2025 bestätigt, im August 2025 wurde der Ausblick auf negativ geändert. Das AA+ Rating von Standard & Poor’s blieb unverändert bestehen. Der im August 2024 von stabil auf positiv geänderte Ausblick wurde im Februar 2025 wieder auf stabil zurückgesetzt und im Juni 2025 nochmals bestätigt.

Die nominellen langfristigen Finanzverbindlichkeiten (exkl. Verbindlichkeiten aus PPP von EUR 0,5 Mrd.) blieben per Jahresende 2025 im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei einem Wert von rd. EUR 8,6 Mrd..

Das EMTN (Euro Medium Term Note) – Programm der ASFINAG wird auch in den kommenden Jahren Hauptquelle der langfristigen Mittelaufnahmen sein. Der Finanzierungsbedarf für 2026 beträgt voraussichtlich maximal rund EUR 500 Mio.

2.2.6. Zweigniederlassungen

Die ASFINAG hat keine Zweigniederlassungen.

2.2.7. Wirtschaftliche Lage

2.2.7.1. Aktiva

	31.12.2025		31.12.2024		31.12.2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Immaterielle Vermögensgegenstände	18.889.578	93,6	18.351.182	93,8	17.861.572	93,5
Sachanlagen	715.676	3,5	605.311	3,1	526.602	2,8
Finanzanlagen	28.871	0,1	28.561	0,1	28.372	0,1
Anlagevermögen	**19.634.125**	97,2	**18.985.054**	97,0	**18.416.546**	96,4
Vorräte	1.387	-.-	1.372	-.-	1.377	-.-
Forderungen L+L	292.813	1,4	271.086	1,4	272.934	1,4
Sonst. Forderungen und Vermögensgegenstände	166.864	0,8	148.844	0,8	115.931	0,6
Geld und Geldanlagen	13.037	0,1	62.524	0,3	216.412	1,1
Umlaufvermögen	**474.101**	2,3	**483.826**	2,5	**606.654**	3,1
Aktive Rechnungsabgrenzung	**86.991**	0,4	**77.857**	0,4	**78.341**	0,4
Aktive latente Steuern	**8.058**	0,1	**8.353**	0,1	**9.041**	0,1
	20.203.275	100,0	**19.555.090**	100,0	**19.110.582**	100,0

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden durch das Fruchtgenussrecht (Neubau) am hochrangigen Straßennetz dominiert, das mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Infrastruktur steigt. Der Wert des Fruchtgenussrechtes wuchs im Jahr 2025 um EUR 556 Mio. (2024: EUR 1.077 Mio.) auf nunmehr EUR 17.677 Mio. .

Ebenso in den immateriellen Vermögenswerten abgebildet sind die Anzahlungen Fruchtgenussrecht. Diese sanken im Jahr 2025 gegenüber 2024 um insgesamt EUR 21 Mio. auf nunmehr EUR 1.132 Mio. (2024: 1.153 Mio.). In dieser Position ist auch die unter Punkt 2.2.3. beschriebene Zuschreibung der wieder ins Bauprogramm aufgenommenen Projekte enthalten.

Die Sachanlagen (EUR 716 Mio.) bestehen schwerpunktmäßig aus Maut- und Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Corporate Network und IT-Infrastrukturanlagen sowie Grundstücken und Bauten (auf eigenen und fremden Grundstücken).

Die Finanzanlagen betreffen vor allem die Beteiligungsansätze der Tochtergesellschaften (EUR 25 Mio.) sowie die Beteiligung an der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen vor allem Forderungen aus der Fakturierung von Vignettenverkäufen sowie aus der Verrechnung der LKW-Maut.

Die sonstigen Forderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Verrechnung von Leistungen innerhalb des Konzerns, die Ergebnisabführungen der Tochtergesellschaften und die laufende Steuerverrechnung mit den Finanzämtern. Weiters ist in dieser Position im Jahr 2025 eine Forderung aus Rückzahlungsansprüchen aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen in Vorjahren enthalten.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen enthalten die Unterschiedsbeträge zwischen den (niedrigeren) Zuzählungen und den (höheren) Rückzahlungsverpflichtungen bei Darlehensaufnahmen sowie die Haftungsentgelte an die Republik Österreich für begebene Anleihen.

2.2.7.2. Passiva

	31.12.2025		31.12.2024		31.12.2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Eigenkapital	**10.024.895**	49,6	**9.442.274**	48,2	**8.964.748**	46,9
Fremdkapital kurzfristig	754.506	3,7	2.181.121	11,2	1.606.747	8,4
Fremdkapital langfristig	9.155.755	45,4	7.666.601	39,2	8.296.492	43,4
Fremdkapital	**9.910.261**	49,1	**9.847.722**	50,4	**9.903.239**	51,8
Passive Rechnungsabgrenzung	**268.119**	1,3	**265.094**	1,4	**242.595**	1,3
	20.203.275	100,0	**19.555.090**	100,0	**19.110.582**	100,0

Das Eigenkapital (inkl. Gewinnvortrag) ist um das Jahresergebnis 2025 gestiegen, vermindert um die Ausschüttung einer Dividende von EUR 305 Mio.

Bei den bestehenden Finanzverbindlichkeiten hat sich das Fristigkeitenprofil zugunsten der langfristigen Verbindlichkeiten verschoben. Dies aufgrund der Tatsache, dass im Jahr 2025 Tilgungen in Höhe von EUR 1.500 Mio. (Nominalwert) erfolgten, während im Jahr 2026 keine Kapitalmarkt-Tilgungen fällig sind.

Die passiven Rechnungsabgrenzungen enthalten vor allem Erlöse aus dem Verkauf von Mautwerten für das Jahr 2026. In dieser Position ist aber auch eine im Jahr 2022 von der Stadt Wien geleistete Einmalzahlung enthalten, mit der alle Ansprüche der ASFINAG gegenüber der Stadt Wien im Zusammenhang mit der baulichen und betrieblichen Erhaltungsverpflichtung für die elektromaschinelle Ausstattung des Kaisermühlentunnels abgegolten wurden (Stand per 31.12.2025: EUR 93 Mio.).

2.2.7.3. Umsatz und Ergebnis

	2025	2024	2023
	TEUR	TEUR	TEUR
Umsatz	3.624.077	3.406.578	3.355.229
Abschreibungen	66.863	62.462	58.195
Betriebserfolg	1.285.149	1.094.133	1.302.305
Betriebserfolg in % vom Umsatz	*35,5*	*32,1*	*38,8*
Finanzerfolg	-132.980	-143.400	-143.173
Ergebnis vor Steuern	1.152.169	950.734	1.159.132
Ergebnis vor Steuern in % vom Umsatz	*31,8*	*27,9*	*34,5*
Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss	887.622	732.525	881.462
Ergebnis nach Steuern in % vom Umsatz	*24,5*	*21,5*	*26,3*
Bilanzgewinn/Bilanzverlust	**9.556.228**	**8.973.606**	**8.496.081**

Die Mauterlöse sind insgesamt um EUR 205 Mio. (+8,2 %) im Vergleich zu 2024 gestiegen.

Die Erlöse aus der Weiterverrechnung an den Bund aus Bautätigkeit waren um knapp 9 % unter dem Niveau von 2024, wobei das auch auf die korrespondierende Aufwandsposition zutrifft. Der diesbezügliche Umsatzanteil hat somit keine Ergebnisauswirkung.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen, die ergebniswirksam sind (d.h. unter Abzug der Position Erlöse aus Weiterverrechnung Fruchtgenuss an den Bund) sind gegenüber 2024 um rund 10 % gestiegen (+ EUR 162 Mio.).

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Jahr 2025 gegenüber 2024 um insgesamt EUR 117 Mio. auf EUR 133 Mio. gestiegen. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass die im Jahr 2021 vorgenommene und in den Folgejahren

fortgeschriebene a.o. Wertberichtigung einiger Bauprojekte wieder zugeschrieben wurde (EUR 93 Mio. – siehe dazu auch Punkt 2.2.3.) und andererseits ein Ertrag für Rückzahlungsansprüche aus der überhöhten Verrechnung von Bauleistungen aus Vorjahren gebucht werden konnte.

Insgesamt bewirken die genannten Effekte, dass der Betriebserfolg 2025 gegenüber 2024 um rund EUR 191 Mio. auf EUR 1.285 Mio. gestiegen ist.

Der Finanzerfolg hat sich gegenüber 2024 um rund EUR 10 Mio. verbessert. Hier sind im Wesentlichen zwei gegenläufige Effekte zu verzeichnen. Einerseits stiegen die Zinsaufwendungen aufgrund des allgemein gestiegenen Zinsniveaus um rund EUR 16 Mio., andereseits erhöhten sich die Erträge aus Beteiligungen um rund EUR 25 Mio.

Das Ergebnis vor Steuern für 2025 beträgt EUR 1.152 Mio. und liegt damit um rund EUR 201 Mio. (21 %) über dem Vorjahresniveau.

Nach Abzug der Steuern ergibt sich ein gegenüber dem Vorjahr um rund 21% höherer Jahresüberschuss in Höhe von rund EUR 888 Mio. (2024 EUR 733 Mio.).

2.2.7.4. Ertragsstruktur

	2025		2024		2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Streckenmauterlöse	263.160	6,8	235.797	6,8	237.981	6,9
Vignettenerlöse	652.720	17,0	606.703	17,4	571.472	16,7
Erlöse aus der Weiterverr.	641.264	16,7	632.689	18,2	631.333	18,4
LKW-Mauterlöse	1.794.947	46,7	1.662.879	47,6	1.686.473	49,2
Vermietung/Verpachtung	38.073	1,0	35.724	1,0	35.695	1,0
Erlöse Service- und Kontrolldienst, Enforcement	93.723	2,4	74.634	2,1	57.892	1,7
Erlöse Strafgelder	99.802	2,6	114.392	3,3	107.165	3,1
sonstige Erlöse	40.388	1,1	43.760	1,3	27.218	0,8
Umsatzerlöse	**3.624.077**	94,3	**3.406.578**	97,7	**3.355.229**	97,8
Erträge aus Abgang von AV	93.748	2,4	4.008	0,1	519	-.-
Erträge aus Auflösung Rückstellungen	14.705	0,4	8.850	0,3	11.304	0,3
Übrige sonstige betriebliche Erträge	24.857	0,6	3.167	0,1	7.179	0,3
Sonstige betriebliche Erträge	**133.310**	3,4	**16.025**	0,5	**19.002**	0,6
Erträge aus Finanzinvestitionen	**87.128**	2,3	**60.966**	1,8	**56.439**	1,6
Umsatzerlöse und Erträge	**3.844.515**	100,0	**3.483.569**	100,0	**3.430.670**	100,0

Im Mautbereich konnten in allen Kategorien Steigerungen verzeichnet werden. Die Mauterlöse für KfZ > 3,5 tzGm (technisch zulässige Gesamtmasse) stiegen im Jahr 2025 um rund 7,9 % gegenüber 2024, die PKW-Vignettenerlösen um 7,6 % und die Streckenmauterlöse um 11,6 %.

Die Erlöse aus Weiterverrechnungen beinhalten die Aufwendungen für den Neubau und die Erweiterung der Streckeninfrastruktur (Fruchtgenuss) sowie die Erlöse aus der Weiterverrechnung von Leistungen an die Töchter (Rechnungswesen, IT, etc.). Während die Erlöse aus der Weiterverrechnung an den Bund im Jahr 2025 gesunken sind, stiegen die Erlöse aus internen Verrechnungen. In Summe ist diese Position im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen.

Bei den Erlösen aus Vermietung und Verpachtung konnte ein leichter Anstieg gegenüber 2024 um rund EUR 2,3 Mio. (+6,6 %) verzeichnet werden.

Bei den Erlösen aus dem Service- und Kontrolldienst konnte neuerlich eine deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr erzielt werden (+25,6 %). Dies ist insbesondere auf einen weiter steigenden Ersatzmaut-Versand ins europäische Ausland zurückzuführen. Das System EUCARIS (European Car and Driving Licence System), das von immer

mehr Staaten anerkannt wird, ermöglicht den beteiligten Staaten einen Austausch von Daten zu Fahrzeughaltern. Darüber hinaus wurden auch neue Kameras zur automoatischen Vignettenkontrolle an verkehrsstarken Standorten errichtet.

Die Erträge aus Strafgeldern waren gegenüber 2024 leicht rückläufig (-12,8 %).

Die massive Steigerung bei den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüber 2024 ist auf die unter Punkt 2.2.7.3. beschriebenen Sondereffekte zurückzuführen.

In den Erträgen aus Finanzinvestitionen sind vor allem die Übernahme der Ergebnisse der Tochtergesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen enthalten, die sich im Jahr 2025 deutlich gesteigert haben (+58,7 % gegenüber 2024). Weiters sind hier Zinserträge zu nennen, die sich aufgrund eines Sondereffekts aus Vorperioden trotz gesunkener Veranlagungserträge in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegten.

2.2.7.5. Aufwandsstruktur

	2025		2024		2023	
	TEUR	%	TEUR	%	TEUR	%
Materialaufwendungen	2.161.746	80,2	2.041.894	80,6	1.816.445	80,0
Personalaufwendungen	20.431	0,8	18.183	0,7	16.259	0,7
Abschreibungen	66.863	2,5	62.462	2,5	58.195	2,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	223.199	8,3	205.930	8,1	181.027	8,0
Aufwendungen aus Finanzinvestitionen	412	-.-	218	-.-	766	-.-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	219.696	8,2	204.147	8,1	198.846	8,7
Aufwendungen	**2.692.347**	100,0	**2.532.834**	100,0	**2.271.538**	100,0

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen (im Wesentlichen Bauleistungen und die Vergütung an die ASFINAG Tochtergesellschaften) liegen mit EUR 2.162 Mio. um rd. EUR 120 Mio. (+5,9 %) über dem Niveau des Vorjahrs. Grund dafür sind vor allem gestiegene Bauleistungen (bezogene Leistungen: +EUR 60 Mio.) sowie gestiegene Vergütungen an die Tochtergesellschaften (+69 Mio.).

Die Personalaufwendungen haben sich gegenüber 2024 um rund 12,4 % (rund EUR 2 Mio.) erhöht. Dies erklärt sich vor allem aus der kollektivvertraglichen Steigerung der Gehälter.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zu 2024 um rund EUR 4 Mio. gestiegen.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind unter anderem die Kosten des Vertriebs bzw. die Provisionsaufwendungen für die Vignette sowie Aufwendungen zur Querfinanzierung Brenner Basistunnel und Unterinntal enthalten.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind im Vergleich zu 2024 um EUR 15,5 Mio. (+7,6 %) gestiegen. Dies ist insbesondere auf das höhere Zinsniveau für die langfristigen Finanzierungen zurückzuführen.

2.2.7.6. Geldflussrechnung

Fondsveränderungsrechnung	2025	2024	2023
	TEUR	TEUR	TEUR
Cashflow aus operativer Tätigkeit	1.020.399	972.205	1.036.329
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-544.182	-590.785	-472.653
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	-554.645	-520.533	-437.463
Zahlungswirksame Veränderung der Fondsmittel	**-78.428**	**-139.114**	**126.214**
Anfangsbestand Geld und Geldanlagen	**64.811**	**203.925**	**77.711**
Endbestand der Fondsmittel	**-13.617**	**64.811**	**203.925**

Der Cashflow aus der operativen Tätigkeit beträgt im Jahr 2025 EUR 1.020 Mio. und ist damit um EUR 48 Mio. höher als im Vorjahr. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf die Nachverrechnung von Ertragssteuern aus dem Jahr 2024.

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit liegt 2025 mit rund EUR 544 Mio. um EUR 47 Mio. unter dem Niveau von 2024.

In Summe führt dies für 2025 zu einem positiven Cashflow vor Finanzierung (Free Cashflow) in Höhe von rund EUR 476 Mio., was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von EUR 95 Mio. (+24,9 %) entspricht.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit (EUR -555 Mio.) setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

- bezahlte Zinsen in Höhe von EUR 221 Mio.,
- Dividendenzahlungen in Höhe von EUR 305 Mio.,
- Tilgungen in Höhe von EUR 1.524 Mio. sowie
- Finanzierungen in Höhe von EUR 1.495 Mio..

Ausgehend vom Anfangsbestand in Höhe von EUR 65 Mio. ergibt sich unter Berücksichtigung des konzerninternen Cash-Poolings sowie des Kassenbestands/Guthabens bei Kreditinstituten ein Endbestand an Fondsmitteln von rund EUR -13,6 Mio..

2.2.7.7. Rentabilität

			2025	2024	2023
Umsatzrentabilität iwS (%)	=	Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse	37,33	33,37	40,04
Umsatzrentabilität ieS (%)	=	Ergebnis vor Steuern / Umsatzerlöse	31,79	27,91	34,55
Gesamtkapitalrentabilität (%)	=	Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Ø Gesamtkapital	6,81	5,88	7,15
Eigenkapitalrentabilität (%)	=	Ergebnis vor Steuern / Ø Eigenkapital	11,84	10,33	13,41

Sowohl die Umsatzrentabilität iwS als auch die Umsatzrentabilität ieS haben sich aufgrund der deutlichen Steigerung des Ergebnisses (vor Zinsen und Steuern sowie vor Steuern) bzw. des nicht ganz so starken Anstiegs bei den Umsatzerlösen verbessert.

Ein analoges Bild zeigt sich bei den Kapitalrentabilitäten. Diese sind ebenso höher ausgefallen, verursacht durch die Steigerung des Ergebnisses (vor Zinsen und Steuern sowie vor Steuern) bzw. durch das höhere durchschnittliche Gesamt- bzw. Eigenkapital.

2.3. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

2.3.1. Anzahl Mitarbeitende per 31.12. sowie wichtigste Aktivitäten 2025

	Gesamt 2025	Beschäftigte ASFINAG 2025	Beschäftigte Länder 2025	Gesamt 2024	Gesamt 2023
ASFINAG Holding	203	203	---	168	157
ASFINAG Service GmbH	1.608	1.455	153	1.597	1.568
ASFINAG Alpenstraßen GmbH	297	297	---	283	279
ASFINAG Bau Management GmbH	562	553	9	521	501
ASFINAG Maut Service GmbH	787	787	---	706	681
ASFINAG Commercial Services GmbH	---	---	---	---	---
ASFINAG European Toll Service GmbH	---	---	---	---	---
ASFINAG Total	**3.457**	**3.295**	**162**	**3.275**	**3.186**

Anmerkung: Darstellung exklusive Leasing – Mitarbeitenden

Bei der ASFINAG Commercial Services GmbH und der ASFINAG European Toll Service GmbH handelt es sich um nicht personalführende Gesellschaften.

Die Gesamtzahl der Mitarbeitenden zum Stichtag 31. Dezember 2025 hat sich gegenüber 2024 um 182 erhöht. Von insgesamt 3.457 Mitarbeitenden per 31. Dezember 2025 sind 114 temporäre Mitarbeitende, die befristet zur Abdeckung von Arbeitsspitzen eingesetzt werden.

Per Ende 2025 waren insgesamt 27 Lehrlinge in Ausbildung, 21 Mitarbeitende konnten über das Work&Study-Konzept beschäftigt werden; Trainees gibt es derzeit keine.

Die Fluktuation beträgt 3,8% und ist damit um 0,5% höher als im Vorjahr, aber dennoch sehr niedrig. Die natürliche Fluktuation (Todesfälle, Pensionierungen), Austritte aufgrund von auslaufenden befristeten Dienstverhältnissen (z.B. Praktikanten, Ferial- und Saisonkräfte) sowie Landesmitarbeitende werden in der Betrachtung der Fluktuation nicht berücksichtigt.

Im Rahmen der Studie Best Recruiters zählt die ASFINAG 2025 in der Branche „Staatsnahe Betriebe/Kammern“ erneut zu Österreichs Top-Unternehmen und erhielt zum dritten Mal das Goldene Siegel.

Nachfolgend ein Auszug aus den wichtigsten Projekten des Jahres 2025:

HR-Strategie

Im Jahr 2025 wurde intensiv an der Weiterentwicklung der HR-Strategie gearbeitet, um die Personalarbeit zukunftsgerichtet aufzustellen und den Anforderungen der kommenden Jahre, wie dem bevorstehenden Generationenwandel, Digitalisierung und regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Der Strategieentwicklungsprozess beinhaltete Interviews und Umfragen mit der Geschäftsführung, dem Vorstand sowie den Führungskräften. Auf diese Weise konnten die zentralen Bedarfe des Unternehmens ermittelt werden und die strategische Ausrichtung darauf abgestimmt werden.

Neben diesen internen Erkenntnissen haben auch gesetzliche Neuerungen, die Entwicklungen am aktuellen Arbeitsmarkt sowie interne und externe Herausforderungen maßgeblich Einfluss auf die Strategie genommen. Ein wesentliches Ergebnis dieses Prozesses war die Erarbeitung eines klaren HR-Selbstverständnisses, das die Arbeitsweise von HR prägt und die Schwerpunkte der zukünftigen Aktivitäten definiert. Darauf aufbauend wurde ein Zeitplan erstellt, der die wichtigsten Projekte für die nächsten Jahre strukturiert und priorisiert.

Um die Maßnahmen und Projekte erfolgreich bewältigen zu können, wurde zudem die Organisation der HR-Abteilung neugestaltet. Nach einer Übergangsphase, in der die Teams und Prozesse vorbereitet werden, wird HR für die gesamte ASFINAG spätestens ab 2027 in der Holding gebündelt. Diese neue Struktur setzt auf Fachbereiche und Spezialisierungen sowie auf ein Business-Partner-Modell. Die neue Organisation ist die Voraussetzung für die konsequente Umsetzung der Personalstrategie.

Employer Branding „Attraktive Arbeitgeberin“

Die Kampagne „Choose your Career“ wurde 2025 erfolgreich fortgeführt: Die 15 animierten Avatare im Gaming-Stil sind inzwischen zentrales Element der Arbeitgeberkommunikation und sorgen auf Messen, im öffentlichen Raum und auf großflächigen Silo-Transparenten für hohe Sichtbarkeit. Die Kampagne prägte zahlreiche Maßnahmen von Messestand-Bespannungen über überarbeitete Jobstory-Videos bis zur gezielten Ansprache von Saison- und Ferialmautner:innen. Ein Highlight war der Auftritt beim E-Sports Festival im Juli 2025, mit direktem Zugang zur jungen Zielgruppe. So positioniert sich die ASFNAG weiterhin erfolgreich als attraktive Arbeitgeberin für die nächste Generation.

Im ersten Halbjahr 2025 wurde die Employee Value Proposition und Zielgruppenansprache geschärft. Ziel ist, die richtigen Kandidat:innen mit passenden Botschaften über die passenden Kanäle zu erreichen und zur Bewerbung zu motivieren. Durch die klare Definition zentraler Jobgruppen, ihrer Bedürfnisse und relevanter Kanäle werden Maßnahmen nun gezielter sowie kosten- und zeiteffizienter umgesetzt.

Lehrlingsausbildung

Die Ausbildung der jungen Generation bleibt weiterhin ein zentrales Element der Personalentwicklung. Im Rahmen des Young Gen Konzepts wird insbesondere auf Lehrberufe mit hoher Übernahmewahrscheinlichkeit fokussiert. Neu hinzugekommen ist der Lehrberuf Personaldienstleistungskauffrau/-mann als Ergänzung zum bestehenden Bürokauflehrling.

Das bewährte Konzept der Lehrlingssprecher:in und Stellvertretung wurde fortgeführt und stärkt die aktive Mitgestaltung durch die Lehrlinge. Die Lehrlingstage 2025 standen ganz im Zeichen der Zukunftsthemen der ASFINAG und wurden in Kooperation mit der Konzernsteuerung gestaltet. Die Lehrlinge und Ausbildner:innen erhielten die Möglichkeit zum Austausch und Wissenstransfer.

Diversity

Die Diversity-Strategie wird nun umfassender gedacht und führte zu einer Transformation von „#sheasfinag” zu „we@asfinag”. Der Schwerpunkt auf Frauenförderung bleibt weiterhin bestehen. Darüber hinaus sollen weitere Diversity-Themen berücksichtigt werden, um eine noch inklusivere Unternehmenskultur zu fördern. Nachfolgend sind beispielhaft einige Aktivitäten erläutert:

- Sparring in Mobility

  2025 wurde das unternehmensübergreifende Cross-Mentoring-Programm neu aufgesetzt. Nach dem Ausscheiden der Wiener Stadtwerke stieß Austro Control als Partner neben ASFINAG und ÖBB dazu. Gemeinsam entstand unter dem Titel „Sparring in Mobility“ ein Format, das sich nun auch gezielt an Expertinnen richtet. Die bisherigen Inhalte bleiben erhalten und werden um Elemente wie eine Masterclass ergänzt.

- Diversity Business Impact Programm

  Das Diversity Business Impact Programm wurde 2024 mit dem Ziel durchgeführt, Diverstity-Botschafter:innen für den Konzern auszubilden. Es hat Mitarbeitenden die Möglichkeit geboten, sich intensiv mit Themen rund um Diversity, Nachhaltigkeit, Strategie und Persönlichkeitsentwicklung auseinanderzusetzen. 2025 wurde das Programm erfolgreich beendet. Den krönenden Abschluss bildete der „we@asfinag“ Top Talk, der von den Teilnehmer:innen eigenständig konzipiert, organisiert und moderiert wurde. Der Top Talk

erreichte über 300 Kolleginnen und Kollegen, sowohl in Präsenz als auch online, und setzte ein starkes Zeichen für Engagement und Vielfalt.

- Schulungsmaßnahme „Wir geben aufeinander acht!“

  Mitte April 2025 startete in der ASFINAG Service GmbH eine umfassende Schulungsmaßnahme, die insbesondere darauf ausgerichtet war, alle Mitarbeiter:innen für unterschiedliche Formen von Diskriminierung zu sensibilisieren und ein respektvolles, wertschätzendes Miteinander nachhaltig zu fördern. Unter dem Motto „Wir geben aufeinander acht!“ trugen die Trainings dazu bei, das Bewusstsein für ein sozial sicheres Arbeitsumfeld weiter zu stärken und die gemeinsame Verantwortung für ein positives Betriebsklima hervorzuheben. Seit April 2025 nahmen über 1.300 Mitarbeiter:innen an den Schulungen teil, insgesamt wurden 51 Trainings durchgeführt.

- Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

  Alle Maßnahmen, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben erhöhen, fördern die Gleichstellung der Geschlechter. Basierend auf diesem Grundgedanken hat sich die ASFINAG 2022 entschieden, das Audit „berufundfamilie“ zu absolvieren und wurde seitens des Ministeriums im Juni auch offiziell als familienfreundliches Unternehmen zertifiziert. Im Jahr 2025 fand eine Re-Auditierung statt. Neben einem Strategieworkshop wurden weitere Maßnahmenworkshops durchgeführt, in denen konkrete Maßnahmen für die Zielvereinbarungen für die kommenden Jahre erarbeitet wurden. Im September wurde das Zertifikat offiziell bestätigt.

- Generationenvideos

  Um das Thema Generationenunterschiede stärker ins Bewusstsein zu rücken, wurde eine Videoreihe produziert, die aktuell intern gezeigt wird. In jeder Folge wird ein Tandem aus unterschiedlichen Generationen interviewt. Die Videos zeigen auf humorvolle, ehrliche und authentische Weise, wie generationenübergreifende Zusammenarbeit gelingt, wie voneinander gelernt wird und wie unterschiedliche Perspektiven zur gemeinsamen Weiterentwicklung beitragen.

2.3.2. Streckenparameter

Die Streckenlänge des ASFINAG-Netzes umfasst per 31. Dezember 2025 2.278 km (2024: 2.266 km) mit rd. 12.365 Fahrstreifenkilometern (2024: 12.315). Auf diesem Netz befinden sich 5.916 Brückenobjekte, 171 Tunnelanlagen mit einer Gesamtlänge von 416 Röhrenkilometern sowie Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von ca. 1.438 km.

2.3.3. Umweltbelange

Bundesstraßen sind als Verkehrsträger grundlegende und unabdingbare Voraussetzung für den freien Güter- und Personenverkehr sowie die Befriedigung moderner Mobilitätsbedürfnisse. Neben Zielen wie Verbesserung der Verkehrssicherheit und Entlastung von oft hoch belasteten Ortsdurchfahrten haben die Investitionen der ASFINAG vielfältige Effekte auf die Volkswirtschaft.

Gleichzeitig bedingen Straßenbauvorhaben unvermeidbar Berührungspunkte mit Aspekten des Natur- und Umweltschutzes. So kollidiert das öffentliche Interesse an der Errichtung von Infrastruktur fast definitionsgemäß mit dem öffentlichen Interesse am Naturschutz. Die Herausforderung für die ASFINAG besteht darin, die erforderlichen Leistungen im Infrastrukturbereich so umweltfreundlich und ressourcenschonend wie möglich zu gestalten.

Die ASFINAG ist sich ihrer diesbezüglichen Verantwortung bewusst und nimmt diese wahr. Investitionen in den Umweltschutz (insbesondere Lärmschutz, Gewässerschutz, ökologische Ausgleichsmaßnahmen) nehmen einen großen Anteil an den Gesamtinvestitionen bei der Errichtung von Neubaustrecken ein. Tätigkeitsschwerpunkt am

Bestandsnetz ist neben der Errichtung von zusätzlichen bzw. der Sanierung bestehender Gewässerschutzanlagen vor allem die Errichtung von Lärmschutz und Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien.

Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen am Bestandsnetz ist der Lärmkataster, der im Rahmen der EU-Umgebungslärmkarten 2022 neu erstellt und online veröffentlicht wurde. Dabei wurden neu errichtete Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt, Neubaustrecken ergänzt sowie die Emissionen auf Basis des Verkehrsaufkommens, der Fahrbahnbeläge und der verordneten Geschwindigkeiten neu berechnet. Die Arbeiten für die neue Umgebungslärmkartierung 2027 haben bereits begonnen. Erste Befliegungen des ASFINAG-Netzes zur Erstellung eines Höhenmodells als Grundlage für den Lärmkataster bzw. die Umgebungslärmkartierung wurden bereits durchgeführt.

Im Jahr 2025 hat die ASFINAG zum Schutz der Anrainer:innen rund EUR 72 Mio. in die Sanierung und Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen am Bestandsnetz sowie an Neubaustrecken investiert. Diese Maßnahmen werden zu einer weiteren Reduktion der Lärm-Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Anrainer:innen führen. Unter Berücksichtigung der Lärmschutzmaßnahmen an den Neubaustrecken sind mit Ende 2025 am Bundesstraßennetz somit insgesamt rd. 1.438 km Lärmschutzmaßnahmen mit einer Gesamtfläche von rd. 4,85 km^2 verfügbar.

Seit Ende Oktober 2022 ist die neue Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen des BMIMI gültig. Durch eine Änderung von Faktoren, wie dem Wirtschaftlichkeitsverhältnis (Verhältnis der Kosten von Lärmschutzwänden zu den Kosten für Maßnahmen an schutzwürdigen Wohngebäuden) oder der Einführung neuer Parameter, wird es in den kommenden fünf Jahren (2025-2029) zu einer Erhöhung der Investitionen auf jährlich voraussichtlich rund EUR 100 Mio. und damit zu einem noch besseren Schutz der Anrainer:innen kommen.

Durch Maßnahmen zur Reinigung und Rückhaltung der Straßenwässer in Gewässerschutzanlagen leistet die ASFINAG einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und zur Erhaltung der Qualität unserer Böden, der Flüsse und des Grundwassers. Was in Österreich beim Neubau von Autobahnen Standard ist, gilt natürlich auch für bereits bestehende Abschnitte. Bei Generalerneuerungen und an sensiblen Streckenabschnitten werden – dort, wo es sinnvoll umsetzbar ist – die Entwässerungs- und Reinigungssysteme auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Von der ASFINAG wurden in diesem Zusammenhang zahlreiche Bestandsstrecken im Hinblick auf die zeitgemäße Reinigung der Straßenwässer evaluiert. In Folge wurden – bei Bedarf auch in Abstimmung mit den zuständigen Behörden – Sanierungskonzepte erarbeitet und bereits einige Projekte aus diesen Konzepten umgesetzt.

Salze, die mit dem Winterdienst in die Straßenwässer gelangen, können – im Gegensatz zu allen anderen enthaltenen Verunreinigungen (z.B. Bremsstaub, Gummiabrieb, Ölspuren, Schwermetalle) – mittels Filterpassagen nicht eliminiert bzw. im Filter nicht rückgehalten werden. So werden bei sensiblen Vorflutern bei Bedarf Rückhaltebecken errichtet. Die Wässer werden zwischengespeichert und nur sehr dosiert an Oberflächengewässer oder das Grundwasser abgegeben. Im Jahr 2022 wurde eine Forschungskooperation mit der TU Wien und einem Ingenieurbüro gestartet. Mit dem Projekt soll versucht werden, mit verschiedenen Verfahrenstechniken das Salz aus den Straßenoberflächenwässern rückzugewinnen. Im Jahr 2023 wurde mit dem Aufbau der Versuchsanlage begonnen. Die Anlage wurde im Herbst 2024 bei der Gewässerschutzanlage Galgenbach an der S 10 in Betrieb genommen. Obwohl der Winter 2024/25 niederschlagsarm und nur eine geringe Salzstreuung erforderlich war, konnte schon gezeigt werden, dass die Anlage Salz aus dem Straßenabwasser herausholen kann. Im Winter 2025/26 werden durch die TU Wien verschiedene Versuchsläufe durchgeführt, um die Anlage auf ihr Leistungsvermögen zu testen.

Mit Einführung der Ausbringung von NaCl-Sole wurde eine bessere Haftung des Salzes auf der Straßenoberfläche erreicht. Dies führt zu einer wesentlichen Verringerung des Salzverbrauches in der vorbeugenden Streuung. Zusätzlich wurde ab 2020 ein Reifglätteprognose- und Fahrbahntemperaturprognosemodell implementiert, um das Streuen zum richtigen Zeitpunkt zu forcieren. Während der Winter 2022/23 und 2023/24 wurde erfolgreich ein Pilotbetrieb einer digitalen Streuempfehlung durchgeführt, mit Winterbeginn 2024 die Digitalisierung weiter ausgerollt. Mit diesem Tool erhält der jeweilige Winterdienstverantwortliche der Meisterei und der Streuwagenfahrer Informationen, in welchen Zeiträumen zu streuen ist; ebenso, welche Menge an Salz bzw. Sole auf den jeweiligen

Streckenabschnitten ausgebracht werden soll. Seit Herbst 2025 ist das Tool für alle Autobahnmeistereien im Echtbetrieb verfügbar.

Vor dem Hintergrund der Energiewende möchte die ASFINAG das Bundesstraßennetz bis 2030 bilanziell stromautark mit erneuerbarer Energie betreiben. Es ist das Ziel, 100 GWh aus erneuerbaren Energiequellen für den Betrieb der technischen Infrastruktur zu gewinnen. Für diesen Zweck werden österreichweit, auch in Kooperation mit Dritten (Energiepartnerschaften), verschiedene Anlagen zur Erzeugung und Speicherung erneuerbarer Energien entlang des Bundesstraßennetzes geplant und errichtet. Insbesondere die Ausrüstung von kritischen ASFINAG Standorten wie Tunnelanlagen, Autobahnmeistereien und Verkehrsmanagementzentralen steht hier im Fokus der Anstrengungen. Parallel dazu wird die Umstellung der Beleuchtungsanlagen auf stromsparende LED-Technologie im Tunnel- und Freilandbereich zügig vorangetrieben. So wurden 2025 mehr als 13.000 Leuchten umgerüstet.

Im Wiener Raum startete die ASFINAG 2023 die Errichtung der „Energieregion OST“ mit einer schrittweisen Erweiterung bis 2026. Hier handelt es sich um ein regionales Konzept zur Vernetzung einzelner Stromerzeugungs- und -verbrauchsanlagen entlang der S01, A04 und A23, welche als zusammenhängendes intelligentes Energieversorgungsystem agieren. Damit werden die Verbesserung der Blackout Resilienz, die Erhöhung des Eigenversorgungsgrades mit nachhaltiger Energie, die Entlastung der öffentlichen Stromnetze und die Steigerung der Energieeffizienz am Streckennetz der ASFINAG angestrebt.

Im Bereich der Dekarbonisierung des Individualverkehrs werden große Anstrengungen zur Planung und Umsetzung einer flächendeckenden Hochleistungsladeinfrastruktur an ASFINAG Rastplätzen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge unternommen. Konkret wurde eine derartige Ladeinfrastruktur an zwei Rastplätzen in Betrieb genommen. Die Umsetzung an weiteren Rastplätzen erfolgt in Form von Konzessionsausschreibungen. Die Errichtung der erforderlichen Stromversorgungsinfrastruktur für die Rastplätze wurde 2025 begonnen und auch bereits die dafür benötigte Erhöhung der Netzanschlusskapazitäten bei den Stromnetzbetreibern beauftragt.

Eine besondere Stellung nimmt auch der Umgang mit dem Thema Baustoffrecycling ein. Bei Baumaßnahmen im Autobahnen- und Schnellstraßennetz sind 2025 rd. 771.000 to Ausbauasphalt bzw. 981.000 to Betonabbruchmaterial angefallen. Die Wiederverwertung der anfallenden recyclingfähigen Materialien – möglichst innerhalb desselben Bauvorhabens – birgt neben dem wirtschaftlichen Vorteil für die ASFINAG auch einen umweltrelevanten Nutzen, ist jedoch aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen nicht immer möglich. Primär werden damit wertvolle Ressourcen wie Naturgestein und Bitumen gespart und durch die geringeren Transportwege sowohl CO_2 Emissionen vermieden als auch die Verkehrssituation sowie die Luftqualität im Umfeld von Baustellen verbessert. Durch sehr genaue Vorerkundungen und chemische Vorabanalysen können die für die ASFINAG tätigen Baufirmen mit den Abbruchmaterialien als einsatzfähige Recycling-Baustoffe kalkulieren.

Die ASFINAG legt bereits in den Planungsphasen und durch entsprechende Vorgaben in den Bauverträgen hohes Augenmerk auf die laufende Steigerung der Wiederverwertungsquote und leistet damit einen wertvollen Beitrag zum nachhaltigen Bauen. Seit dem Jahr 2012 werden in diesem Zusammenhang entsprechende Kennzahlen wie z.B. eine „Recyclingquote“ erfasst. Diese ergab für das Jahr 2025, dass ca. 33 % der Aushub-, 74 % der Asphalt- und 70 % der Betonabbruchmaterialien einer Verwertung (in Bauvorhaben der ASFINAG oder Dritter) zugeführt wurden.

Neben den bereits beschriebenen generellen Maßnahmen werden laufend weitere Einzelmaßnahmen zur Optimierung von Umweltauswirkungen entwickelt und umgesetzt. Beispielhaft genannt seien Forschungen und Projekte wie die Nutzung von Straßenbegleitgrün zur Wärme- und Stromerzeugung, der Senkung des Stromverbrauches oder der Erhöhung der Biodiversität auf Begleitgrün.

Maßnahmen im Bereich der Biodiversität und Lebensraumvernetzung sind ein langjähriger Schwerpunkt der ASFINAG und finden sich in diversen Forschungs- und Kooperationsprojekten wieder. Neben der Errichtung von Grünquerungen im Rahmen von aktuellen Genehmigungsverfahren werden auch Nachrüstungen mit Grünquerungen am Bestand durchgeführt. Fünf Grünquerungen wurden bereits an tradierten europäischen Wildtierkorridoren nachgerüstet, weitere sind in Planung. Maßgeblich für deren Umsetzung ist die raumplanerische Absicherung der Korridore durch örtliche und überörtliche Planung.

Um dem Bereich Biodiversität zusätzlich Gewicht zu verleihen, wurde das Grünraummanagement im Jahr 2023 als fünfte Kernleistung in der Betrieblichen Erhaltung der ASFINAG Service GmbH etabliert. Steigende gesetzliche Vorgaben sowie die verstärkte strategische Ausrichtung der ASFINAG auf Nachhaltigkeit erhöhen die Anforderungen an die Pflege der Flächen. Ziel ist daher die Umsetzung einer standardisierten Pflege, die ökologische, ökonomische und sicherheitsrelevante Aspekte berücksichtigt. Ein strukturiertes Pflegekonzept ist für alle Grün- und Gehölzflächen der ASFINAG notwendig, um flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen wie auf den Klimawandel oder den gesellschaftlichen und politischen Fokus auf Nachhaltigkeit reagieren zu können. Das Konzept wird seit dem Jahr 2023 erarbeitet und sukzessive ausgerollt.

Seit dem Frühjahr 2019 finden laufend die an stark frequentierten Straßen rechtlich vorgesehenen jährlich wiederkehrenden Baumkontrollen mit Hilfe eines Baumkatasters statt. Aktuell befinden sich in der Verwaltung der ASFINAG ca. 22.000 Stück Einzelbäume sowie rund 5.000 Hektar Gehölzbestände. Rund 26.000 Baumpflege-Maßnahmen zur Erhaltung dieser Bäume und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wurden bereits von den zuständigen Autobahnmeistereien umgesetzt. Die gewonnenen Ergebnisse aus der Baumkontrolle sind die Grundlage für ein effektives und nachhaltiges Grünraummanagement. Anhand der Daten werden Gehölzpflegekonzepte erstellt, die langfristig zum Aufbau, der Entwicklung und der Erhaltung eines gesunden, verkehrssicheren und funktionellen Baumbestandes beitragen.

Ausgleichsflächen dienen als Ersatz für Naturräume, die durch den Autobahnbau beansprucht oder beeinträchtigt werden. Sie dienen dem Erhalt von Flora und Fauna und damit der Biodiversität. Die ASFINAG besitzt und betreut gegenwärtig ca. 22,7 km² Ausgleichsflächen, welche extensiv und in Abstimmung auf die jeweiligen Arten gepflegt werden.

Seit 2020 ist die Kernstrategie „Nachhaltigkeit, Ökologisierung und Klimaschutz“ als zentrales Element der Konzernsteuerung verankert. Sie bildet den strategischen Rahmen für die systematische Integration ökologischer und klimabezogener Aspekte in Planung, Betrieb und Investitionen. Die Handlungsfelder „Klimawandel“, „Ressourcen & Kreislaufwirtschaft“, „Umweltschutz“ sowie „Biodiversität & Ökosysteme“ stehen dabei im Fokus und sind mit klar definierten, messbaren Zielen sowie konkreten Maßnahmen hinterlegt.

Auf Basis des Klima- und Umweltschutzprogramms verfolgt die ASFINAG ambitionierte Zielsetzungen bis 2030 und darüber hinaus. Das Programm dient als zentrales Umsetzungsinstrument der Nachhaltigkeitsstrategie und schafft Transparenz über Fortschritte, Zielerreichung und Weiterentwicklungsbedarf. Im Berichtsjahr 2025 wurde das Programm inhaltlich weiterentwickelt, an neue regulatorische Anforderungen sowie wissenschaftliche Erkenntnisse angepasst und stärker mit der operativen Steuerung, dem Investitionsmanagement und dem Risikomanagement des Konzerns verknüpft.

Auf Ebene der Gesellschaften begleitet in der ASFINAG Bau Management GmbH der Fachbereich Umwelt- und Verfahrensmanagement durch Wissens- und Qualitätsmanagement sowie Bewusstseinsbildung Neubau- und Bestandsprojekte in allen Projektphasen. Auf Seite der ASFINAG Service GmbH unterstützen die Expertinnen und Experten des Teams Betriebliches Umweltmanagement die Autobahnmeistereien in den Bereichen Grünraummanagement, Gewässerschutz und Wasserversorgung sowie Abfallwirtschaft.

3. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken der Unternehmensgruppe

3.1. Voraussichtliche Entwicklung der Unternehmensgruppe

Die ASFINAG stellt sich nach wie vor großen Herausforderungen. Das Unternehmen muss den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der Kundinnen und Kunden, neuen Antriebs- und Energieformen, der Multimodalität sowie den gesamtstaatlichen Vorgaben aus der „Mission 2030“ (österreichische Klima- und Energiestrategie) gerecht werden. Zudem befindet sich die ASFINAG auf dem Weg zur CO_2-Neutralität. Eines der Ziele, die sich die ASFINAG in diesem Zusammenhang gesteckt hat, ist die bilanzielle Strom-Autarkie bis zum Jahr 2030.

Im Jahr 2021 fand eine umfassende Prüfung der größten ASFINAG-Neubauprojekte durch das BMIMI in Zusammenarbeit mit der ASFINAG statt, wobei die ASFINAG Zielvorgaben des BMIMI zu berücksichtigen hatte. Im Jahr 2025 informierte das BMIMI die ASFINAG schließlich darüber, dass die Zielvorgaben zurückgezogen werden, wodurch die ASFINAG wieder auf die Umsetzung der gesetzlichen Aufträge nach dem Bundesstraßengesetz verwiesen ist. Die vorübergehend ruhend gestellten Projekte wurden wieder ins Bauprogramm aufgenommen und in den Planungen 2026ff abgebildet.

Insgesamt sieht das Bauprogramm für 2026 (Investitionen in Neubau und Sanierung) ein Volumen von rund EUR 2.028 Mio. vor, was deutlich über dem Wert des Jahres 2025 liegt. Mittelfristig sind für die Folgejahre jährliche Volumina von mehr als EUR 2,0 Mrd. vorgesehen. Neben einem gestiegenen Neubauprogramm wird über die nächsten Jahre insbesondere ein starkes Ansteigen der Aufwendungen für die bauliche Erhaltung eingeplant.

Bezüglich der Mauteinnahmen wurde in der Planung für 2026 ein Aussetzen der Valorisierung für den Schwerverkehr sowie eine Valorisierung für den PKW nach dem HVPI 2024 iHv. 2,9 % berücksichtigt. Die LKW der CO_2-Klasse 5 (Elektro- oder Wasserstoffantrieb) erhält weiterhin einen Bonus in Höhe von 75 %. Aufgrund der derzeit geringen Fahrleistungen sind die Mindereinnahmen daraus allerdings marginal.

Die gesamten Mauterlöse werden 2026 laut Plan rund EUR 2.731 Mio. betragen. Die im Plan angenommenen Fahrleistungen bleiben gegenüber 2025 weitestgehend konstant.

Unter Berücksichtigung des geplanten negativen Finanzergebnisses (im Wesentlichen Zinsendienst) von EUR 200 Mio. ergibt sich schlussendlich ein planmäßiger Jahresüberschuss für 2026 von rund EUR 593 Mio.

Der Nettoschuldenstand (bilanzielle Schulden abzgl. Kassastand) Ende 2026 wird laut Plan bei EUR 11.283 Mio. liegen.

3.2. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

3.2.1. TOP-Risiken

Unternehmensrisiken, die im Hinblick auf die Gesamtrisikolage den größten Steuerungsbedarf aufweisen und eine intensive Bewältigungsstrategie erfordern, um strategische Maßnahmen und Schwerpunktsetzungen abzuleiten, werden in der ASFINAG als TOP-Risiken bezeichnet. Folgende Top-Risiken wurden unter Berücksichtigung von Schadenspotential und Eintrittswahrscheinlichkeit im Risiko-Komitee vom September 2025 als maßgeblich aber keinesfalls bestandsgefährdend identifiziert:

- Verschlechterung der Bonität

Ein Downgrading der Republik Österreich als Garantiegeber für die ASFINAG oder ein Entfall der Staatsgarantie würde höhere Risikoaufschläge für Verbindlichkeiten der ASFINAG und damit erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen.

- Exogene Einflüsse auf die Mauteinnahmen

Die ASFINAG ist nutzerfinanziert, d.h. sie finanziert sich zum Großteil aus den Mauteinnahmen. Konjunkturelle Schwankungen, aber auch Inflation und Preisdruck können zu einer Veränderung der Fahrleistung und damit zu Erlöseinbußen für die ASFINAG führen. Weiters können verkehrspolitische Steuerungseffekte, eine Nichtanpassung der Mauttarife gemäß HVPI – wie erfolgt in 2025 – oder Zinssatzschwankungen Einfluss auf die Einnahmenseite der ASFINAG haben.

- Verzögerungen bzw. Probleme bei Genehmigungsverfahren und Projektabwicklung

Die ASFINAG wickelt Planungs- und Bauprojekte am hochrangigen Straßennetz ab. Probleme bei den Bewilligungsverfahren sowie im Zuge der Projektabwicklung können zu Mehrkosten in den Projekten und zu Verzögerungen hinsichtlich der Fertigstellungstermine führen.

- Externe Bedrohungen

Zu den externen Bedrohungen zählen Extremereignisse, welche zu unmittelbaren Schäden an der Infrastruktur führen können, aber auch Streckensperren, Einbußen bei den Mauterlösen sowie eingeschränkte Personalressourcen nach sich ziehen.

- Interferenzen von DSRC mit anderen Funktechnologien

Die DSRC Funkschnittstelle des Mautsystems und der ITS – Services (benachbarte Frequenzbänder) wird nicht auf einer exklusiven Frequenz betrieben, sondern teilt sich das Frequenzband mit anderen Funkanwendungen, die in den vergangenen Jahren stark an Bedeutung gewonnen haben. Wenn diese Anwendungen im Frequenzbereich und in geografischer Nähe von Mautstandorten betrieben werden, kann es zu Störungen der elektronischen Mautabwicklung kommen und dies im schlimmsten Fall zu einem Mautentgang führen.

3.2.2. Weitere wesentliche Risiken

3.2.2.1. Cashflowrisiko

Nach einer Phase der Leitzinserhöhungen der EZB in den Jahren 2022 und 2023 haben sich die Inflationsraten in Europa 2024 wieder weitgehend normalisiert. Deshalb hat die EZB beginnend mit Juni 2024 die Leitzinsen schrittweise von 4,5 % auf 2,15 % (letzte Leitzinsanpassung vom Juni 2025) gesenkt. In diesem Zusammenhang hat sich auch der kurzfristige 3-Monats-Euribor von ca. 2,7 % zu Jahresbeginn 2025 auf ca. 2,0 % am Jahresende reduziert.

Während die kurzfristigen Zinsen durch die EZB-Politik sanken, blieben die langfristigen Renditen aufgrund von fiskalischen Risiken und Inflationssorgen stabiler, was zu einer steileren Zinskurve führte.

Die langfristigen Zinsen, gemessen an den Renditen für 10-jährige österreichische Bundesanleihen, starteten zu Jahresbeginn 2025 bei ca. 2,8 %, pendelten während des Jahres zwischen ca. 2,9 % und 3,2 % und schlossen per Jahresende mit ca. 3,1 %.

Die Einschätzung der kaufmännischen Risiken, die von externen Kapitalmarktschwankungen ausgehen, werden in Form der Kennzahlen Value at Risk und Cashflow at Risk errechnet und den Gremien regelmäßig berichtet.

Mit Marktwerten bewertete Derivate werden als eigenes Finanzinstrument mit einer Bewertung „through profit & loss“ bilanziert und sind einer zugehörigen Grundtransaktion zuzurechnen. Sie werden mit der Absicht der Absicherung von Wechselkursschwankungen der Grundtransaktionen abgeschlossen. Das verbleibende Risiko besteht lediglich aus Zinsänderungsrisiken im EURO Finanzierungsraum. Im Portfolio der ASFINAG ist per Ende 2025 ein einziger Swap enthalten.

Die Risikokennziffern der aushaftenden ASFINAG Finanzverbindlichkeiten (Darlehen und Anleihen inklusive Swaps, Geldmarktgeschäfte) wurden per 31. Dezember 2025 mit einer Konfidenz von 95 % und einer Haltedauer von einem Jahr wie folgt eingeschätzt:

Der marktwertorientierte Value at Risk wird auf EUR 407,5 Mio. geschätzt. Der nominelle Gesamtstand der Finanzverbindlichkeiten (lang- und kurzfristig) inklusive kurzfristiger Veranlagungen und Kontoguthaben beträgt zum 31.12.2025 EUR 8.636,7 Mio..

Der Cashflow at Risk beträgt EUR 1,0 Mio., wobei rd. 1,0 % der Verbindlichkeiten variabel verzinst sind.

Die durchschnittliche Restlaufzeit der ASFINAG Verbindlichkeiten per 31.12.2025 beträgt ca. 6,0 Jahre (2024: 5,6 Jahre) und die durchschnittliche Nominalverzinsung liegt bei rund 2,0 % p.a. (2024: 2,1 % p.a.).

Der Zugang zu den Kapitalmärkten und damit die Aufnahme der erforderlichen Mittel wird für die ASFINAG auch in den nächsten Jahren gewährleistet sein, einerseits aufgrund ihrer exzellenten Reputation und eines aktiven Investoren-Marketings andererseits aufgrund der guten Fundamentaldaten Österreichs und der Staatsgarantie für die Mittelaufnahmen.

3.2.2.2. Liquiditätsrisiko

Die Liquiditätssteuerung der ASFINAG berücksichtigt alle operativen Erfordernisse, den Schuldendienst und etwaige notwendige Kapitalaufnahmen im Zusammenhang mit dem Neubauprogramm. Die Planbilanzen, Plangewinn- und -verlustrechnungen und die Cashflowrechnungen werden mit dem BMIMI jeweils im Vorjahr im Voraus abgestimmt und sind im Zusammenhang mit der gesetzlichen Verpflichtung des Bundes zu sehen, für die ausreichende Liquidität der ASFINAG zu sorgen.

Das kurzfristige Liquiditätsrisiko der ASFINAG ist aufgrund der guten Bonitätseinstufung gering. Das langfristige Liquiditätsrisiko steht in direktem Zusammenhang mit der Bonität der Republik Österreich und der Unterstützung durch die Republik Österreich in Form von Garantien als Bürge und Zahler für Anleiheemissionen. Letztlich gewährleistet das erfolgreiche und stabile Geschäftsmodell der ASFINAG die Refinanzierung der Verbindlichkeiten.

3.2.2.3. Konjunkturrisiko, Ausfallsrisiko, Absatz- und Beschaffungsrisiko

Die internationale Konjunkturentwicklung war im Jahr 2025 insgesamt moderat positiv. Die geopolitischen Risiken wie die Unsicherheiten über die weiteren Entwicklungen in den USA, insbesondere die Zollpolitik, der fortlaufende Krieg in der Ukraine, zuletzt der Ende Februar 2026 begonnene Krieg im Iran, etc., sind jedoch nach wie vor sehr präsent und verstärken die Volatilitäten auf den Märkten.

Das BIP Wachstum für die EU und die Eurozone 2024 lag laut Europäischer Kommission bei 1,1% bzw. 0,9%. Für 2025 (Europäische Kommission, Herbstprognose November 2025) wird ein Anstieg auf 1,3% für die Eurozone bzw. 1,4% für die gesamte EU erwartet. Für 2026 wird eine ähnliche Entwicklung wie für 2025 vorhergesagt, die BIP Prognosen der Europäischen Kommission liegen bei 1,2% (Eurozone) bzw. 1,4% (EU gesamt).

In Österreich kam es 2025 nach 2 Jahren der Rezession wieder zu einem leicht positiven Wirtschaftswachstum. Die Prognosen liegen bei +0,6% (Statistik Austria, März 2026).

Nach einer leichten Erholung im Jahr 2024 haben sich die öffentlichen Defizite im Jahr 2025 im europäischen Raum wieder verschlechtert (-3,3%), eine Entwicklung, die sich 2026 mit erwarteten -3,4% fortsetzt (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025). Für Österreich wird eine deutlich schlechtere Entwicklung als jene des EU-Durchschnitts vorhergesagt. Das Defizit 2025 wird gemäß Prognosen bei -4,6% liegen (WIFO, Dezember 2025) und damit deutlich über der Maastricht-Grenze von -3,0%. Eine Budgetkonsolidierung wurde in die Wege geleitet, scheint aber angesichts der schwachen konjunkturellen Entwicklung schwierig. Für 2026 wird ein Wert von -4,2%, für 2027 von -4,0% (WIFO, Dezember 2025) erwartet.

Die Staatsverschuldungen bleiben weiterhin auf hohem Niveau mit steigender Tendenz in den nächsten Jahren. Im Durchschnitt der Eurozone wird ausgehend von 88,1% des BIP im Jahr 2024 für 2025 ein Wert von 88,8% und für 2026 von 89,8% erwartet (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025). Die Einhaltung der Maastricht Kriterien mit 60% liegt für viele EU-Staaten nach wie vor in weiter Ferne.

Nach einer Phase hoher Inflationsraten in den Vorjahren haben sich diese bereits 2024 deutlich zurück entwickelt. Diese Tendenz hat sich auch im Jahr 2025 fortgesetzt und wird voraussichtlich auch danach anhalten. Laut Prognosen wird im Jahr 2027 für die Eurozone ein Wert von 2,0% (Europäische Kommission, Herbstprognose 2025) erreicht werden. Das erlaubte der EZB, die Leitzinsen ab Mitte des Jahres 2024 schrittweise zu senken. Im Jahr 2025 erfolgte in der ersten Jahreshälfte eine Reduktion in 4 Schritten auf nunmehr 2,15%. Dies führte (unter anderem) zu einer weiteren Reduktion bei den kurzfristigen Zinsen im Jahresverlauf 2025. Für 2026 wird ein stabiles Niveau mit einer kleinen Chance auf einen weiteren Zinsschritt nach unten erwartet. Im langfristigen Bereich endete das Jahr 2025 leicht über dem Niveau vom Jahresanfang, für die Jahre 2026 und 2027 wird eine geringe Steigerung des Zinsniveaus erwartet, was zu einer steileren Zinskurve führen wird.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die wirtschaftlichen Aussichten aufgrund verschiedener Krisenherde und politischer Entwicklungen weltweit nach wie vor mit einem hohen Maß an Unsicherheiten behaftet sind. Das Potential für weitere wirtschaftliche Störungen ist unverändert hoch. Jüngstes Beispiel ist der Beginn des Kriegs im Iran im Februar 2026, wo zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden kann, welche Auswirkungen er auf die globale Wirtschaftssituation haben wird. Für die ASFINAG könnten höhere Treibstoffpreise sowie auch eine höhere Inflation insgesamt Auswirkungen auf das generelle Mobilitätsverhalten und damit auf die Erlössituation haben.

Die Entwicklung der Baukosten im Tiefbau, im Brücken- und Straßenbau, haben sich gegenüber den unruhigen Zeiten seit Ausbruch der Ukrainekrise 2022 weiter beruhigt. Im Jahr 2025 blieben sowohl der Baukostenindex für den Straßenbau, als auch der Baukostenindex für den Brückenbau auf einem relativ konstanten Niveau. Mit den kollektivvertraglichen Abschlüssen kam es ab Mai 2025 zu Baukostenerhöhungen um ca. 0,7 bis 1,1%. Der Index für den Straßenbau stieg im Jahresdurchschnitt 2025 um ca. 0,3% gegenüber dem Vorjahr. Der Brückenbau stieg im Jahresdurchschnitt etwas mehr und lag 2025 um 1,5% höher als im Vorjahr.

Die Novellierung des Bundesstraßenmautgesetzes (BStMG) im Jahr 2007 schrieb eine Berücksichtigung der Entwicklung des Verbraucherpreisindex auf der Einnahmenseite der ASFINAG fest. Dadurch wurde ein wesentlicher, struktureller Ausgleich zu den inflationsbedingten Kostensteigerungen der operativen Ausgaben gesetzlich festgelegt und eine Absicherung des Inflationsrisikos grundsätzlich erreicht.

Für Forderungen der ASFINAG werden Wertminderungen ausschließlich auf Basis von Einzelbetrachtungen vorgenommen, eine Wertberichtigung auf pauschaler Basis erfolgt nicht. Die Einnahmen der ASFINAG – bestehend im Wesentlichen aus LKW- und PKW-Maut – sind strukturell nicht ausfallsgefährdet.

3.2.2.4. Branchenspezifische Risiken und Regulierungsrisiken

Insbesondere aufgrund der hohen Bautätigkeit stellen die gesetzlichen Rahmenbedingungen gerade in diesem Bereich einen starken Einflussfaktor auf die Kosten- und Kapitalsituation des Unternehmens dar. Hier sind insbesondere gesetzliche Auflagen hinsichtlich Umweltmaßnahmen zu erwähnen. Der diesbezügliche Standard ist im europäischen Vergleich derzeit bereits als sehr hoch einzustufen.

Ein weiterer wesentlicher Bereich ist die Bemautung. Für die Tarifausgestaltung, insbesondere von KFZ > 3,5 t tzGm, hat die EU-Wegekostenrichtlinie dabei maßgeblichen Einfluss. Änderungen in den Vorgaben für die Berechnung der Mautobergrenzen oder für die Strukturierung der Mautprodukte können Auswirkungen auf die Erlössituation haben.

Seit 2017 werden auf die Infrastrukturtarife des Schwerverkehrs Externe Kosten (nach Euro-Emissionsklassen) und seit 2024 Aufschläge für CO_2-Ausstoß (nach CO_2-Klasse) aufgeschlagen. Beide werden durch die ASFINAG eingehoben und an das BMIMI abgeführt. Sie stellen somit keine Mehrerlöse für die ASFINAG dar.

Die Tarife für KFZ > 3,5 t tzGm mit CO_2-Klasse 5 betragen weiterhin 25% des „Normaltarifs“, das entspricht einem Bonus von 75%. Die Fahrleistungen aus diesem Bereich sind derzeit jedoch noch marginal. Dieser Bonus wird mit Ablauf des Jahres 2030 auslaufen.

3.2.2.5. IT-Risiken

Folgende Themenbereiche standen im Jahr 2025 speziell im Fokus:

Bewusstseinsbildung der Mitarbeiter:innen

Zur Steigerung der Cyber Security Awareness wurde die Kampagne „Nein zu Cybercrime“ in Form von anlassbezogenen Mail-Informationen an alle ASFINAG Mitarbeiter:innen erweitert. Die Informationen kommen aus sicheren Quellen (z.B. heise-security oder watchlist-internet) zu aktuellen Themen (z.B. ÖGK-Phishing, Finanz-Online-Phishings). Diese Infos werden nachhaltig auch auf der „nein-zu-cybercrime“-Seite zur Verfügung gestellt.

Technische Maßnahmen in der Office IT

- Windows Hello for Business: Mit dem Windows 11 Rollout wurde auch die Implementierung von Windows Hello for Business für Office-IT-Endgeräte mit Windows (ASBNET) eingeführt. Diese stellt eine Zwei-Faktor-Authentifizierung mit biometrischen Daten sicher. Mit Ende 2025 wurden alle mobilen Windows-Office-IT-Geräte in der ASFINAG damit ausgestattet.
- Administration von wichtigen Zentralsystemen: Im September 2025 wurde gemeinsam mit Microsoft ein Projekt zur Evaluierung und Verbesserung der Administration von wichtigen Zentralsystemen (TIER-0) gestartet. Das Projekt verfolgt das Ziel, die Administration von Systemen über eine geschützte Admin-Workstation zu realisieren und den dadurch entstehenden Mehraufwand für die Organisation zu schätzen. Der Abschluss des Projekts wird mit Ende 2026 erwartet.
- Firewall-Infrastruktur NEU: 2025 wurde in einer zweistufigen Ausschreibung ein neuer Firewall-Hersteller und ein neuer Dienstleister beschafft. Der neue Lieferant gilt im Firewall-Enterprise-Segment aktuell als Marktführer und ist technologisch Mitgestalter des Marktes. Im Dezember wurden bereits die zwei großen zentralen Firewall-Instanzen erfolgreich migriert. Der Austausch der restlichen Infrastruktur wird 2026 folgen.
- Zero Trust Network Access: Mit Implementierung der neuen Firewall-Infrastruktur wird auch der Remote-Zugriff auf das ASFINAG-Netzwerk von außen von VPN auf Zero Trust Network Access umgestellt. Dadurch ist es möglich, Zugriffe von außen (z.B. aus dem Homeoffice) noch gezielter auf Geräte- und Benutzerbasis einzuschränken und damit einen noch sichereren Zugriff zu gewähren.

Operatives Team „CSIRT“ (Computer Security Incident Response Team)

2025 wurden vom operativen CSIRT die eingemeldeten Security-Incidents analysiert, abgearbeitet und dokumentiert. Alle P1-Incidents haben sich in diesem Zug als False-Positive herausgestellt.

Die ASFINAG hatte bereits 2023 die Aufnahme des ASFINAG CSIRT in den österreichischen CSIRT-Verbund beantragt. Im Sommer 2025 wurde die Aufnahme vom CERT (Computer Emergency Response Team) bestätigt. Die Mitgliedschaft hat den Vorteil, dass Informationen zu erfolgreichen Angriffen innerhalb des Verbunds ausgetauscht werden. Dadurch kann sich die ASFINAG noch besser auf mögliche Angriffe vorbereiten.

Mit Mai 2025 wurde das IT Security Team um einen Security Analysten erweitert. Die operative Hauptaufgabe dieser Rolle liegt darin, Informationssicherheitsvorfälle zu analysieren, zu dokumentieren und verfolgen.

Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz – NISG

Umsetzung der Anforderungen aus NIS 1

Von April bis Oktober 2025 fand das vorgeschriebene NIS 1.0-Audit statt, welches in Zusammenarbeit mit dem externen Prüfer abgeschlossen werden konnte. Der Prüfbericht vermittelt einen positiven Ersteindruck und wurde fristgerecht an die Behörde übermittelt. Die Rückmeldung der Behörde ist noch ausständig.

Ausblick auf die Anforderungen aus NIS 2 (NIS-2-Richtlinie / NISG 2026)
Das Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz (NISG) 2026 wurde am 23.12.2025 kundgemacht und tritt am 1. September 2026 in Kraft. Für die ASFINAG ergeben sich daraus strengere Anforderungen an die Cybersicherheit, neue Meldepflichten für Sicherheitsvorfälle sowie die verpflichtende Registrierung bei der neu geschaffenen Cybersicherheitsbehörde.

Die Änderungen betreffen insbesondere den Anwendungsbereich des Gesetzes. Während bisher ausschließlich Verkehrssteuerungseinrichtungen erfasst waren, müssen künftig sämtliche IT-Systeme der ASFINAG in den Geltungsbereich einbezogen werden. Zudem sieht das NISG 2026 kein Konzernprivileg vor. Jede betroffene ASFINAG-Gesellschaft fällt somit eigenständig in den Anwendungsbereich und ist für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen verantwortlich.

Obwohl die nationale Umsetzung der NIS-2-Richtlinie in Österreich bis Dezember 2025 noch ausstand, hat die ASFINAG bereits frühzeitig mit der Umsetzung organisatorischer, operativer und technischer Risikomanagementmaßnahmen begonnen und hierfür das Projekt „NIS 2.0“ initiiert. Somit startet die ASFIANG bereits gut vorbereitet um die gemäß NIS2 Gesetz definierten Meilensteine zu erreichen.

Liefersituation und Infrastruktur
Seit Ende 2025 ist die Liefersituation für IT-Infrastruktur spürbar angespannt, insbesondere aufgrund eines globalen Engpasses bei Speicherchips (DRAM) und deutlich gestiegener Preise. Getrieben wird dies vor allem durch die hohe Nachfrage aus KI-Rechenzentren und die Verlagerung von Produktionskapazitäten hin zu margenstärkeren Speicherlösungen. Die daraus resultierenden längeren Lieferzeiten und Preisvolatilitäten werden voraussichtlich bis 2027 nachwirken und betreffen sowohl Client- als auch Server- und Netzwerkkomponenten. Für anstehende Projekte bedeutet das mehr Vorlauf in der Planung, eine stärkere Standardisierung von Konfigurationen sowie die Absicherung über Rahmenverträge und Mengenkontingente. Aktuell entsteht daraus jedoch kein operatives Risiko für den Betrieb der IT-Systeme der ASFINAG.

3.2.2.6. Personal- und Fluktuationsrisiko

Die Gesamtfluktuation der ASFINAG ist sehr gering ausgeprägt. Durch leistungsorientierte Vergütungssysteme, attraktive Sozialleistungen und der Möglichkeit, sich innerhalb des Unternehmens weiterzuentwickeln – sowohl innerhalb der eigenen Gesellschaften als auch gesellschaftsübergreifend – wird das Fluktuationsrisiko minimiert.

Zudem werden strategische Konzepte entwickelt und ausgerollt, um im Rahmen eines vorausschauenden Generationenmanagements die bevorstehenden pensionsbedingten Austritte der nächsten Jahre möglichst risikofrei zu managen. Im Zuge des Projekts „Attraktive Arbeitgeberin“ wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt und zu einem guten Teil bereits umgesetzt, um das Thema eines möglichen Fachkräfte- und Nachwuchsmangels zu adressieren.

3.2.2.7. Klimabezogene Risiken

Von zunehmender Relevanz – vor allem im langfristigen Bereich – sind auch für die ASFINAG Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel:

- So können Schäden an der Infrastruktur durch Extremwetterereignisse im Zusammenhang mit Hitze, gravitativen Massenbewegungen, sowie starken Niederschlägen entstehen.
- Weiters können klimatisch bedingte Ereignisse und Veränderungen zu einem zusätzlichen Personalbedarf und höheren Personalkosten führen.
- Einnahmenseitig könnten weitere CO_2-abhängige Anpassungen der Mautmodelle zu einem Rückgang der Maut-Einnahmen oder der Fahrleistung führen.
- Die Umstellung auf neue Antriebstechnologien des ASFINAG-internen Fuhrparks inklusive des Bedarfs an Ladeinfrastruktur kann erhöhte zusätzliche Investitionen erfordern.
- Die Unsicherheit, welche zukünftigen Technologien und Antriebsformen sich am Markt durchsetzen werden, stellt aufgrund möglicher Fehlinvestitionen in falsche Technologien ein Risiko für Stranded Assets im Infrastrukturausbau dar.

Alle diese Risiken werden intensiv analysiert und entsprechende Strategien und Maßnahmen zur Bewältigung abgeleitet. Eine für den Unternehmensbestand wesentliche Auswirkung ist allerdings nicht erkennbar.

3.2.2.8. Risiken im Zusammenhang mit Stromausfällen

Potenzielle Risiken aus überregionalen und länger andauernden Netzausfällen von Energieversorgungsunternehmen werden im ASFINAG-Risikomanagementsystem umfassend berücksichtigt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf den Auswirkungen auf den operativen Betrieb, insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Verkehrssteuerung und Systemverfügbarkeit und gegensteuernde Maßnahmen.

Zur Sicherstellung der Betriebs- und Netzverfügbarkeit im Ereignisfall wurden umfangreiche organisatorische und technische Maßnahmen implementiert. Diese umfassen unter anderem die Absicherung des Betriebs von Tunnelanlagen, Verkehrsmanagementzentralen und Rechenzentren (insbesondere des zentralen Mautsystems) durch Notstromversorgung, den Ausbau eigener erneuerbarer Energieerzeugung, den Einsatz redundanter Systemstrukturen sowie die Etablierung von Notfallplänen für Blackout-Szenarien unter Einbindung der Einsatzorganisationen.

4. Bericht über Forschung, Entwicklung und Innovation

Die ASFINAG bündelte 2019 die Bereiche Forschung, Entwicklung und Innovation in der Kernstrategie „Innovation“ und legte damit den Grundstein für ein konzernweites, systematisches Innovationsmanagement. 2020 wurde ein gesellschaftsübergreifendes Kernteam aufgebaut, das gemeinsam mit dem TOP-Management die Innovationsstrategie erarbeitete. 2022 folgte ein intensiver Erfahrungsaustausch im Silicon Valley, dessen Impulse in überarbeitete Leitsätze und Handlungsfelder einflossen. Entlang dieser Leitplanken wurde 2023 die fokussierte Weiterentwicklung der Innovationsarbeit vorangetrieben und organisatorisch verankert. 2024 standen dann Stakeholdermanagement, interne Wissensvermittlung und die Öffnung hin zu Partnerschaften besonders im Fokus. Zudem wurde die unternehmensweite Ideenwerkstatt weiter professionalisiert, um Ideen strukturiert zu sammeln, zu bewerten und zügig in Entscheidungen überzuführen. 2025 liefen konzernweit über 150 Forschungs- und Entwicklungsprojekte und das Ziel ist unverändert klar: Nützliche Innovationen rasch auf die Straße zu bringen, das Service für Kundinnen und Kunden zu steigern und die Arbeitsabläufe für Mitarbeiter:innen effizienter sowie sicherer zu machen.

Ein zentrales Highlight und sichtbares Zeichen für Open Innovation war die „Open Innovation Safari“ in Wien Kaisermühlen. Rund 250 Teilnehmende kamen vor Ort zusammen, darunter zahlreiche Startups, Technologieanbieter, Forschungspartner und Vertreter:innen von Infrastrukturbetrieben. In Live-Demonstrationen, Kurzpitches und an Co-Creation-Stationen wurden Ideen präsentiert, diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt. Der Anspruch war dabei bewusst, über den Fahrbahnrand hinaus zu innovieren. Es ging nicht nur um inkrementelle Verbesserungen, sondern darum, neue Technologien und Geschäftsmodelle in realen Betriebsumgebungen anzutesten, Potenziale für Automatisierung und Nachhaltigkeit auszuloten und den Transfer in den Betrieb frühzeitig mitzudenken. Aus diesem intensiven Austausch entstanden konkrete Projektansätze, firmenübergreifende Synergien und belastbare Kooperationen, die 2026 schrittweise in Pilotierungen übergeführt werden.

Ergänzend nutzte die ASFINAG das IÖB (Innovationsfördernde Öffentliche Beschaffung)-Challenge-Format, um für komplexe Fragestellungen den Markt systematisch zu erkunden. Die laufenden Themenfelder reichen von Energieerzeugung auf minimaler Fläche über automatisierte Fahrzeuge für Betriebsarbeiten bis hin zum Treibhausgas- und Ressourcen-Monitoring auf Baustellen.

Auch forschungsseitig wurde das Fundament weiter gestärkt. Für Verkehrsinfrastrukturforschung arbeitet die ASFINAG eng mit Partnern im DACH-Raum zusammen und baut Kooperationen mit Hochschulen sowie HTLs aus. So werden Erkenntnisse aus Studien direkt in anwendungsnahe Tests überführt, etwa auf Testabschnitten oder in Laborumgebungen, und daraus Leitlinien für den Regelbetrieb abgeleitet.

In der Cross Company Community mit ÖBB, Wiener Stadtwerken und dem Flughafen Wien wurden Best Practices ausgetauscht und Themen wie Künstliche Intelligenz in der Mobilität vertieft diskutiert. Eine im Oktober organisierte Learning Journey in der ABM Inzersdorf brachte rund vierzig Vertreter:innen zusammen und zeigte, wie KI entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von Instandhaltung über Verkehrsflusssteuerung bis Customer Service, praktischen Mehrwert stiften kann. 2026 werden diese Impulse in gemeinsame Pilotprojekte überführt, um messbare Effizienz- und Qualitätsgewinne zu realisieren.

Strategisch richtungsweisend ist die 2024 in gesellschaftsübergreifender Zusammenarbeit erarbeitete Innovation Roadmap, die 2025 finalisiert wurde. Sie dient als belastbare Entscheidungsgrundlage dafür, in welchen Themenfeldern die ASFINAG ihre Innovationsaktivitäten priorisiert. Damit werden Ressourcen gezielt auf Projekte mit hohem Nutzen für Sicherheit, Verfügbarkeit, Nachhaltigkeit und Kunden-/Kundinnenerlebnis gelenkt.

Abschließend wurde der digitale Innovationsauftritt unter www.asfinag.at/innovation umfassend aktualisiert. Abgeschlossene Projekte, laufende Challenges und Themen für Diplomarbeiten werden laufend veröffentlicht, um Transparenz zu schaffen, Wissen zu teilen und neue Partner:innen anzusprechen.

5. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Gem. § 82 AktG ist das Management dafür verantwortlich, dass ein Rechnungswesen und ein Internes Kontrollsystem (IKS) geführt werden, die den Anforderungen des Unternehmens entsprechen. Im Berichtszeitraum wurde auf Basis eines etablierten umfassenden Risikomanagementsystems dieser Risikomanagementansatz verfolgt und der systematische Umgang mit Risiken gewährleistet.

Sowohl Risikomanagement als auch das Interne Kontrollsystem umfassen alle Gesellschaften der ASFINAG-Gruppe.

Die Beschreibung der wesentlichen Merkmale der Überwachung und Kontrolle des Internen Kontrollsystems (IKS) und Risikomanagementsystems (RMS) erfolgt in Anlehnung an das COSO-Rahmenwerk[1].

5.1. Kontrollumfeld

Im Berichtszeitraum dienten die Abteilung Finanzierung und Rechnungswesen sowie die Abteilung Konzerncontrolling mit den Controlling-Einheiten in den Gesellschaften als betriebswirtschaftliches Kompetenzzentrum in der Unternehmensgruppe und gingen dabei nach den wirtschaftlichen Grundsätzen Wertorientierung und Ergebnissteuerung vor.

Den genannten Abteilungen oblag auch 2025 eine Regelungskompetenz zu allen Fragen des Controllings, Rechnungswesens und Risikomanagements zur Sicherstellung der Anwendung konzern-einheitlicher methodischer Standards. Zur Unterstützung der operativen Umsetzung wurden Konzernrichtlinien, Handbücher, Leitfäden, Arbeitsanweisungen und Checklisten erstellt.

Die ASFINAG-Gruppe wird über das Konzernergebnis und daraus abgeleitete Kennzahlen gesteuert. Sie verfügt über eine detaillierte Kurz-, eine aggregierte Mittel- sowie eine zusammengefasste Langfristplanung. Ablauf, Prämissen, Detaillierung, Verantwortlichkeiten und Instrumente für die Planung werden jährlich mittels Planungshandbuch kommuniziert und mittels Planungskalender verfolgt.

Die Planung des laufenden Jahres (Erwartungsplan) wird quartalsweise aktualisiert und konsolidiert. Die Planbilanz, die Plan-Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Plan-Geldflussrechnung wird dem Aufsichtsrat präsentiert. Darüber hinaus werden dem Aufsichtsrat die Investitionen (insbesondere Bauprogramm) und die Auswirkungen auf den Schuldenstand zur Kenntnis gebracht. Die Planung des Folgegeschäftsjahres beginnt im Frühjahr mit der Aussendung der Prämissen und endet im Juli. Im Rahmen der Planung wird gleichzeitig eine Mittelfristplanung erstellt. Diese Planung ist gem. Artikel II § 10 ASFINAG Gesetz iVm § 10 ASFINAG Ermächtigungsgesetz 1997 und gem. Punkt IV Abs. 2 Fruchtgenussvertrag vom 25. Juli 1997 (in der Fassung vom 22. Mai 2014) dem Eigentümervertreter (BMIMI) vorzulegen. Eine Zustimmung zur Planung erfolgt durch das BMIMI im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen (BMF). Die Zustimmung des BMIMI zur Planung für 2026 wurde im November 2025 erteilt.

Die Finanzbuchhaltung wird in SAP abgebildet. Die Bewirtschaftung des Anlagevermögens erfolgt in einem weitestgehend automatisierten Ablauf. Die Zugänge im Anlagevermögen erfolgen im Wesentlichen über SAP „Investitionsmaßnahmen“ (PSP-Elemente). Die Anlageninventarisierung und Abgangsmeldungen obliegen dezentral den Fachbereichen bzw. Inventarverantwortlichen, deren Aufgaben in einer entsprechenden Arbeitsanweisung festgelegt sind.

1 Das Commitee of Sponsored Organisations (COSO) hat einen von der SEC (U.S. Securities and Exchange Comission) anerkannten Standard für interne Kontrollen, das COSO-Modell erstellt, das zur Beschreibung des Internen Kontrollsystems (IKS) im Lagebericht von Austrian Financial Reporting and Auditing Commitee (AFRAC) empfohlen wird.

Die Verbuchung der Kontobewegungen erfolgt grundsätzlich tagesaktuell. Kreditoren-Zahlungslisten aller in SAP geführten Gesellschaften werden zweimal wöchentlich erstellt, geprüft und einer Überweisung zugeführt. Zur Optimierung des Liquiditätsmanagements sind Cash-Pooling und das Handbuch für den Zahlungsverkehr wirksame Instrumente.

Das Rechnungswesen ist für die Prüfung, Erfassung und Zahlungsvorbereitung aller Eingangsrechnungen zuständig. In der Kreditorenbuchhaltung werden Rechnungen, Zahlungsaufträge diverser Bereiche und Anzahlungsanforderungen erfasst. Auf die Kontrolle der gesetzlichen Erfordernisse, der umsatz- und körperschaftsteuerlichen Tatbestände und der internen Unterschriftenregelung wird in diesem Arbeitsbereich besonderer Wert gelegt. Ein elektronischer Rechnungsworkflow ist für alle ASFINAG–Gesellschaften im Einsatz, der diese Intention noch besser unterstützt.

Die Kundenabrechnung erfolgt über ein eigenes SAP-Mautsystem bzw. im Bereich der Liegenschaften über das Modul SAP-RE-FX (Flexible Real Estate Management) mit einer Schnittstelle zum Core-SAP. Hier werden automatisiert die relevanten Buchungen bewerkstelligt bzw. die Salden in das Core-SAP übernommen. In kleiner Anzahl werden im SAP-SD (Sales & Distribution) auch weitere Geschäftsfälle (z.B. Verrechnung von Versicherungsschäden und Verrechnung von Kostenbeteiligungen) fakturiert. Die Abbildung der finanziellen Schulden ebenso wie die Berechnung der finanziellen Risikokennziffern erfolgt über ein eigenes SAP Treasury Modul. Im Bereich Zahlungsverkehr wird vor allem das SAP Modul Bank Communication Manager (BCM) verwendet.

Die Bilanzierung der Konzerngesellschaften nach UGB und IFRS wird im Rechnungswesen in Abstimmung mit dem Konzerncontrolling ausgeführt.

Die Archivierung der Originalbelege erfolgt in einem Dokumentenmanagementsystem (DMS) mit einer Schnittstelle ins SAP. Weiters ist ein allgemeines Dokumentenmanagementsystem für Verträge und sonstige wichtige Unterlagen eingerichtet.

Im Bereich der Finanzierung ist die Einhaltung einer Treasury-Richtlinie maßgeblich. In der Richtlinie sind Grundsätze und Ziele des Risikomanagements im Finanzierungsbereich erfasst. Es wird die Risikopolitik betreffend Umgang mit Marktrisiken (Zinsen, Preise, Wechselkurse), Liquiditätsrisiko und Kontrahentenrisiko sowie das diesbezügliche Limitwesen und die Erfolgsbewertung geregelt. Darüber hinaus sind Berichts- und Zustimmungspflichten in Richtung des Aufsichtsrates hinsichtlich der Finanzierungstätigkeit auch in den Geschäftsordnungen definiert. Die Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit des operativen Liquiditätsmanagements ist auch durch ein Handbuch zum Zahlungsverkehr gewährleistet.

Die ordnungsgemäße Abwicklung der durch die ASFINAG bezogenen Leistungen ist durch eine Vielzahl von Prozessen und Prozessschritten mit hinterlegten Kontrollen definiert. Dies reicht von klar geregelten Beschaffungsprozessen (insbesondere öffentliches Vergaberecht) über ein laufendes Management mit Hilfe von Controlling-/Projektcontrolling, örtlicher Bauaufsicht, begleitender Kontrolle bei größeren Projekten, institutionalisierten Lenkungsausschüssen, definierten Anti-Claiming-Prozessen usw. bis hin zu Berechtigungen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Rechnungsprüfung, die in einer für alle verbindlichen Unterschriftsregelung münden. Ein hohes Augenmerk liegt hier naturgemäß auf den Bauleistungen, da diese betreffend ihrer Dimension und somit auch hinsichtlich des Risikos am bedeutendsten sind. Dem wird mit klar geregelten Genehmigungskompetenzen des Aufsichtsrates im Baubereich Rechnung getragen.

Insgesamt liegt in der ASFINAG ein ausgeprägtes Regelungssystem vor, um Strukturen, Rollen, Funktionen und Prozesse klar festzulegen. Bestandteile sind im Wesentlichen Richtlinien, Handbücher, Leitfäden und Arbeitsanweisungen. Sämtliche Abteilungen sorgen mit Unterstützung des Qualitätsmanagements dafür, dass die Regelungen durch einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess aktuell sind und auf das notwendige Ausmaß beschränkt bleiben.

5.2. Risikobeurteilung

Die wesentliche Aufgabe eines Risikomanagementsystems liegt in der frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken und der Planung bzw. Veranlassung jener Maßnahmen, die negative Entwicklungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens hintanhalten oder zumindest begrenzen. Zentraler Bestandteil des Risikomanagementsystems ist ein Berichtssystem, mit dem die gesamtwirtschaftliche Entwicklung analysiert und deren voraussichtliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens bestimmt wird.

Das Berichtswesen der ASFINAG gliedert sich in zwei wesentliche Teile, eine Beurteilung der Risikolage auf Gesellschaftsebene sowie einen konzernweiten Gesamtrisikobericht, wobei die Basis eine detaillierte Risikodokumentation aller für das Gesamtunternehmen wesentlichen Risiken im ASFINAG Risikomanagementsystem (ARIMAS) bildet. Halbjährlich findet ein konzernweites Risk Assessment statt, mit dem Ziel einer Aktualisierung und Überprüfung der generellen Risikolage inkl. Überprüfung von Angemessenheit und Wirksamkeit hinsichtlich zugehöriger steuernder Maßnahmen / Vorkehrungen. Die Ergebnisse des Risk Assessments werden zunächst in Berichten auf Gesellschaftsebene kommuniziert. Im Anschluss erfolgt die Konsolidierung der Ergebnisse in einem ausführlichen Gesamtrisikobericht, in welchem insbesondere die identifizierten TOP-Risiken des Gesamtunternehmens sowie wesentliche Veränderungen in der Risikolandschaft im Detail dargestellt sind.

Im Rahmen eines Risiko-Komitees werden die Ergebnisse des Gesamtrisikoberichts ausführlich besprochen. Teilnehmende sind der Vorstand, alle Geschäftsführer:innen sowie die mit Compliance und Risikomanagement beauftragten Mitarbeitenden. Eine zusammenfassende Übersicht darüber wird dem Aufsichtsrat im Rahmen der Prüfungsausschüsse zur Verfügung gestellt.

Weiters finden auf Unternehmens- bzw. Abteilungsebene eine Vielzahl an Risikomanagementaktivitäten statt. Beispielsweise verfügt das Treasury über IT-gestützte Risikomanagement-Tools und eine standardisierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsgremien. Für alle großen Bauprojekte findet eine explizite Risikoanalyse statt. Eine Risikobewertung ist außerdem auch Bestandteil jedes Revisionsberichtes.

Die ASFINAG versteht sich grundsätzlich als ein risikoaverses Unternehmen, wobei ein aktiver Umgang mit den identifizierten Risiken gepflegt wird. So werden auch neu identifizierte Risiken aufgegriffen, in einer detaillierten Analyse die Auswirkungen für die ASFINAG erhoben und Maßnahmen zur Risikominimierung festgelegt.

Risikoinformationen stellen im Unternehmen eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für das Management dar. Die Risikobeurteilung ist auch eine der Grundlagen für das Interne Kontrollsystem, dessen operativer Fokus auf organisatorischen Richtlinien und Regelungen, Kontrollmechanismen und einer definierten Prozessverantwortung liegt.

Im Zusammenhang damit werden daher unterstützt und gesichert:

- die ordnungsgemäße Geschäftsführung,
- die Einhaltung der Geschäftspolitik,
- die Einhaltung gesetzlicher und sonstiger rechtlicher Grundlagen (Compliance),
- die Einhaltung vorgegebener Ziele und
- die Vermögenswerte der Organisation.

Die ASFINAG versteht einen offenen Umgang mit Risiken als wesentlichen Erfolgsfaktor. Die Dokumentation der Risiken sowie der ergriffenen Maßnahmen sind Grundlage für ein weiterführendes Wissensmanagement. Auf eine Verzahnung mit der internen Revision, Compliance und Qualitätsmanagement durch gemeinsam abgestimmte Auditpläne und durch den Austausch risikorelevanter Ergebnisse wird großer Wert gelegt.

5.3. Kontrollmaßnahmen

Unterstützt wird das Risikomanagementsystem durch ein System der internen Kontrolle, das durch die allgemeinen Grundsätze des Vier-Augen-Prinzips, der Funktionstrennung und der Vorgabe von Richtlinien für bestimmte Maßnahmen gekennzeichnet ist.

Der Vorstand nimmt hier eine wesentliche Kontrollfunktion wahr, einerseits als Auftraggeber der internen Revision aber insbesondere auch durch die Initiierung von Maßnahmen, die aus der beschriebenen regelmäßigen Berichtserstattung abgeleitet werden.

Damit das Interne Kontrollsystem (IKS) regelmäßig auf seine Angemessenheit evaluiert werden kann und damit überwachbar wird, dass regelmäßige Kontrollaktivitäten nachweislich erbracht werden, sind die Ist-Prozesse mit den Prozessablaufdiagrammen mittels der Software „Adonis“ auf einer Prozesslandkarte zur Verfügung gestellt. Weiters ist dies durch Freigabe- und Kontrollschritte angereichert.

Im Rahmen des Prozessmanagements werden regelmäßig alle Prozessverantwortlichen zur Überprüfung und Aktualisierung ihrer Prozesse aufgefordert. Die Kontrollschritte sind definiert und die Art der Dokumentation festgelegt. Es finden laufend Reviews zur Sicherstellung der Aktualität und Angemessenheit der Prozesse statt. Bei Bedarf werden die Prozesse oder die darauf basierenden Abläufe angepasst. Weiters werden die Prozesse laufend vom Qualitätsmanagement (QM) auditiert und dementsprechend auf ihre Zweckmäßigkeit bzw. Einhaltung überprüft.

Darüber hinaus sichert die interne Revision eine fortlaufende Überprüfung in Teilbereichen im Rahmen ihrer Prüfungsaufträge – das IKS ist ein wesentliches Prüfobjekt in nahezu jeder Prüfung. Es werden auch explizite IKS-Prüfungen durchgeführt. Dies geschieht – insbesondere im Bereich der rechnungslegungsrelevanten Prozesse – regelmäßig durch Hinzuziehung externer Fachleute, um hier ein höchstmögliches Maß an Qualität zu erreichen. Auf Basis der Ergebnisse werden Maßnahmen vereinbart, deren Umsetzung von der internen Revision entsprechend überwacht und damit letztendlich sichergestellt wird.

Wesentliche Elemente zur Risikosteuerung und Kontrolle in der Rechnungslegung sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und Kontrollen bei der Abschlusserstellung, transparente Vorgaben mittels Richtlinien, Handbüchern, Leitfäden, Arbeitsanweisungen und Checklisten zur Bilanzierung und Abschlusserstellung und angemessene Zugriffsregelungen in den abschlussrelevanten IT-Systemen. Das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung sind auch bei den Rechnungslegungsprozessen wichtige Kontrollprinzipien.

5.4. Information und Kommunikation

Seitens des Controllings ergehen Monats- und Quartalsberichte an die Geschäftsführung der Gesellschaften, sowie konsolidiert an den Vorstand. Die Berichte enthalten die Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS auf Basis Year to Date (YtD) im Vergleich zum Plan. Zusätzlich erfolgt ein Vergleich auf Jahressicht zwischen dem genehmigten Plan und dem Vorjahr zur quartalsweise erstellten Erwartungsplanung, ergänzt um Kennzahlen und eine Management Summary.

Das Ergebnis der Erwartungsplanungen wird auf Gesellschaftsebene im Rahmen von eigenen Terminen zwischen der Geschäftsführung der Gesellschaften, dem Vorstand und Controlling besprochen. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bauprogramms werden die Ergebnisse der Erwartungsplanung darüber hinaus noch gesondert zwischen der Geschäftsführung der betroffenen Gesellschaften, Bereichsverantwortlichen, dem Vorstand sowie Controlling und der Holding-Abteilung Konzernsteuerung abgestimmt.

Auf Konzernebene wird die Erwartungsplanung dem Aufsichtsrat jeweils in der nächstfolgenden Sitzung zur Kenntnis gebracht. Im Berichtswesen an den Aufsichtsrat sind neben dem kaufmännischen Standardberichtswesen Statusberichte aller wesentlichen Unternehmensbereiche enthalten. Die finanziell gewichtigen Themen wie Finanzierung und Bauprogramm sind in einer standardisierten Form einem Monitoring durch den Aufsichtsrat

unterzogen. Zusätzlich sind durch die Geschäftsordnungen insbesondere in diesen Bereichen Zustimmungs- und Berichtspflichten definiert.

Das Finanzmanagement berichtet über Liquidität und Finanzverbindlichkeiten, über die Rahmenbedingungen auf den Kapitalmärkten, über Veranlagungsperformance sowie über die finanziellen Risiko-Kennziffern.

5.5. Überwachung

Die interne Revision, organisatorisch als Abteilung direkt dem Vorstand unterstellt, prüft ausgewählte Betriebs- und Geschäftsprozesse sowie das Interne Kontrollsystem. Die Prüfungen erfolgen nach einem vom Vorstand verabschiedeten Revisionsprogramm, ergänzt um Kurz- und Sonderprüfungen. In den Revisionsberichten werden Maßnahmen formuliert, die nach Umsetzungsbeauftragung durch den Vorstand einem Follow-Up unterzogen werden.

Besonderer Fokus der internen Revision ist die Sicherstellung aller betrieblicher Abläufe im Einklang mit den konzernweiten Richtlinien und Regelungen, aber auch mit den Satzungen oder den Gesellschaftsverträgen der einzelnen Gesellschaften sowie mit den geltenden Gesetzen. Darüber hinaus werden die Thematiken der Aufgaben- und der Funktionstrennung sowie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips begutachtet. Die interne Revision überprüft speziell auch beim Einsatz von Informationstechnologien, ob entsprechende Berechtigungssysteme oder zusätzliche Kontrollen in dokumentierter Form vorliegen.

Mit Abschluss des Berichtsjahres waren die wesentlichen rechnungslegungsbezogenen Prozesse geprüft und es wurden keine Risiken festgestellt, denen nicht in adäquater Art und Weise begegnet wird. Bei festgestelltem Änderungsbedarf wurden die vereinbarten Maßnahmen umgesetzt bzw. ist die Umsetzung definiert und in Planung.

Die Prüfungstätigkeit der internen Revision erfolgt unabhängig nach internationalen Standards für die berufliche Praxis und unter Wahrung der Rechtschaffenheit, Objektivität, Vertraulichkeit und Fachkompetenz.

Wien, am 09. April 2026

Der Vorstand

Dipl. Ing. Herbert Kasser e.h.

Mag. Hartwig Hufnagl e.h.