L A G E B E R I C H T

der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH zum 31.12.2025

1. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

1.1 Geschäftsverlauf

Der Fahrplanwechsel 2025/2026 Mitte Dezember 2025 hat erfreulicherweise erhebliche Mehrbestellungen seitens der Auftraggeber im Schienenpersonenverkehr gebracht. Damit einhergehend und aufgrund der bereits erfolgten Inbetriebnahme der Elektrifizierung auf Teilabschnitten der ehemaligen GKB-Strecke und des ETCS auf der Koralmstrecke waren Adaptierungen sowie Ergänzungen des bestehenden Fuhrparkes erforderlich. Nachdem die geplante Neubeschaffung von E-Fahrzeugen noch im Laufen ist, wurden vorübergehend Mietfahrzeuge für die Abwicklung der Verkehre eingesetzt. Nach technischen Anlaufschwierigkeiten leisten diese Mietfahrzeuge aktuell gute Dienste.

Der Busbereich konnte den Wettbewerb um das Bündel Deutschlandsberg für sich entscheiden und bedient damit die Verkehre auf bestehenden Stammstrecken weiter. Erneuter harter Wettbewerb belässt die geringe Margensituation in diesem Bereich auf einem sehr niedrigen Niveau. Erschwerend bringen unvorhersehbare Krisensituationen wie beispielsweise aktuell mit dem Iran erhebliche Preissteigerungsspitzen, die durch die üblichen Indexklauseln nicht abgebildet sind.

Die Abspaltung des Unternehmensbereiches Infrastruktur und die Übertragung an die ÖBB konnten mittlerweile abgeschlossen werden. Zusätzlich sind Gewinnausschüttungen an den Bund geflossen, die die Eigenkapitalsituation deutlich reduziert haben. Das Unternehmen hat nunmehr den Auftrag, die entstandenen und weiterhin bestehenden Synergieverluste so gering als möglich zu halten.

Derzeit läuft mit der Beschaffung neuer E-Triebwagen die wohl größte Ausschreibung der GKB. Neben den Anschaffungskosten stehen hier auch Lebenszykluskosten wie Instandhaltung oder Energieverbrauch über die Lebensdauer der Fahrzeuge im Fokus. Der in Europa derzeit vorherrschende massive Bedarf an neuen Triebwagen verursacht allerdings sehr lange Produktions- und Lieferzeiten, sodass für die deutlich früher anberaumte Inbetriebnahme der Elektrifizierung die zuvor genannten Ersatzlösungen entwickelt werden mussten.

Mit Anfang des Jahres 2026 kam es zu einer erneuten Änderung der Geschäftsführung der GKB. Frau Dr. Barbara Kleinert hat sich aus der Geschäftsführung zurückgezogen und Mag. Gerald Klug hat die Alleingeschäftsführung der GKB übernommen.

Weiterhin konnte durch die gegebene Liquidität sowie hohe Zinssätze ein besonders gutes Finanzergebnis erwirtschaftet werden. Die laufenden Teuerungen, die nicht über die vertraglichen Indizes abgedeckt wurden, beeinflussen zum Teil weiterhin die Ergebnisse des Unternehmens.

1.1.1 Vermögenslage (inkl. Kennzahlen)

Das buchmäßige Vermögen der Gesellschaft besteht im Wesentlichen aus Sachanlagen (33,3%, Vorjahr 36,5%), flüssigen Mitteln (49,4%, Vorjahr 41,8%) und kurzfristigen Finanzforderungen (2,3%, Vorjahr 7,1%). Die Finanzierung des Vermögens erfolgt zum überwiegenden Teil mit Eigenkapital und Kostenbeiträgen von Dritten (insgesamt 83,9%, Vorjahr 86,4%).

1.1.2 Finanzlage (inkl. Kennzahlen)

Das Working Capital stellt das kurzfristige Finanzierungspotential dar und ist mit € 10,4 Mio. positiv (Vorjahr: € 10,0 Mio.). Der Cash Flow aus dem ordentlichen Ergebnis beträgt € 10,4 Mio. (Vorjahr € 10,1 Mio.), der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit € 13,8 Mio. (Vorjahr € 31,3 Tsd.) und der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit € -2,4 Mio. (Vorjahr € -10,1 Mio.)

Die Eigenmittelquote gem. URG beträgt 83,3 % (Vorjahr: 85,7 %), die fiktive Schuldentilgungsdauer beträgt -4,05 Jahre (Vorjahr: -3,76 Jahre). Beträgt die Eigenmittelquote weniger als 8 % und die fiktive Schuldentilgungsdauer mehr als 15 Jahre, so liegt ein gesetzlich vermuteter Reorganisationsbedarf vor. Zum Stichtag 31.12.2025 ist die Vermutung eines Reorganisationsbedarfs, wie im Vorjahr, nicht gegeben.

1.1.3 Ertragslage (inkl. Kennzahlen)

Der Jahresüberschuss der GKB im Jahr 2025 beträgt € 7,6 Mio., im Vorjahr waren es € 6,4 Mio.

1.2 Bericht über die Tochtergesellschaften

Der Konzernabschluss der GKB wird beim Firmenbuchgericht Graz offengelegt, in diesem sind sämtliche konsolidierungspflichtigen Tochter- und Enkelgesellschaften enthalten.

Die Et Equity in den Konzernabschluss der GKB einbezogene Beteiligungsgesellschaft ADT erzielte im Jahr 2025 Umsatzerlöse von € 14,2 Mio. (Vorjahr € 14,1 Mio.) und einen Jahresüberschuss von € 0,2 Mio. (Vorjahr € 0,9 Mio.) bei einer Bilanzsumme von € 16,5 Mio. (Vorjahr € 12,5 Mio.). Die Anzahl der Mitarbeiter:innen beträgt im Jahr 2025 48, im Jahr 2024 waren es ebenfalls 48. Weiterhin ist die Gesellschaft stark beeinflusst durch Streckenbeeinträchtigungen und -sperren aufgrund von zahlreichen Baustellen in Slowenien. Dabei wurden die angebotenen Streckenkapazitäten nochmals deutlich reduziert. Trotz zahlreicher weiterer Beschränkungen kann die ADT die Umsätze des letzten Jahres halten. Auch im Jahr 2025 hat sie einen Teil der erwirtschafteten Gewinne (€ 130 Tsd.) ausgeschüttet.

1.3 Bericht über die Zweigniederlassungen

Die GKB besitzt keine Zweigniederlassungen.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

1.3.1 Umwelt, Sicherheit, Qualität

Die Elektrifizierung der seitens GKB befahrenen Schieneninfrastruktur soll aus heutiger Sicht erst bis Ende 2031 abgeschlossen sein. Budgetkürzungen seitens des Bundes machen das Verschieben der Fertigstellung, die ursprünglich mit Ende 2028 eingeplant war, erforderlich. Damit wird das Ziel der GKB, die Personenbeförderung auf der Schiene auf einen reinen E-Betrieb umzustellen und den CO2-Ausstoß um über zwei Drittel zu reduzieren, erreicht sein. Um den Kunden noch besser zum öffentlichen Verkehr zu bringen, bietet GKB darüber hinaus für Randregionen Mikro-ÖV-Angebote an. Budgetkürzungen seitens des Landes Steiermark erwirken jedoch die Einstellung oder deutliche Verringerung des bestehenden Angebotes. Um die Erreichung der Klimaziele des Bundes bestmöglich unterstützen zu können, steht neben dem Ausbau des Komforts und dem Führen pünktlicher Züge vor allem die Erweiterung des Verkehrsangebotes an oberster Stelle. Kapazitäten für Verkehrserweiterungen sind in Beschaffungsvorgängen von neuem Wagenmaterial berücksichtigt. Im Busbereich wurden seitens der Auftraggeber bisher keine Busse mit alternativen Antrieben bestellt. Ob für bestimmte Linienbündel in Zukunft auch wasserstoff- oder strombetriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen sollen, ist aktuell noch nicht bekannt. Im Rahmen eines gemeinsamen Projektes in mehreren Bundesländern wird der Einsatz von selbstfahrenden Bussen im Linienbetrieb getestet. Für die Steiermark geht die GKB als Projektpartner ins Rennen. Die Linienführung soll im Raum Deutschlandsberg und Bahnhof Weststeiermark eingerichtet und über mehrere Jahre getestet werden. Der Bund hat dafür entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt.

Beim Bau neuer Werkstättengebäude sind die Erweiterung der bereits bestehenden und die Errichtung neuen PV-Anlagen eingeplant. Diese soll während der Woche den Großteil des Energiebedarfs in diesem Bereich abdecken; an arbeitsfreien Tagen erfolgt die Einspeisung ins öffentliche Netz. Die Bauausführung ist nachhaltig konzipiert und orientiert sich sowohl an der Kategorie Silber des „klimaaktiv Kriterienkatalog für Dienstleistungsgebäude Neubau und Sanierung“ (BMK) als auch an der „OIB-Richtlinie 6 für Energieeinsparung und Wärmeschutz“ (Österreichisches Institut für Bautechnik) wie auch der unternehmensinternen Vorgabe „Nachhaltigkeit in der Beschaffung – Nachhaltiges Bauen“.

Die für die GKB relevanten rechtlichen und normativen Anforderungen für die Bereiche Eisenbahnsicherheit, Qualität sowie Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit ergeben sich aus den einschlägigen Bestimmungen des EU-Rechts, wie z.B. der Richtlinie (EU) 2016/798 und allen damit zusammenhängenden eisenbahnrechtlichen Vorgaben auf europäischer und nationaler Ebene sowie aus den Systemnormen ISO 9001 und ISO 45001. Als zentrales Steuerungsinstrument für die Erfüllung aller Anforderungen bedient sich die GKB eines Integrierten Managementsystems.

1.3.2 Mitarbeiter:innen

Im Geschäftsjahr 2025 wurden im Personalbereich mehrere wesentliche Maßnahmen umgesetzt, die sowohl die Attraktivität der GKB weiter stärken als auch den neuen Herausforderungen des Unternehmens begegnen sollen.

Nach der organisatorischen Abspaltung der GKB-Infrastruktur an die ÖBB-Infra verzeichnete das Unternehmen mit 1. Juli 2024 einen Personalstand von 417 Mitarbeiter.

Bis zum 31. Dezember 2025 konnte dieser gezielt auf 437 Mitarbeiter erhöht werden. Dieser Aufbau erfolgte einerseits im Hinblick auf die Elektrifizierung ab August 2025, vor allem jedoch im Hinblick auf die Fahrplanerweiterung im Dezember 2025, in deren Zuge die GKB eine zentrale Rolle als Zubringer zur Koralmbahn übernimmt.

Zusätzlich konnte der Busbetrieb am 16. April 2025 den Zuschlag für das Konzessionsbündel Deutschlandsberg Nord und Süd durch den Verkehrsverbund Steiermark gewinnen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Personalstand im Bereich der Buslenker entsprechend erhöht und qualifiziert.

Im Hinblick auf die Elektrifizierung wurden gezielte Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für Werkstätten- und Fahrpersonal durchgeführt, um die Mitarbeiter optimal auf die neuen technologischen Anforderungen vorzubereiten.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Weiterentwicklung des Betrieblichen Gesundheitsförderungsprogramms (BGF), welches gezielt Maßnahmen zur Stärkung der physischen und mentalen Gesundheit der Belegschaft umfasst.

Die KV-Gehälter im EVU wurden mit 1. Dezember 2024 um 4,1% und im Busbereich mit 1. Jänner 2025 um 3,6% erhöht.

Als Ausdruck der Wertschätzung erhielten alle Mitarbeiter im Dezember 2025 Gutscheine im Wert von € 180,00.

Die Anzahl der Beschäftigten zum 31.12.2025 betrug 437, im Vorjahr waren 425 Personen bei der GKB beschäftigt. Der Personalaufwand betrug im Jahr 2025 EUR 31,2 Mio., im Jahr 2024 lag er bei EUR 29,0 Mio.

1.3.3 Sonstige nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) verfügt seit 2012 über ein gut implementiertes Compliance Management System, inklusive einer der Geschäftsführung direkt unterstellten Compliance-Beauftragten. Jährlich finden stichprobenartige Überprüfungen auf Basis der GKB-Compliance-Risikoanalyse statt. Im Rahmen der Compliance-Überwachung wird kontinuierlich geprüft, ob das Unternehmen die regulatorischen Compliance-Anforderungen, einschließlich interner Richtlinien und spezifischer Branchenstandards, einhält. Die Monitoring Schwerpunkte auch im Jahr 2025 waren die Einhaltung externer und interner Vorschriften und die Korruptionsprävention.

In Übereinstimmung mit dem Hinweisgeberschutzgesetz (HSchG) sowie Art. 25 DSGVO hat die GKB im Jahr 2024 ein internes Hinweisgebersystem implementiert, um eine sichere und anonyme Möglichkeit für Mitarbeiter:innen und externe Personen zu schaffen, potenzielle Verstöße gegen gesetzliche Bestimmungen, interne Richtlinien oder ethische Standards zu melden. Dieses System fördert Transparenz und hilft, Risiken frühzeitig zu identifizieren und Missstände zu beheben, ohne dass die Identität des Hinweisgebers gefährdet wird.

Um eine langfristige und nachhaltige Sensibilisierung für Compliance-relevante Themen zu fördern, finden regelmäßige Schulungen der Mitarbeiter:innen und Führungskräfte in Bezug auf geltende Gesetze, Vorschriften und interne Compliance-Standards statt. Die bestehenden unternehmensinternen Compliance-Richtlinien (Code of Conduct, Dienstwagenrichtlinie, Richtlinie für Mobiltelefone) sind von allen Mitarbeiter:innen nachweislich zu Kenntnis zu nehmen.

Das Unternehmen hat ein starkes Kontrollsystem, das durch externe und interne Prüfungen überwacht wird. Es setzt auf klare Regeln (4-Augenprinzip, Funktionstrennung, IT-Sicherheit) und verbindet Strategie mit messbarer Umsetzung, um Risiken zu managen und Chancen zu nutzen. Für den Bereich der Eisenbahnsicherheit entspricht das Risikomanagementsystem, einschließlich der relevanten Prozesskennzahlen, den Vorgaben der Verordnungen (EU) 2018/762, 1158/2010 sowie 402/2013.

Auf Grundlage des bestehenden Compliance Management Systems wurden im Jahr 2025 keine Verstöße gegen die geltenden Compliance-Richtlinien festgestellt. Es liegen daher keine negativen Feststellungen vor. Über die Plattform zur anonymisierten Meldung von Vorfällen sind auch im Jahr 2025 keine Meldungen eingegangen; Die Plattform wurde mehrfach auf ihre Funktionalität getestet.

Im Jahr 2025 gab es einige für die GKB relevanten rechtlichen Neuerungen: das neue Informationsfreiheitsgesetz (IFG) ist am 1. September 2025 in Kraft getreten. Das Amtsgeheimnis wurde abgeschafft und ein Grundrecht auf Zugang zu Informationen eingeführt. Das Netz- und Informationssystemsicherheitsgesetz 2026 (NISG 2026) wurde im Dezember 2025 beschlossen und tritt am 1. Oktober 2026 in Kraft.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der EU-Omnibus-Initiative wesentliche Änderungen an der EU Richtlinie über die Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen (CSRD) beschlossen. Die Fristen für die Erstanwendung wurden verschoben und die Schwellenwerte (z. B. Mitarbeiterzahl ab 1.000 und Umsatz über 450 Mio. €) angehoben, wodurch der Kreis der berichtspflichtigen Unternehmen reduziert wurde. In Österreich erfolgte die Umsetzung der CSRD über das Nachhaltigkeitsberichtsgesetz (NaBeG). Aufgrund der angepassten Schwellenwerte fällt die GKB derzeit nicht in den Anwendungsbereich der gesetzlichen Berichtspflicht.

2. Bericht über die voraussichtliche Entwicklung und die Risiken des Unternehmens

2.1 Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Die Beschaffung der neuen E-Triebfahrzeuge schreitet zügig voran. Mit der geplanten Fertigstellung der Elektrifizierung der gesamten ehemaligen GKB-Strecke Ende 2031 werden 28 neue Fahrzeuge mit einer Mindestsitzplatzanzahl von 500 je Zuggarnitur zum Einsatz kommen. Dies ermöglicht nicht nur den größten Schritt zur Erreichung der Klimaziele der GKB, sondern für GKB-Fahrgäste auch eine deutliche Steigerung des Fahrkomforts. Im Jahr 2026 erfolgt nach längerer Planungsphase auch der Spatenstich zur Errichtung der neuen Werkstätte. Diese wird erforderlich, da der neue Fuhrpark der GKB nicht nur länger sondern zahlenmäßig auch größer wird. Zukünftig sollen aber auch Leistungen für Drittkunden angeboten werden können.

Der Dualbetrieb von Fahrzeugen mit Diesel- und Elektrischem Antrieb stellt die GKB in den nächsten Jahren vor maßgeblichen Herausforderungen. Verschärft werden diese Herausforderungen aufgrund der budgetgetriebenen Verschiebung der Fertigstellung der Elektrifizierung der ehemaligen GKB-Strecke. Neben entsprechenden Werkstättenkapazitäten ist Know-How für Reparaturmaßnahmen an mehreren unterschiedlichen Fahrzeugtypen über mehrere Jahre vorzuhalten. Des Weiteren stellt sich die zur Verfügungstellung von Ersatzfahrzeugen vor Anlieferung der neuen E-Triebwagen mitunter als schwierig und umfangreich dar. Aktuell arbeitet man jedoch mit Nachdruck daran, Leihfahrzeuge ohne technische Probleme im Umlauf zu halten bzw. Ersatzfahrzeuge entsprechend aufzurüsten, sodass ein störungsfreier Zugbetrieb durchgeführt werden kann.

Im Busbereich folgt nach Zuschlag der Linienbündel in Deutschlandsberg ein erneutes Vergabeverfahren rund um das Gebiet Voitsberg. Auch hier wird sich GKB wieder sehr um einen Zuschlag bemühen. Weitere Bündelausschreibungen in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Bündel stehen derzeit nicht an. Im Miko-ÖV hängt zumindest in der Steiermark der positive Fortbestand und die Weiterentwicklung an den Finanzierungen durch die öffentliche Hand. Bestehende Einsparungen und der Wegfall einzelner Bündel lassen Synergiegewinne schmelzen. Es bedarf hier eines klaren Bekenntnisses seitens des Landes Steiermark über die Beförderung von Personen mit öffentlichen Verkehrsmittel bis vor die eigene Haustüre.

2.2 Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

Durch derzeit ausreichende Liquidität und mangels offener Kredite sind bei der GKB weder ein Liquiditäts- noch ein Zinsänderungsrisiko absehbar.

Sämtliche Geschäftstransaktionen werden zudem im Euro abgewickelt, sodass auch ein Währungsrisiko nicht zum Tragen kommt.

Spekulative Finanzinstrumente kommen nicht zur Anwendung.

Zu einem Kontrahentenrisiko kommt es laufend durch Ausschreibungen im Busbereich. Die Margen fallen deutlich geringer aus als in der Vergangenheit.

Grundsätzlich bestehen Risiken aus dem operativen Geschäftsbetrieb und werden im Zuge einer FMEA-Risikoanalyse bewertet. Durch die Umsetzung der dort empfohlenen Maßnahmen kommt es jedoch zu einer ausreichenden Risikominimierung.

In 2026 kam es zu einer weiteren Verschärfung geopolitischer Spannungen im Nahen Osten, insbesondere im Zusammenhang mit dem Konflikt rund um den Iran. Infolge der anhaltenden Unsicherheiten auf den internationalen Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erhöhten Schwankungen bei Öl-, Gas- und Energiepreisen. Internationale Marktanalysen und aktuelle Medienberichte weisen darauf hin, dass insbesondere die Entwicklungen rund um den Persischen Golf und die Transportwege im Bereich der Energieversorgung zu erhöhter Volatilität auf den globalen Märkten geführt haben. Die weitere Entwicklung der Energiepreise sowie der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen werden laufend beobachtet. Nach derzeitiger Einschätzung ergeben sich jedoch keine bestandsgefährdenden Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft.

3. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Bei der GKB wird keine Forschung und Entwicklung betrieben.

Graz, 21. Mai 2026

Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH

GF Mag. Gerald Klug