



Magazinteil



Semmering-Basistunnel fertig gegraben

Im Semmering-Basistunnel ist ein historischer Meilenstein gelungen. Nach rund zehn Jahren Vortrieb ist man durch den Berg. Der nächste große Tunnel ist fertig gegraben. Die neue Südstrecke rückt immer näher.



Rekordinteresse an ÖBB Jobs

Bereits im Jänner 2025 konnten wir Rekorde bei den Mitarbeiter:innen-Kennzahlen vermelden: 120.000 Bewerbungen waren es damals – geltend für das Vorjahr. Dieser Trend hat sich im laufenden Jahr fortgesetzt und noch verstärkt – 140.000 Bewerbungen sollten es für 2025 werden. Auch bei Neueinstellungen und Lehrlingen war der Trend bereits gut erkennbar.

Gemeinsam für textile Kreislaufwirtschaft

In einem Pilotprojekt geben die ÖBB zusammen mit Austrian Airlines, City Airport Train (CAT), Post, Wiener Linien und SALESIANER ihren Uniformen ein zweites Leben. Dank gelebter Kreislaufwirtschaft können in dieser Pilotphase rund 50 Tonnen Textilmüll vermieden werden.



Neuer Cityjet Doppelstock im Klima-Wind-Kanal

Der neue ÖBB Cityjet Doppelstock wird Anfang Februar im Klima-Wind-Kanal intensiv geprüft. Die Tests simulieren extreme Wetterbedingungen wie Temperaturen von -25 °C bis +40 °C oder Windgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h. Fazit: Der neue Zug hat einen weiteren Test zur Qualitätssicherung mit Bravour bestanden.



VorZUGspunkte: ÖBB fahren zahlt sich dreifach aus

Klima schützen, entspannt ankommen und gleichzeitig wertvolle VorZUGspunkte sammeln. Mit jedem Euro Umsatz erhalten Reisende auf ihrem ÖBB Konto einen VorZUGspunkt und bekommen dafür attraktive Prämien. Treue lohnt sich.

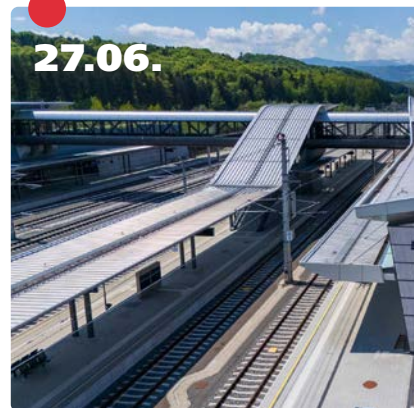
2025

Fortsetzung im
hinteren Umschlagteil

Die Eröffnung des Jahrhundert- projekts Koralm- bahn überstrahlt ein Jahr voller Neuerungen ...

ÖBB präsentieren erstmalig Bahnhof Weststeiermark

Der Bahnhof Weststeiermark ist der größte neue Bahnhof entlang der neuen Koralmbahn. Am 27. Juni gab es für Anrainer:innen und Interessierte die Möglichkeit, schon vor der Inbetriebnahme einen exklusiven Koralmbahn-Einblick zu bekommen.



27.06.

25.06.

Neuer Railjet Doppelstock im Anmarsch

Der neue Premiumzug in Niederflerbauweise bietet rund 480 Sitzplätze: Er überzeugt mit seiner hohen Kapazität und einem modernen Innenraumdesign für Fahrgastkomfort und wird ab Ende 2026 auf der Weststrecke unterwegs sein.

12.05.



S-Bahn Wien Upgrade im Sommer 2025 in Wien

Auch 2025 wurden während des frequenzschwächeren Sommers Strecken gesperrt: Insbesondere für eine zukunftsfähige Stammstrecke werden in dem mehrjährigen Programm „S-Bahn Wien Upgrade“ die Bahninfrastruktur modernisiert und die technischen Voraussetzungen für den dichteren Takt der Zukunft geschaffen.

14.05.



Neuer ÖBB Rahmenplan 2025–2030: 19,7 Mrd. Euro für Bahnausbau

Mit dem neuen ÖBB Rahmenplan in der Höhe von 19,7 Mrd. Euro arbeiten die ÖBB weiterhin mit Hochdruck am Bahnnetz von morgen, um möglichst vielen Menschen auch in Zukunft ein attraktives, umweltfreundliches Mobilitätsangebot zu bieten.

ÖBB Bilanz 2024

Die ÖBB konnten im Geschäftsjahr 2024 trotz Jahrhunderthochwasser und Wirtschaftsabschwung ein stabiles Ergebnis von 113,6 Mio. Euro erwirtschaften. Auch haben die ÖBB mit 511,3 Mio. Fahrgästen in Bus und Bahn erstmals die Schallmauer von einer halben Milliarde Reisenden durchbrochen.

11.04.



Finanzkennzahlen

Ertragskennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

	2025	2024	2023	2022	2021
Gesamterträge	9.676	8.997	7.806	7.398	6.986
Umsatzerlöse	6.156	5.707	5.022	4.671	4.356
Aufwand für Material und bezogene Leistungen	-2.845	-2.627	-2.108	-2.038	-1.808
Personalaufwand	-3.737	-3.554	-3.214	-2.947	-2.751
Sonstiger betrieblicher Aufwand	-655	-587	-520	-416	-461
EBITDA	2.440	2.229	1.964	1.997	1.966
Abschreibungen (inkl. Wertminderungen)	-1.707	-1.521	-1.382	-1.333	-1.337
EBIT	733	708	582	663	629
Finanzergebnis	-665	-594	-470	-470	-459
EBT	68	114	112	193	170
ROCE (in %)	1,8	1,9	1,7	2,1	2,1

Bilanzkennzahlen nach IFRS (in Mio. EUR, gerundet)

Bilanzsumme	46.876	44.168	40.865	37.968	35.555
Langfristige Vermögenswerte	44.704	42.108	38.515	35.948	33.720
<i>davon Sachanlagen</i>	42.087	39.642	36.444	33.959	31.840
Kurzfristige Vermögenswerte	2.172	2.060	2.350	2.020	1.834
Eigenkapital	3.339	3.387	3.213	3.524	3.244
Eigenkapitalquote (in %)	7,1	7,7	7,9	9,3	9,1
Finanzverbindlichkeiten	39.203	36.130	33.534	30.327	28.258
Net Debt	38.776	35.566	32.603	29.402	27.418
Investitionen brutto	5.015	5.421	4.559	3.920	3.688
Net Debt/EBITDA (Ratio)	15,9	16,0	16,6	14,7	14,0
Net Gearing (Ratio)	11,6	10,5	10,1	8,3	8,5

Highlights 2025

78,7 Mio. t

Güter hat die Rail Cargo Group im Jahr 2025 transportiert. Dafür ist die RCG **in 18 Ländern präsent**, in 14 davon ist sie in Eigentraktion unterwegs.

19,7

Mrd. Euro investieren die ÖBB bis 2030 im Auftrag des Bundes in **modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur**.

48.249

Mitarbeiter:innen waren 2025 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2025), davon **2.145 Lehrlinge in Ausbildung**. Zusätzlich waren über die Allgemeine Privatstiftung für berufliche Bildung 164 Lehrlinge tätig.

559 Mio.

Fahrgäste haben 2025 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon 300,9 Mio. in Zügen des Nahverkehrs (246,1 Mio. ÖBB exkl. CAT sowie 54,8 Mio. Arverio-Gruppe), 46,7 Mio. im Fernverkehr. 211,5 Mio. waren mit dem Postbus unterwegs.



**Durchgetaktet – die Koralm-
bahn bringt viele neue
Verbindungen**

20



COVER. Sowohl der Umschlag als auch das Vorstandsinterview wurden in der neuen Halle der ÖBB Technische Services in Wien-Floridsdorf geschootet, die kurz vor der Fertigstellung steht. Star auf dem Cover ist einer der ersten Cityjet Doppelstock, der gerade seinen Zulassungsprozess durchläuft

DIGITAL. Den Geschäftsbericht 2025 als PDF und Videos zum Thema finden Sie auf der Landingpage unter: bericht.oebb.at/2025

Inhalt


**Auszug aus dem Geschäftsbericht 2025
der ÖBB-Holding AG**

Vorwort des Vorstands	2
Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden	4
Zug um Zug in die Zukunft	6
Highlights 2025	8
Jahrhundertprojekt Koralmbahn	14
Durchgetaktet – regional, national, international	20
Fit für den Wettbewerb	24
»Unser Credo: wettbewerbsfähige Qualität«	30
Impressum	304



**Die Koralmbahn – das
Jahrhundertbauwerk
geht in Betrieb**

14

A photograph of two people, a woman on the left and a man on the right, standing in a train depot. The woman is wearing a blue blazer and glasses, and the man is wearing a dark suit, a red tie, and glasses. They are both smiling. In the background, there are red and white train cars. The text is overlaid on the image.

»Wir konzentrieren uns auf drei zentrale Ziele: unsere Kund:innenversprechen einlösen, unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken und unsere Expansionsstrategie fortsetzen.«

CEO Andreas Matthä, CFO Manuela Waldner,
Vorstand der ÖBB-Holding AG

ÖBB GESCHÄFTSBERICHT 2025

Vorwort des Vorstands

Zug um Zug in die Zukunft. Das Geschäftsjahr 2025 war neuerlich eines mit großen Herausforderungen. Spätestens im Dezember zeigte es sich aber von seiner versöhnlichen Seite und war durch die Eröffnung der Koralmbahn sehr positiv geprägt.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde eines der größten Infrastrukturprojekte seit mehr als 100 Jahren erfolgreich abgeschlossen. Ein Vorhaben, das über vier Jahrzehnte geplant und nach 27 Jahren Bauzeit kostenmäßig punktgenau verwirklicht wurde. Die neue Strecke verbindet Menschen und Regionen und eröffnet wirtschaftliche Chancen. Der Zuspruch der Fahrgäste zeigt, welches Potenzial in diesem wichtigen Etappenziel der neuen Südstrecke steckt.

Diese Erweiterung des Mobilitätsangebots in Österreich fällt jedoch in eine Phase von verschärften äußeren Rahmenbedingungen: Insbesondere im Güterverkehr befinden wir uns weiterhin in einem hochkompetitiven Marktumfeld. Die schmerzhaften Folgen: Die Rail Cargo Group hat 2025 ihr Ergebnis verfehlt, mit spürbaren Effekten auf das Gesamtergebnis der ÖBB. Konsequenterweise haben wir für unsere Güterverkehrstochter die notwendigen Maßnahmen getroffen, um das Geschäftsmodell wieder zu stabilisieren. Unser Ziel ist eine Trendumkehr, getragen von Effizienzsteigerungen, schlankeren Strukturen und klaren Fokusmaßnahmen. Zusätzlich braucht es jedoch faire, internationale Rahmenbedingungen, die alle Verkehrsträger gleich behandeln. Nur dann ist eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene möglich und langfristig wirtschaftlich abbildbar.

Effizient und wettbewerbsfit

Kostenbewusstsein ist jedenfalls das Gebot der Stunde: Neben den jährlichen Einsparungen aufgrund der Budgetkonsolidierung des Bundes haben wir ein umfassendes konzernweites Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit gestartet. Ziel unseres Handelns ist es, die ÖBB Zug um Zug als wettbewerbsfiten Konzern in die Zukunft zu führen. Daher investieren wir in die Digitalisierung und setzen unseren Wachstumskurs fort – wie zuletzt durch einen beachtlichen Ausschreibungserfolg im deutschen Regionalverkehr. Wachstum ist auch beim Personal angesagt: Auch in den kommenden Jahren benötigen wir wieder mehrere Tausend neue Kolleg:innen. 140.000 Bewerbungen zeigen uns, dass die ÖBB als Arbeitgeber eine hohe Attraktivität besitzen.

Wir blicken zwar mit Zuversicht nach vorne, konzentrieren uns aber – gerade wegen des harten Umfelds – auf drei zentrale Ziele: Kund:innenversprechen einlösen – allen voran bei der Pünktlichkeit –, unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter stärken, unsere Expansionsstrategie fortsetzen. Die Koralmbahn, neue Fahrzeuge, unsere internen Modernisierungsschritte und ein klarer strategischer Kurs schaffen die Ausgangsbasis dafür. Gemeinsam mit einem großartigen Team von 48.000 Mitarbeiter:innen arbeiten wir tagtäglich daran, unsere Leistungen weiter zu verbessern, den ÖBB Konzern verantwortungsvoll weiterzuentwickeln und zum Erreichen der Klimaziele beizutragen.

Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä

Vorstandsvorsitzender (CEO)
ÖBB-Holding AG

Mag.^a Manuela Waldner

Finanzvorständin (CFO)
ÖBB-Holding AG

A young man and woman are embracing each other on a train platform. The man is wearing a light-colored jacket and blue jeans, and the woman is wearing a bright red coat and light-colored pants. They are both smiling. In the background, a white and red ÖBB train is visible, with the ÖBB logo prominently displayed on its side. The train has a white upper section and a red lower section. The platform is paved with grey tiles.

ÖBB

»Die ÖBB sind gut aufgestellt und können ihre Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität weiter stärken – im Interesse der Menschen, der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt.«

Brigitte Ederer,
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Vorwort der Aufsichtsratsvorsitzenden

Verlässlich. Die ÖBB tragen Verantwortung für Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz. In Anbetracht der zunehmenden Herausforderungen sind hohe Qualität und guter Service daher umso wichtiger.

Das abgelaufene Jahr war für die ÖBB erneut von großen und vielfältigen Herausforderungen geprägt. Die anhaltend hohe Nachfrage im Personenverkehr, eine hohe Auslastung der Netze sowie äußere Einflüsse haben verdeutlicht, wie anspruchsvoll es ist, einen zuverlässigen und hochwertigen Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten. Der anhaltend hohe Zuspruch im Personenverkehr bestätigt, dass die Bahn für immer mehr Menschen das Verkehrsmittel der Wahl ist. Diese Entwicklung ist erfreulich und bestärkt die ÖBB in ihrem Kurs. Pünktlichkeit, Sicherheit und Servicequalität bleiben daher zentrale Themen, die wir sehr ernst nehmen müssen. Denn nur wenn versprochene Leistungen auch erbracht werden, bleibt die Bahn für ihre Kund:innen dauerhaft attraktiv.

Das gilt auch für den Güterverkehr, wo die schwache Konjunktur und der intensive Wettbewerb, vor allem mit der Straße, die ÖBB derzeit vor besonders große Herausforderungen stellen. Hier sind aber auch Politik und konkrete Maßnahmen gefordert, um die nachhaltige Versorgung der heimischen und europäischen Wirtschaft mit nachhaltigen Transportangeboten zu sichern.

Weichenstellung für die Zukunft

Ein besonderer Höhepunkt des letzten Jahres war die Eröffnung der Koralmbahn. Dieses Jahrhundertprojekt ist ein Meilenstein für die Mobilität in Österreich und das Ergebnis einer langjährigen Investitionspolitik in die Bahninfrastruktur.

Was die ÖBB letztlich trägt, sind ihre Mitarbeiter:innen. Ihr Engagement, ihre Kompetenz und ihr täglicher Einsatz – oft unter schwierigen Bedingungen – machen es möglich, dass ein so komplexes System verlässlich funktioniert. Dafür gebührt ihnen großer Dank. Ebenso danke ich dem Vorstand für die verantwortungsvolle Führung in einem herausfordernden Umfeld.

Die ÖBB sind gut aufgestellt und können ihre Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität weiter stärken – im Interesse der Menschen, der Wirtschaft und der Gesellschaft insgesamt.



BRIGITTE EDERER.
Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG

Mag.^a Brigitte Ederer

Vorsitzende des Aufsichtsrats
der ÖBB-Holding AG

Neue Flotte



Nightjet der neuen Generation
Infos unter
bericht.oebb.at/2025/zuege



Zug um Zug in die Zukunft

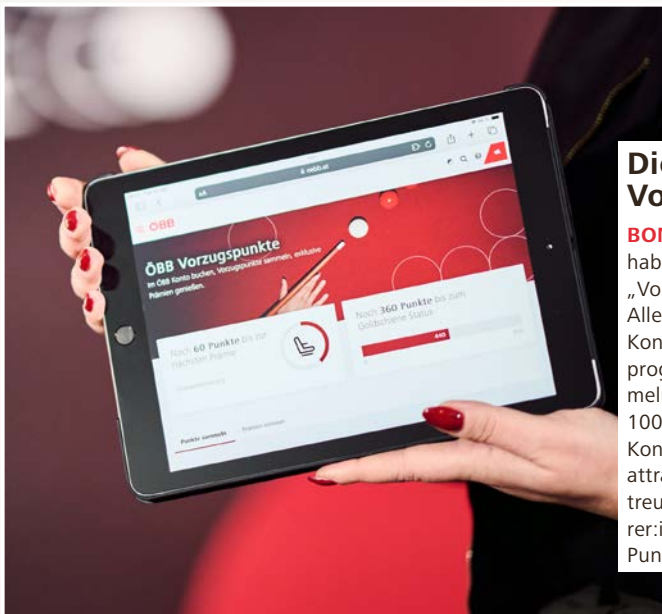
Mit den besten Verbindungen



Ein neues Netz für den Süden

PERSONENVERKEHR. Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 hat für den Süden Österreichs ein neues Kapitel im Bahnverkehr begonnen: Die Inbetriebnahme der Koralmbahn und die Einführung eines hochmodernen Interregio-Netzes sind der Beginn eines neuen Zeitalters. Eine Region mit rund 1,1 Millionen Einwohner:innen hat nun ein dichtes Verkehrsnetz, entwickelt sich so zu einem Ballungsraum und ist zugleich in die Mitte Europas gerückt. Im Halbstundentakt geht es täglich von Wien nach Graz 33-mal (statt 18-mal) und von Graz nach Klagenfurt 29-mal (statt bisher 8-mal mit dem Bus). Damit fährt niemand so oft in den Süden wie die ÖBB. Hinzu kommt das zeitgemäße Interregio-Liniennetz mit fünf Linien, das den inneralpinen Bahnverkehr grundlegend erneuert. So verkehren nun Interregio-Züge im 1- bzw. 2-Stunden-Takt etwa zwischen Graz und Linz, Graz und Innsbruck, Graz und Maribor sowie Graz und Klagenfurt.





Die ÖBB Vorzugspunkte

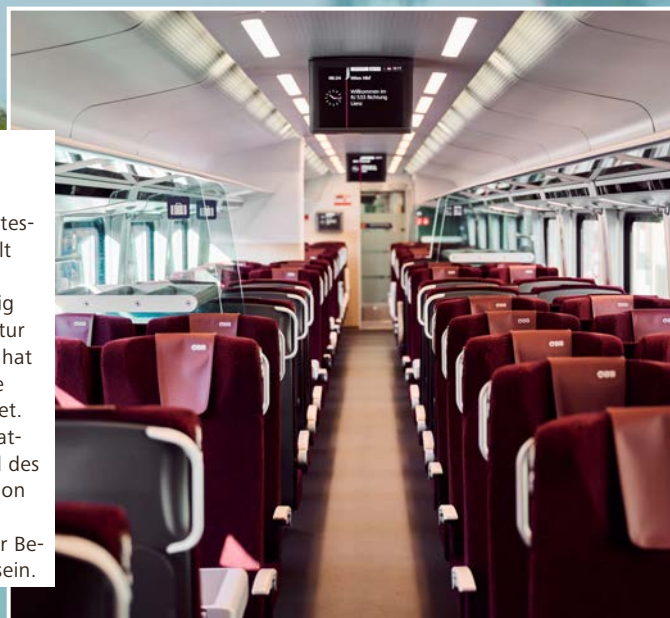
BONUSPROGRAMM. Die ÖBB haben ihr Bonusprogramm „Vorzugspunkte“ gestartet. Alle Kund:innen, die im ÖBB Konto buchen und am Bonusprogramm teilnehmen, sammeln VorZUGspunkte. Hat man 100 VorZUGspunkte auf seinem Konto, erhält man bereits erste attraktive Prämien. Für die treuen und fleißigen Bahnfahrer:innen heißt es: Punkt für Punkt zur nächsten Prämie.



Zug um Zug
in die Zukunft

Railjet-Upgrade für Topkomfort

REFRESHING. Der bekannteste Zug der ÖBB Flotte erhält nach 15 Jahren im Einsatz ein Upgrade. Die erste fertig modernisierte Railjet-Garnitur ist nun der „Koralmet“; er hat am 12. Dezember 2025 die Koralmbahn offiziell eröffnet. Das Design der Innenausstattung wurde an Look & Feel des Railjets der neuen Generation angepasst. Bis 2031 sollen dann alle 60 Garnituren der Bestandsflotte runderneuert sein.



Durch den Berg und über den Fluss

Auf zum nächsten Jahrhundertbauwerk

SEMNERING-BASISTUNNEL. Ende November 2024 wurden die Tunnelvortriebsarbeiten beim Semmering-Basistunnel abgeschlossen. Seit Sommer 2025 sind die Arbeiten an der Tunnelausrüstung in vollem Gange: Gleisanlagen, Leitungen, technische Anlagen und rund 1.000 km Kabel werden bis 2028 verlegt und eingebaut. Nach intensiven Test- und Einschulungsfahrten werden Ende 2029 dann die ersten Züge zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag durch den Semmering-Basistunnel rollen. So wird eine schnelle, komfortable und zuverlässige Verbindung in den Süden Österreichs geschaffen, welche die Dynamik, die mit der Eröffnung der Koralmbahn begonnen hat, weiter verstärken wird.





S-Bahn Wien Upgrade

OSTREGION. Um dem wachsenden Fahrgastaufkommen in und um Wien auch in Zukunft noch gerecht werden zu können, finden bis 2027 weitgreifende Modernisierungsmaßnahmen an der sogenannten Stammstrecke sowie an Anschlussstrecken in Niederösterreich statt. Durch die Verlängerung von Bahnsteigen können künftig moderne und längere Züge unterwegs sein, die mehr Platz und Komfort für unsere Fahrgäste bieten. Der Einsatz des digitalen Zugsteuerungssystems ETCS erhöht zudem künftig die Zuverlässigkeit im Bahnbetrieb und schafft die Voraussetzungen für einen dichteren Takt und kürzere Wartezeiten.

Zukunft der Mobilität

LEHRLINGE. Im September 2025 haben 760 neue Lehrlinge, davon 25 Prozent weibliche, ihre Lehre bei den ÖBB begonnen. Ein Rekord und doch erst der Anfang. Mit dem Lehrlingspaket werden rund 5 Mio. Euro investiert. Bis 2027 werden so 300 zusätzliche Lehrplätze angeboten und dadurch gezielt Fachkräfte für die Mobilitätswende ausgebildet.



Zug um Zug
in die Zukunft



Rettungszug der neuen Generation

SERVICEJET. Im Brandfall löschen, 2.000 Tonnen schwere Züge abschleppen, Personen evakuieren oder defekte Züge mit Strom versorgen – all das und noch mehr kann der neue Servicejet, ein Rettungszug der neuesten Generation. Seit Inbetriebnahme der Koralmbahn steht er zum Einsatz bereit. Bis Anfang 2028 sollen österreichweit 18 neue Servicejets zur Verfügung stehen.



HIGHLIGHTS 2025

Grenzenlose Eigentraction





Zug um Zug
in die Zukunft

Transporte aus einer Hand

GÜTERVERKEHR. Als führender Bahnlogistikanbieter erschließt die RCG Märkte in Zentral-, Süd- und Osteuropa und begleitet ihre Kunden in Wachstumsmärkte im gesamten eurasischen Raum. Ein flächendeckendes Produktionsnetz mit eigenen Güterbahnen in 14 Ländern Europas sichert dabei die hohe Qualität entlang der gesamten Logistik- und Transportkette. Die zentralen Vorteile dabei: schnelle und zuverlässige grenzüberschreitende Traktion zu wettbewerbsfähigen Preisen. Und das flächendeckend und nahtlos über Ländergrenzen hinweg.

RCG erschließt Belgien

Im Jahr 2025 hat die RCG ihr Eigentraktionsnetzwerk auf Belgien ausgeweitet. Dadurch profitieren Kunden und Partner von zusätzlichen TRANSFER-Verbindungen sowie weiteren nachhaltigen Transportlösungen in der Benelux-Region. Mit diesem Schritt setzt die RCG ihre internationale Expansion konsequent fort und stärkt ihre Präsenz im europäischen Güterverkehr.

Eis beim Uhrturm, Kaffee am See

JAHRHUNDERTPROJEKT KORALMBAHN. Nach knapp drei Jahrzehnten Planungs- und Bauzeit verbindet die Koralmbahn seit Dezember 2025 Graz und Klagenfurt. Mit Hochgeschwindigkeit geht es durch den Berg, ebenso schnell wächst eine neue Metropolregion im Süden Österreichs und neue Märkte entstehen.

Eine Bauzeit von 27 Jahren, 200 Jahre Lebensdauer – und das Potenzial, den Alltag von Millionen Menschen zu verändern. Steirische und Kärntner Regionen, die bisher abseits wichtiger Verbindungen lagen, wachsen nun zu einem neuen Wirtschaftsraum mit noch ungeahntem Potenzial zusammen. Mit der Anbindung an die Koralmbahn entstehen bereits neue Märkte und Betriebe. Ein Businesslunch am Wörthersee und danach zurück ins Büro nach Graz? Für die Ausbildung in die Studentenstadt Graz pendeln, aber wohnen im vertrauten Umfeld in Klagenfurt? Die Koralmbahn rückt die beiden Bundeshauptstädte in eine angenehme Distanz für Pendelnde: Nur 41 entspannte Bahnminuten liegen jetzt dazwischen. Damit wird ein Ballungsraum im Süden Österreichs entstehen, der als wichtiger Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors mitten ins Herz Europas rückt.

Ein eisenbahn-historischer Moment

Die offizielle Eröffnung der Koralmbahn am 12. Dezember 2025 an den Hauptbahnhöfen Graz und Klagenfurt mit Tausenden Besucher:innen und hochrangigen Vertreter:innen aus der nationalen und internationalen Politik war ein Moment, den ÖBB CEO Andreas Matthä nicht umsonst als „eisenbahnhistorisch“ bezeichnete. Selbst wenn weitere große Projekte bereits in Planung sind – dazu unten mehr –, einen Neubau von 130 Kilometern Bahnstrecke, die zwei Landeshauptstädte miteinander verbindet, wird es so bald nicht mehr geben. „Dieses Jahrhundertprojekt macht aus Distanzen Chancen – für die Menschen, die Wirtschaft und für eine ganze Region. Mit der Koralmbahn beginnt das Zeitalter, in dem Österreichs Süden näher zusammenrückt als je zuvor“, fasst es Andreas Matthä zusammen.

Mit der Koralmbahn entsteht ein neuer Wirtschaftsraum von noch ungeahntem Potenzial.



KNOTENPUNKT. Der neu gebaute Bahnhof Weststeiermark verknüpft den Fernverkehr mit dem weststeirischen Regionalverkehr

Ein neuer Lebens- und Wirtschaftsraum im Süden

Es sind nicht nur Eisenbahn- und Tunnelkilometer, Brücken und Bahnhöfe, die da neu gebaut oder modernisiert wurden. Die Koralmbahn gilt schon jetzt als Lebensader für die Region, mit einem nachhaltigen Einfluss auf den Lebensrhythmus von 1,1 Millionen Menschen entlang der Trasse. Eric Kirschner von der Joanneum Research Forschungsgesellschaft bezeichnete sie im Zuge einer umfassenden Standortstudie als



„das größte sozioökonomische Projekt in Österreich seit dem Bau der Semmeringbahn“ und ist davon überzeugt, dass die Lebensqualität in der Region steigen und die Dynamik auf dem Arbeitsmarkt zunehmen wird. Vor allem das Lavanttal und Deutschlandsberg sieht er als große Gewinner.

Auch wenn sich die zukünftigen Entwicklungen noch nicht genau beziffern und benennen lassen, ist klar: Es ergeben sich neue Chancen, die echte Gamechanger sein könnten.

Portalbahnhöfe Weststeiermark und St. Paul im Lavanttal

Dass sich in den Regionen rund um die beiden neu gebauten Portalbahnhöfe Weststeiermark und Sankt Paul im Lavanttal bereits etwas tut, ist deutlich erkennbar. Es war nicht unumstritten, dass der Bahnhof Weststeiermark auf der grünen Wiese errichtet wurde. Deutschlandsberg liegt fünf Kilometer vom Bahnhof Groß Sankt Florian entfernt. Dass die Entscheidung aber

richtig war, zeigt unter anderem dieses Beispiel: Die 450 Park and Ride-Parkplätze werden schon jetzt gut genutzt und es gibt Überlegungen, das Angebot zu erweitern. Zudem haben sich bereits viele Betriebe im Industrie- und Gewerbegebiet gegenüber des Bahnhofs angesiedelt. Geheizt und gekühlt wird er mit Erdwärme, nämlich mit Tunnelwasser aus der Koralpe.

Eingebettet zwischen Koralm- und dem Granitzaltunnel liegt der Bahnhof St. Paul im Lavanttal. Eine moderne, >



ÜBUNGSEINSATZ. Am Bahnhof St. Paul liegt der Stützpunkt für den Rettungszug

barrierefreie Mobilitätsdrehscheibe auf dieser begrenzten Fläche zu errichten, war eine logistische Herausforderung. Denn hier befindet sich neben dem Bahnhof auch noch eines von zwei Anlagenservicecentern inklusive Stützpunkt für den Rettungszug, von dem aus die Instandhaltungszüge zur Wartung der Koralmbahn starten.

Neues Zeitalter im Bahnverkehr

Die Eröffnung der Koralmbahn brachte die größte Fahrplanänderung der ÖBB seit Jahrzehnten. 29 Mal pro Tag geht es von Graz nach Klagenfurt und umgekehrt. Eine Reise, für die man mit dem Pkw rund eineinhalb Stunden einplanen muss, dauert nun mit der Bahn lediglich 41 Minuten. Auch die Fahrtzeit von Wien nach Klagenfurt verkürzt sich um 45 Minuten auf 3 Stunden 10 Minuten. Und es entsteht ein dichtes Netz an Direkt-

verbindungen – zum Beispiel der Stundentakt zwischen Villach und Salzburg. Außerdem gibt es neue, schnellere Verbindungen zwischen Graz, Villach, Salzburg und München. Auch Osttirol profitiert: Der Bahnhof Lienz ist mit zwei täglichen Railjet-Verbindungen pro Richtung direkt über die neue Südstrecke mit Wien verbunden. Und nicht nur das südliche Österreich rückt mehr ins Zentrum, auch Italien: Triest ist in 6 Stunden 38 Minuten von Wien aus erreichbar – statt bisher 9 Stunden 18 Minuten, Venedig in 7 Stunden 10 Minuten statt 7 Stunden 40 Minuten. Sobald der Semmering-Basistunnel ab 2030 in Betrieb geht, schließt sich ein Ring zwischen Wien, Graz, Villach, Salzburg und Linz und bietet damit noch mehr Optionen für den Zugverkehr und Umstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste. Bis dahin war es

Koralmbahn Daten & Fakten

27 Jahre Bauzeit

130 Kilometer Gesamtlänge, 50 davon in 12 Tunneln

33 Kilometer Länge machen den Koralmtunnel zum sechstlängsten Eisenbahntunnel der Welt

17,1 Kilometer durchgängiger Vortrieb beim Bau des Koralmtunnels erzielen einen Weltrekord

100 Brücken entlang der Strecke

ein steiniger Weg, und das ist durchaus wörtlich zu verstehen.

Durch die Tiefen des Berges

Tief unter der Koralpe, zwischen der Steiermark und Kärnten, liegt ein unerforschter Ort. Welches Gestein hier ruht, das lässt sich auch nach unzähligen geologischen Probebohrungen und Analysen nicht restlos bestimmen. Diese Ungewissheit war unter anderen eine der größten Herausforderungen und barg viele Risiken beim Bau der Koralmbahn. Denn je nach Geologie muss eine eigene Vortriebsart für den Tunnelbau eingesetzt werden – und die kann sich von Meter zu Meter unterscheiden.

Der Koralmtunnel bildet das Herzstück der Strecke. Er führt in einer Tiefe von bis zu 1.200 Metern durch das Bergmassiv der Koralpe, 33 Kilometer Länge machen ihn zum sechstlängsten Tunnel der Welt. Eine der drei Tunnelbohrmaschinen,

„Mauli 1“, stellte mit über 17 Kilometern kontinuierlichem Vortrieb im steirischen Abschnitt sogar einen Weltrekord auf. Heute erfüllen die zwei parallel verlaufenden Röhren, die jeweils einen Durchmesser von 10 Metern aufweisen und alle 500 Meter durch Querschläge verbunden sind, höchste Sicherheits- und Technikstandards.

Glück auf!

Im Jahr 2020 feierte man schließlich den finalen Durchschlag – ein wesentlicher Meilenstein, um den Zeitplan einhalten zu können. Dabei lag der Tunnel-

Noch nie zuvor sind Menschen schneller auf dem Landweg von Graz nach Klagenfurt gereist.



BAHNHOF ST. PAUL. Moderne Mobilitätsdrehscheibe zwischen zwei Tunneln

bau sozusagen nur auf halber Strecke zwischen dem Beginn der Planungsarbeiten im Jahr 1998 und der Fertigstellung 27 Jahre später. Bevor die ersten Fahrgäste einsteigen konnten, wurde die neue Hochleistungsstrecke intensiv getestet. Lokomotiven, Messwagen und Railjets sammelten auf 280 Testfahrten mit bis zu 250 Stundenkilometern wichtige Daten. Noch nie zuvor sind Menschen schneller auf dem Landweg von Graz nach Klagenfurt gereist.

Stabile Kosten über drei Jahrzehnte

Rekordverdächtig ist auch der lange Atem, den die Projektteams aufgebracht haben. Über drei Jahrzehnte flexibel auf technologische, politische und gesellschaftliche Änderungen zu reagieren und dabei das große Ganze im Auge zu behalten, dieser Balanceakt ist dem Team gelungen. Einer, der es von Anfang bis zum Abschluss begleitete, ist Gesamtkoordinator Klaus Schneider. Er lenkte die einst kühne Idee in Bahnen. „Tausende Menschen haben über drei Jahrzehnte zusammengearbeitet. Ein Großteil der Teammitglieder hat das Projekt über viele Jahre begleitet. Ein starker Teamgedanke und die geringe Fluktuation auf Seiten der drei Projektteams in Graz und Klagenfurt waren entscheidend für den Erfolg“, ist er überzeugt. „Die Kostenstabilität ist ein weiterer Punkt, der unser Projekt von anderen Infrastrukturprojekten dieser Größenordnung

Chronologie des Jahrhundertprojekts

1991: Die TU Graz führt mit der „Südostspangenstudie“ eine erste Studie über die Verbindung Wien – Klagenfurt durch

2008: Offizieller **Baustart** der Hauptabschnitte

2010: Beginn der **Tunnelvortriebe** beim Koralmtunnel

2020: Finaler **Durchschlag** des Koralmtunnels

2023–2025: **Testbetrieb** und Probefahrten

14. Dezember 2025: Fahrplanwechsel und **Start des regulären Personenverkehrs**

abhebt“, erklärt er. Im ersten Koralmbahn-Vertrag 2004 betrug der Kostenansatz 5,4 Milliarden Euro. Bei Abschluss waren es 5,9 Milliarden – wobei die Kosten für den ursprünglich nicht einkalkulierten Flughafenast bei Graz 500 Millionen Euro betragen: eine Punktlandung. 74.000 Jahres-Arbeitsplätze hat der Bau der Koralmbahn seit 1996 geschaffen.

Nachhaltig gebaut

Ein Projekt dieser Dimension bietet auch ein großes Forschungs- und Versuchsfeld. In Kooperation mit technischen Universitäten wurden unterschiedlichste Bauverfahren getestet. Bei den Bauarbeiten setzte man auf umweltfreundliche Technologien, innovative Logistik und ressourcenschonende Maßnahmen. So wurde etwa Ausbruchmaterial über Förderbänder abtransportiert und wiederverwertet, zum Beispiel als Zuschlagstoff für den Beton der Tunnelschalen oder für Bahndämme. Anlieferungen und Abtransporte wurden wann immer möglich per Bahn erledigt, um Lkw-Fahrten zu vermeiden. Für die durch den Bau

versiegelten Flächen wurden ökologische Ausgleichsflächen geschaffen.

Kommunikation auf Schiene

Eine neue Dimension erreichte auch die Kommunikation rund um das Projekt. „Wir haben wirklich alles unternommen, um das Verständnis und die Akzeptanz der Anrainer:innen zu gewinnen“, sagt Klaus Schneider. Gelingen ist dies zum Beispiel durch eigene Bürgerforen, Infowelten, Ausstellungen oder die stark nachgefragten Baustellenbesichtigungen. „Es gibt wohl kaum Anwohner:innen, die während der Bauphase nicht zumindest ein Mal vor Ort waren“, vermutet er.

Europa vernetzt sich über die Koralmbahn

Die Koralmbahn ist nicht als isoliertes nationales Infrastrukturprojekt zu sehen. Sie ist Teil der neuen Südstrecke, der modernsten Trasse Österreichs. Als Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors zählt diese wiederum zu den bedeutendsten Infrastrukturprojekten Europas. Dieser verbindet wichtige Seehäfen im Norden und Süden Europas mit den aufstrebenden Industrieräumen in Mitteleuropa und gilt als eine der Hauptschlagadern unserer Wirtschaft. So stärkt die Achse Wirtschaftsströme zwischen Polen, Tschechien, Österreich, Italien und auch dem Balkan.

Das nächste Puzzleteil in diesem Kontext ist bereits in Planung: Der Ausbau einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen Frohnleiten und Graz soll langfristig die Fahrzeit weiter verkürzen und ausreichend Kapazitäten entlang der Südstrecke sicherstellen. Nach dem Großprojekt ist also vor dem Großprojekt – und die Bahnfahrer:innen dürfen sich auch in Zukunft auf „eisenbahn-historische“ Momente freuen. <

MEHR dazu im Lagebericht auf Seite LB9, LB21, LB24, LB91



FEIERLAUNE. Auf die Reden des offiziellen Festakts folgten musikalische Liveacts



DANKESWORTE. Für 27 Jahre erfolgreiche Projektleitung bedankte sich ÖBB CEO Andreas Matthä bei Klaus Schneider

Eröffnung
**KORALM-
BAHN**
12.12.2025

Fulminanter Festakt

ZWEI STÄDTE, EIN FEST. Tausende Besucher:innen feierten gemeinsam mit den ÖBB die Eröffnung des Jahrhundertprojekts Koralmbahn in Graz und Klagenfurt.



FESTTAGSTRACHT. Kärntner:innen und Steirer:innen haben zur feierlichen Eröffnung ihre Tracht ausgeführt



PUNKTLANDUNG. ÖBB Holding-CFO Manuela Waldner kann gemeinsam mit dem Team stolz sein auf die punktgenaue Einhaltung der Kosten



ZUGTAUFE. Bundespräsident Alexander Van der Bellen und ÖBB CEO Andreas Matthä bei der Taufe des Koralmjets



KOMFORTABEL. Neue Strecke, neue Züge – ÖBB Personenverkehr-Vorständin Sabine Stock freut sich über das Upgrade für die Railjets



MITTENDRIN. Großer Andrang auf dem Klagenfurter Hauptbahnhof vor der Ankunft des Premierenzuges



ZUGGESPRÄCHE. ÖBB CEO Matthä, Bundeskanzler Stocker, Vizekanzler Babler und Bundespräsident Van der Bellen bei der Premierenfahrt



GUTE FAHRT. Bundesminister Hanke mit dem diensthabenden Zugbegleiter kurz vor der Eröffnungsfahrt



TEAMWORK. Johann Pluy, Silvia Angelo und Judith Engel aus dem ÖBB INFRA-Vorstand feierten den erfolgreichen Abschluss des INFRA-Megaprojekts



AUFGEBOT. Die hochrangigen nationalen und internationalen politischen Vertreter:innen bei der offiziellen Eröffnung



Durchgetaktet – regional, national, international

NEUE VERBINDUNGEN. Seit Eröffnung der Koralmbahn geht es mit hohem Tempo in den Süden. Aber auch die inneralpinen Regionen werden abgeholt: Das neue Interregio-Konzept vernetzt die großen Bahnhöfe und sichert die Anbindung an die West- und Südstrecke.

Einmal alles neu: Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn und des neuen Interregio-Angebots musste ein neues Fahrplankonzept für die Südstrecke entwickelt werden – ein Konzept, das für viele Jahre funktioniert und alle Regionen abholt. Das Ergebnis: 30 Prozent mehr Angebot im Fernverkehr mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Zu den größten Neuerungen zählt die RJX-Verbindung Graz – Klagenfurt mit einer Fahrzeit von nur 41 Minuten. Die Reisezeit zwischen Wien und Klagenfurt verkürzt sich um 45 Minuten. Tagsüber geht es alle 30 Minuten direkt von Wien nach Graz. Aber auch Italien rückt näher: Ziele wie Venedig (07:10 statt 07:40 Stunden) und Triest (06:38 statt 09:18 Stunden) sind von Wien aus deutlich schneller erreichbar.

Die geplante Eröffnung des Semmering-Basistunnels im Dezember 2029

wird weitere und noch schnellere Verbindungen auf der Südstrecke eröffnen. „Mit dem ausgeweiteten Fernverkehr haben wir das größte und beste Taktangebot. Niemand fährt so oft in den Süden wie die ÖBB“, fasst es ÖBB CEO Andreas Matthä zusammen.

Anschluss an den integrierten Taktfahrplan

Damit bieten die ÖBB österreichweit ein dichtes Netz und abgestimmte Anschlüsse an den integrierten Taktfahrplan. Ziel dieses Systems ist eine klare, verlässliche Struktur: Züge fahren regelmäßig zur gleichen Minute, Anschlüsse greifen ineinander und Reisen werden planbarer. Für Fahrgäste bedeutet das mehr Komfort bei der Planung und bessere Umsteigemöglichkeiten im gesamten Netz. Die Weststrecke und mit Eröffnung

Bahnbrechende Verbindungen

Die fünf großen IR-Linien **Ennstal, Pyhrn, Aichfeld, Pinzgau** und **Mur-Drau** vernetzen nicht nur den inneralpinen Raum im Stunden- bzw. Zweistundentakt, sie sichern auch die **Anbindung an die West- und Südstrecke**.

der Koralmbahn nun auch die Südstrecke bilden das Rückgrat des nationalen und internationalen Fernverkehrs. Ein leistungsfähiges Netz braucht jedoch mehr als nur

Hauptachsen – es braucht Verbindungen, die auch die Regionen dazwischen erschließen.

Die Geburtsstunde des Interregio

Genau hier setzt das moderne Interregio-Konzept an. Durch die neue Streckenführung über die Koralmbahn werden zentrale Fernverkehrsströme umgelenkt: Regionen südlich von Bruck an der Mur, etwa rund um den Neumarkter Sattel, wären ohne ein zusätzliches Angebot weniger direkt angebunden. Die Antwort darauf ist das Interregio-Liniennetz für den inneralpinen Bahnverkehr, ein Konzept, an dem zehn Jahre gefeilt wurde. Der Interregio (IR) ist die optimale Verknüpfung der neuen >

Mit dem Fahrplanwechsel 2025 haben die ÖBB ihr Angebot im Fernverkehr um rund 30 Prozent erhöht.



Time	Station
10:13	Bruck/Mur
10:24	Leoben Hbf
10:45	Knittelfeld
10:58	Judenburg
14:06	Lienz

Zug um Zug,
in die Zukunft

UPGRADE. Neue ergonomische Sitze, hochwertige Holzoptik, größere Klapp-tische und optimierte Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen sind nur einige der Neuerungen in den modernisierten Railjets

Ein Netz, das alle abholt

Seit dem 14. Dezember fahren Interregio-Züge im 1- bzw. 2-Stunden-Takt etwa zwischen Graz und Linz, Graz und Innsbruck sowie Graz und Maribor.



* 2-h-Takt zwischen Bruck a. d. Mur und Graz

Streckenführung mit den Regionen abseits der West- und Südstrecke. Er ist das Bindeglied, das den inneralpinen Raum erschließt und ein Taktverkehr, der für alle da ist: Anwohner:innen, Tourist:innen, Pendler:innen.

IR-Züge zählen zum Fernverkehr – Sitzplätze können reserviert werden, an Bord gibt es eine Snack-Zone und die Tarife entsprechen dem Fernverkehr, gleichzeitig erfüllen sie eine wichtige regionale Funktion. Ihre Haltemuster orientieren sich stärker an den Bedürfnissen der Regionen und ersetzen teilweise sogar bestehende Nahverkehrsverbindungen.

Bindeglied im Alpenraum

Fünf große IR-Linien vernetzen den inneralpinen Raum im Stunden- bzw.

Zweistundentakt: IR Ennstal, IR Pyhrn, IR Aichfeld, IR Pinzgau, IR Mur-Drau. Obwohl Tirol nicht direkt an der Koralmbahn liegt, bringt das neue Interregio-Netz sogar auch hier spürbare Verbesserungen: mehr Komfort, kürzere Reisezeiten und eine attraktive Alternative zum Auto – ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende in der Region.

Durch die IR-Linie „Ennstal“ gibt es zwischen Innsbruck und Graz künftig sieben Direktverbindungen pro Tag und Richtung im Zweistundenrhythmus – bisher waren es täglich nur zwei. Die Züge fahren auf der bekannten Strecke über das Ennstal, Bischofshofen und Zell am See nach Wörgl und weiter nach Innsbruck. Für Fahrgäste aus dem Bezirk Kitzbühel gibt es damit zusätzliche Direktverbindungen nach Innsbruck. Durch den IR „Pinzgau“, der zwischen Wörgl

und Salzburg zeitlich versetzt zweistündlich ebenfalls durch das Brixental fährt, sowie die S8 (Wörgl – Zell am See) ergibt sich ein dichtes Schienenangebot in der Region mit direkten Anbindungen in drei Landeshauptstädte (Innsbruck, Salzburg und Graz).

Auch auf der Tauernstrecke gibt es viel Neues: Über 100 Jahre lang verkehrten die Züge hier im Zweistundentakt, nun fahren sie im Stundentakt. Seit Mitte Dezember sind Fernverkehrszüge auf der Strecke zwischen Graz und Salzburg über Klagenfurt unterwegs, damit gibt es jede Stunde einen Direktzug zwischen Villach und Salzburg.

Neue Verbindungen für den Nahverkehr im Süden

Im Rahmen des integrierten Taktfahrplans in Kärnten fungieren Spittal-Millstättersee, Villach Hbf, Klagenfurt Hbf und St. Paul im Lavanttal als zentrale Knotenpunkte, die Nah- und Fernverkehr nahtlos miteinander verbinden. In der Steiermark werden mit der neuen S1 (Mürzzuschlag – Bruck/Mur – Spielfeld) die bisherigen Linien S1, S5 und S9 zusammenggeführt. Damit entstehen durch-

Im ÖBB Personenverkehr läuft bis 2030 ein Investitionspaket in Höhe von rund 6,1 Milliarden Euro mit über 330 neuen, modernen Zügen.



INTERREGIO-LINIEN. Ab 2028 wird der Railjet M modernsten Fernverkehrskomfort bieten

gehende, umsteigefreie Verbindungen im Stundentakt auf der Nord-Süd-Achse durch Graz; zwischen Frohnleiten, Graz und Leibnitz sogar halbstündlich, und das auch an Wochenenden. Die Züge der Salzkammergutbahn werden zusätzlich bis nach Selzthal verlängert und bringen dadurch Verbesserungen im steirischen Nahverkehrsnetz.

Neue Züge für den inneralpinen Verkehr

Im Personenverkehr läuft bis 2030 ein Investitionspaket in Höhe von rund 6,1 Milliarden Euro mit über 330 neuen, modernen Zügen. Auf den inneralpinen Strecken sind aktuell größtenteils Interregio-Züge vom Typ Desiro ML unterwegs. Die 27 barrierefreien Triebzüge bieten einen 1.-Klasse-Bereich, WLAN, einen Fahrrad- und Mehrzweckbereich und eine Snack-Zone mit Trolley-Service. Ab 2028 werden dann neue Fernverkehrszüge auf den IR-Linien eingesetzt: Der Railjet M ist auf Basis der international bewährten Mireo-Plattform entwickelt, aber komplett neu konstru-

iert und auf den inneralpinen Verkehr ausgelegt; er bietet modernsten Fernverkehrskomfort. Die ÖBB haben dafür 31 Garnituren bei Siemens Mobility bestellt.

Upgrade für die Railjets

Mit der Eröffnung der Koralmbahn feierte auch der erste upgegradete Railjet seinen Einsatz auf Schiene. Ob Familien mit Kinderwagen, Geschäftsreisende mit Laptop, Radreisende mit Rucksack oder Tourist:innen mit großen Koffern: Die

Neues am Tauern

Die Tauernstrecke ist neben der Brennerachse die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung und damit eine **Hauptachse des Alpen-transits**. Über 100 Jahre lang verkehrten die Züge auf der Tauernstrecke im **Zweistundentakt**, nun fahren sie im **Stundentakt**.

modernisierten, barrierefreien Garnituren sind für alle Bedürfnisse gerüstet, inklusive barrierefreiem Zugang, Rollstuhlplätzen und praktischen Fahrradabstellmöglichkeiten.

Im Zuge des Upgrades werden die alten Sitze der bestehenden Railjets in der ersten und zweiten Klasse gegen neue getauscht, die Sitze in der Businessclass

werden erneuert. Die Modernisierung umfasst außerdem Fußstützen, Haltegriffe sowie größere Klapptische. Das Design der Innenausstattung passt sich an das Look & Feel des Railjets der neuen Generation an und zeichnet sich durch eine moderne Holzoptik und durchgehende Rückenlehnen an den Sitzen für mehr Privatsphäre aus. Ein verbessertes Fahrgastinformationssystem und optimierte Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen sorgen für noch mehr Komfort auf der Reise. Bis 2031 wird die bestehende Railjet-Flotte auf diesen Standard gebracht.

Ein verbindliches Angebot

Das Ergebnis all dieser Maßnahmen ist weit mehr als ein dichteres und besser vernetztes Bahnangebot: Es ist ein spürbarer Fortschritt für die Mobilität in ganz Österreich. Mit dem Fernverkehr im Stundentakt auf der Tauernstrecke nach Kärnten, neuen IR-Verbindungen im inneralpinen Raum und internationalen Linien, die Österreich noch enger mit Europa verknüpfen, entsteht ein Netz, das Menschen und Orte näher zusammenbringt als je zuvor. Der neue Fahrplan stärkt nicht nur die großen Verkehrsachsen in den Süden und Westen, sondern verbindet auch die Menschen in entlegeneren Regionen und Tälern. Die ÖBB schaffen damit ein Angebot, das es den Menschen heute wie morgen leicht macht, auf die Mobilität der Zukunft zu setzen: nachhaltig, entspannt, mit Tempo und Komfort. <

Fit für den Wettbewerb

TRANSFORMATION. Wettbewerb, steigende Kosten und technologische Entwicklungen stellen Bahnunternehmen vor neue Herausforderungen. Die ÖBB handeln: Mit einem Wettbewerbsprogramm werden Prozesse verbessert und Kostenstrukturen überprüft.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich merklich verschärft. Steigende Kosten und intensiver Wettbewerb setzen Unternehmen branchenübergreifend unter Druck. Gleichzeitig verändern Digitalisierung und neue technische Möglichkeiten bestehende Geschäftsmodelle und Marktstrukturen. Gefragt sind mehr Flexibilität, schnellere Reaktionsfähigkeit und resiliente Organisationen.

Auch im Mobilitätssektor ist diese Entwicklung deutlich spürbar. Während die Nachfrage nach klimafreundlichen Verkehrsmitteln wächst, nimmt der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern weiter zu. Besonders stark betroffen ist der Güterverkehr: Die anhaltende industrielle Schwäche führt zu sinkenden Transportvolumina und erhöhtem Preisdruck. Hinzu kommen strukturelle Verwerfungen auf dem Agrarmarkt, die unter anderem durch veränderte

Handelsströme zu signifikanten Rückgängen der Frachtmengen führten. Gleichzeitig beeinträchtigt eine hohe Baustellenaktivität auf zentralen Korridoren – insbesondere in Deutschland, aber auch in Österreich, etwa auf dem Tauernkorridor – die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Denn Baustellen bedeuten auch weiträumige Umleitungen und damit höhere Kosten.

In Summe verstärken diese Faktoren bestehende strukturelle Wettbewerbsnachteile im Schienengüterverkehr – nicht zuletzt aufgrund der fehlenden Kostenvorhersage zwischen Schiene und Straße.

Zukunftsfit mit Compete

Für die ÖBB ergibt sich daraus ein klarer Handlungsauftrag: Prozesse und Strukturen müssen konsequent weiterentwickelt

und auf Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet werden. Denn als integrierter Mobilitäts- und Logistikkonzern sind die Veränderungen gleichzeitig in nahezu allen Bereichen wahrnehmbar. Um auch in einem zunehmend dyna-

mischen Marktumfeld verlässlich agieren zu können, müssen daher Kostenstrukturen regelmäßig überprüft, Abläufe optimiert und vorhandene Ressourcen möglichst effizient eingesetzt werden.

Was ist Compete?

Compete ist das 2025 gestartete, **konzernweite Wettbewerbsprogramm der ÖBB**. Es bündelt zahlreiche Maßnahmen zur Optimierung von Prozessen, Strukturen und Kosten. Ziel ist es, die **Wettbewerbsfähigkeit** zu stärken, **Synergien** zu nutzen und **Einsparungen** von rund 300 Millionen Euro jährlich zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund haben die ÖBB im Frühjahr 2025 das konzernweite Programm „Compete“ gestartet. Es umfasst eine Vielzahl an Arbeitspaketen mit maßgeschneiderten Maßnahmen, die rund 300 Millionen Euro an Einsparungen pro Jahr bringen sollen.

Eine zentrale Rolle bei der Maßnahmenentwicklung spielten die Mitarbeiter:innen, die mit ihrer Erfahrung aus dem täglichen Betrieb konkrete und >

»Wer erfolgreich sein will, muss agieren und nicht reagieren.«

MANUELA WALDNER, CFO



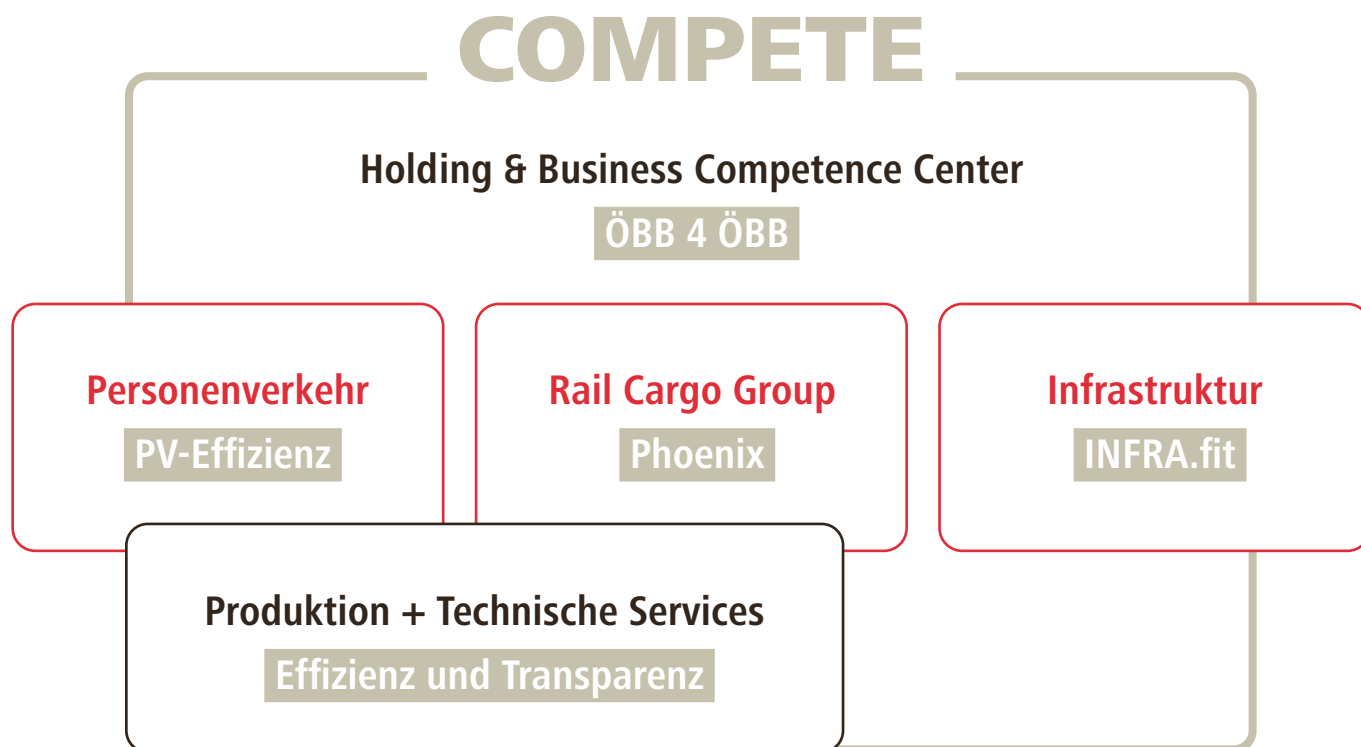
Zug um Zug,
in die Zukunft



PRAKTISCH. Bei Compe bringen Mitarbeiter:innen ihre Erfahrung aus dem Betriebsalltag ein und entwickeln konkrete, umsetzbare Verbesserungen. So ermöglichen verbesserte Wartungsabläufe beim Schiebetritt massive Einsparungen

Konzernweites Wettbewerbsprogramm

Unter dem Dach von Compete haben die ÖBB Gesellschaften ihre Maßnahmen zur Erreichung der Einsparungsziele definiert.



operationalisierbare Verbesserungsvorschläge einbrachten. Gleichzeitig wurde berücksichtigt, dass die verschiedenen Gesellschaften der ÖBB mit sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen konfrontiert sind. Mit der Umsetzung erster Maßnahmen wurde teilweise bereits 2025 begonnen. Denn, so Programmschirmherrin und ÖBB Finanzvorständin Manuela Waldner: „Wer erfolgreich sein will, muss agieren und nicht reagieren.“ Als übergreifendes Programm nimmt

Compete dabei eine koordinierende und steuernde Rolle ein: Fortschritte und Maßnahmen werden regelmäßig auf Vorstandsebene abgestimmt und weiterentwickelt.

Sicherheit und Qualität haben weiterhin Vorrang

Sicherheit und Qualität bleiben weiterhin unumstößliche Prioritäten. Sie sind Kernleistungswerte und damit Basis für die Wettbewerbsfähigkeit der ÖBB. Auch

operative Leistungen sollen nicht geschmälert werden. Die Zahl der geplanten Neuaufnahmen von rund 4.100 Mitarbeiter:innen pro Jahr bleibt konstant, speziell im betrieblichen Dienst suchen die ÖBB neue Mitarbeitende.

Effizienz im Personenverkehr

Im Personenverkehr wächst seit Jahren die Nachfrage, zugleich steigen die Erwartungen an Qualität, Komfort und Zuverlässigkeit. Parallel dazu nehmen Kostendruck und Wettbewerb zu. Nationale wie internationale Anbieter bemühen sich mehr und mehr vor allem um Verbindungen mit einer hohen Fahrgastfrequenz.

Damit die ÖBB wettbewerbsfähig bleiben und gleichzeitig die Versorgung Österreichs mit einem attraktiven Mobili-

tätsangebot sicherstellen können, ist es notwendig, Leistungen wirtschaftlich und organisatorisch noch präziser vorzubereiten. Unter dem Titel „PV-Effizienz“ konzentriert die ÖBB-Personenverkehr AG (PV) dabei ihre Maßnahmen auf eine ideal abgestimmte Nutzung von Fahrzeugflotten, optimierte Wartungsprozesse sowie die Weiterentwicklung von Vertriebs- und Serviceangeboten. Ein wichtiger Faktor ist die Verfügbar-

keit von Fahrzeugen. Je besser Wartung, Ersatzteilmanagement und Einsatzplanung aufeinander abgestimmt sind, desto stabiler funktioniert der Betrieb. Gleichzeitig ermöglichen digitale Systeme eine exaktere Koordination von Umläufen und eine bessere Abstimmung zwischen Fahrzeugverfügbarkeit und Fahrplanangebot.

Effizienz bedeutet für den PV daher nicht weniger Angebot, sondern die Optimierung des Einsatzes sämtlicher Ressourcen – mit dem Ziel, Fahrgästen wie Bestellern weiterhin ein zuverlässiges und attraktives Mobilitätsangebot zu bieten.



HERAUSFORDERUNG. Ein Ziel von Compete ist es, die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene langfristig zu verdoppeln

Infrastruktur: arbeiten an der Bahn von morgen

Auch die ÖBB-Infrastruktur AG (Infra) arbeitet intensiv an der Bahn von morgen und hat sich zum Ziel gesetzt, langfristig die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene zu verdoppeln. Im Zentrum stehen dabei folgende Prioritäten: der Bestand, die Qualität und die Stabilität des Systems. Der Rahmenplan

2025 bis 2030 sieht Investitionen von rund 20 Milliarden Euro vor – trotz des Beitrags zur Budgetkonsolidierung ein weiterhin hohes Niveau.

Prozesse stehen im Fokus

Mit „INFRA.fit“ setzt die Infra gezielt bei Effizienz und Steuerung an. Im Fokus

stehen die Optimierung von Prozessen, kürzere Bauzeiten und ein effizienter Ressourceneinsatz, um die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb möglichst gering zu halten. Ziel ist eine bestmögliche Nutzung der vorhandenen Mittel, die nachhaltige Verbesserung der Kosteneffizienz und gleichzeitig die Sicherstellung einer verlässlichen Infrastruktur für Personen- und Güterverkehr.

Optimierung im gesamten Konzern

Die Holding und das Business Competence Center (BCC) arbeiten im Teilprojekt „ÖBB 4 ÖBB“ daran, Verwaltungskosten zu reduzieren, Governance-Prozesse zu vereinfachen und die Leistungen des BCC als konzerninterner Servicedienstleister stärker an den spezifischen Anforderungen der Teilkonzerne auszurichten. So wurden für zentrale Services unterschiedliche Servicelevels eingeführt, um das Leistungsangebot flexibler zu gestalten.

Bei den Gesellschaften Technische Services (TS) und Produktion (PR) laufen die Maßnahmen im Programm „Effizienz und Transparenz“ zusammen. Während sich die TS darauf fokussiert, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu erhöhen, geht es in der PR vor allem darum, Umläufe zu optimieren, Stehzeiten zu reduzieren und wettbewerbsfähig produzieren zu können. Ein weiteres wichtiges Vorhaben ist die Reduktion des Energieaufwands.

Die Werkstätten der TS liefern ein besonders anschauliches Beispiel, welchen Beitrag vermeintlich kleine Maßnahmen leisten können. Für die Wartung eines Schiebetritts – dabei handelt es sich um eine bewegliche Einstiegshilfe – mussten früher mehrere Arbeitsschritte nacheinander durchgeführt werden. Durch eine Neuorganisation der Abläufe, die von den Mitarbeiter:innen vorgeschlagen wurde, konnte der Prozess merklich beschleunigt und eine Einsparung von rund zwei Millionen Euro pro Jahr erzielt werden.



INTENSIVER WETTBEWERB. Im Güterverkehr treten die ÖBB gegen andere Bahnlogistiker an und müssen sich auch gegenüber der Straße behaupten

Rail Cargo Group besonders gefordert

Besonders anspruchsvoll ist die Situation im Güterverkehr. Hier steht die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) nicht nur im Wettbewerb mit anderen Bahnlogistikern, sondern vor allem auch mit dem Straßen-güterverkehr. Gleichzeitig befindet sich die Industrie in weiten Teilen Europas seit 2023 in einer konjunkturellen Schwäche-phase – mit unmittelbaren Folgen für die Nachfrage nach Transportleistungen auf der Schiene. Folglich hat sich der Wettbewerb zwischen den Logistikunter-nehmen in den letzten Jahren sukzessive verschärft, da in einem schrumpfenden Markt mehr Anbieter um geringere Trans-portvolumina konkurrieren. Zusätzlichen Druck hat die Entwicklung der Energie-preise und die intensive Bautätigkeit an der Bahninfrastruktur in Europa gebracht.

Darüber hinaus bestehen struk-turelle Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern, die den Wettbewerb zusätzlich beeinflussen. Während Bahn-unternehmen vergleichsweise hohe Infrastrukturentgelte bezahlen und

häufig mit unterschiedlichen technischen und regulatorischen Vorgaben in den europäischen Ländern arbeiten müssen, sind grenzüberschreitende Transporte auf der Straße in ihrer Herstellung erheb-lich einfacher organisiert. Hinzu kommt, dass der Lkw-Verkehr nicht für die ex-ternen Aufwände wie Stau- oder Unfall-kosten, die er verursacht, aufkommt.

Trendumkehr mit Phoenix

Diese Rahmenbedingungen tragen dazu bei, dass der Wettbewerb zwischen Stra-ße und Schiene in vielen Bereichen be-sonders intensiv ist – mit entsprechenden Auswirkungen auf das Ergebnis 2025. Be-lastend wirkten vor allem Entwicklungen im Agrarbereich: Insbesondere veränderte internationale Handelsströme führten dort zu einem deutlichen Rückgang der nachgefragten Transporte. Die schmerz-haften Folgen: Die Rail Cargo Group hat 2025 ihr Ergebnis deutlich verfehlt.

Als strategische Antwort auf die schwierige Marktsituation im europäi-

schen Güterverkehr hat die RCG in ihrem Programm „Phoenix“ zehn Arbeitspakete definiert, die unterschiedliche Bereiche der Organisation – sowohl national als auch international – betreffen.

Ein marktseitiger Schwerpunkt liegt auf der Überprüfung des aktuel-len Produktportfolios. Im momentanen Wettbewerbsumfeld mit der Straße nicht profitabel betreibbare Verbindungen werden eingestellt oder neu organisiert, während erfolgreiche Relationen weiter-entwickelt werden.

Aufwandsseitig ist unter anderem eine Optimierung der Zukaufleistungen erforderlich. So können etwa Transpor-leistungen, die in Kooperation mit Part-nerunternehmen erfolgen, aufgrund der derzeitigen Mengenentwicklung interna-lisiert und wieder im Unternehmen selbst durchgeführt werden. Vergleichbares gilt auch für IT-Entwicklungsleistungen. Durch eine Neuaufstellung der Organisa-tion soll ein Angebot von Leistungen mit hoher Qualität und gleichzeitig wettbe-werbbsfähigen Kosten möglich sein. Innovation und Digitalisierung spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Moderne IT-Systeme erlauben eine genauere Kon-

Schiene vs. Straße – kein fairer Wettbewerb

Der Wettbewerb zwischen Straße und Schiene wird oft nur über Transportpreise wahrgenommen. Tatsächlich gibt es aber strukturelle Unterschiede, die zu einer ungleichen Wettbewerbssituation führen:

Kostenstruktur

- Die gesamte Bahninfrastruktur in der EU ist mautpflichtig. Die EU gibt in ihrer Direct-Cost-Verordnung Vorgaben für die Mindesthöhe der Schienenmaut. Zumindest die direkt durch eine Zugfahrt verursachten Infrastrukturkosten müssen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Schienenmaut gedeckt werden.
- Im Gegensatz dazu gibt es keine flächendeckenden standardisierten Vorgaben für die Lkw-Maut in der EU, sondern nur Höchstgrenzen für deren Berechnung im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie. Dementsprechend sind viele (auch hochrangige) Straßen für Lkw kostenlos oder sehr günstig nutzbar.

Grenzüberschreitender Verkehr

- Lkw können weitgehend ohne technische Barrieren über Grenzen fahren – auch Personalwechsel an der Grenze sind im Gegensatz zum Bahnverkehr nicht erforderlich.
- Im Bahnverkehr bestehen weiterhin unterschiedliche technische und regulatorische Normen, z. B. in puncto Geschwindigkeit und Gewicht der Züge, Spurweite, Strom- und Signalsysteme.

Externe Kosten

- Studien zeigen, dass der Lkw sechsmal höhere externe Kosten durch Stau, Luftverschmutzung oder Unfälle verursacht als die Bahn.
- Diese Kosten werden jedoch nur teilweise in den Transportpreisen abgebildet.

zeption von Transportketten, eine bessere Auslastung von Kapazitäten und eine effizientere Kommunikation mit Kunden.

Zeitgleich arbeitet die RCG daran, ihre Produktpalette weiterzuentwickeln und neue Marktpotenziale zu erschließen. Ein wichtiger Hebel dabei sind multimodale Logistiklösungen, bei denen Straße und Schiene intelligent miteinander kombiniert werden. Besonders die sogenannte erste und letzte Meile – also der Transport vom Werkstor bis zum Gleisanschluss und retour – spielt dabei eine entscheidende Rolle. Solche Lösungen erleichtern es Unternehmen, ihre Transporte auf die Schiene zu verlagern und gleichzeitig flexibel in bestehende Lieferketten zu integrieren.



VERANTWORTUNG. Mit Compete treiben die ÖBB die Bahn von morgen voran

Zug um Zug
in die Zukunft

Nachhaltige Wirkung

Ein wichtiger Aspekt für den Erfolg des Wettbewerbsprogramms ist die nachhaltige Qualität der umgesetzten Maßnahmen, das heißt ihre langfristige Wirkung anstelle von Einmaleffekten. Denn gerade strukturelle Maßnahmen entfalten ihre volle Stärke erst in den kommenden Jahren.

Die Devise lautet daher: konsequente Umsetzung. Ziel ist eine Trendumkehr, um Schritt für Schritt wieder in die Richtung von schwarzen Zahlen zu kommen. Dazu braucht es zum einen eine Wirtschaft, die wieder anspringt, und zum anderen den vollen Fokus auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit.

Umsetzung ist auf Schiene

Denn profitabler Güterverkehr ist nicht nur für uns als ÖBB notwendig, er ist auch für das Erreichen unsere Klimaziele essenziell. Damit setzt die RCG ein klares Signal: Die Anpassung

an die veränderten Marktbedingungen hat bereits begonnen. Gleiches gilt für den gesamten Konzern. Die ambitionierten Programme und die Vielzahl an Maßnahmen in den Teilgesellschaften sowie in der Holding und im Business Competence Center belegen, wie ernst die ÖBB ihre Verantwortung als größter Mobilitäts- und Logistikdienstleister Österreichs wahrnehmen und ihre Organisation konsequent weiterentwickeln. Dabei zeigt sich, dass Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit vor allem durch das Zusammenspiel vieler Verbesserungen entstehen – in Prozessen, Technologien sowie in Arbeitsweisen und durch das gemeinsame Ziel der Mitarbeiter:innen. So schaffen die ÖBB die Grundlage dafür, auch in Zukunft Menschen und Güter zuverlässig auf der Schiene zu bewegen.

MEHR dazu im
Lagebericht auf Seite
LB6

»Unser Credo: wettbewerbsfähige Qualität«

INTERVIEW. CEO Andreas Matthä und CFO Manuela Waldner über ein bewegtes Jahr 2025 und einen klaren Fokus auf eine Zukunft mit noch höherer Effizienz und kontinuierlich steigender Wettbewerbsfähigkeit.



MANUELA WALDNER UND ANDREAS MATTHÄ. Das Vorstandsteam der ÖBB-

Herr Matthä, 40 Jahre wurde an der neuen Koralmbahn gearbeitet. Jetzt ist sie fertig. Wie fühlt sich das an?

ANDREAS MATTHÄ: Richtig gut! Die Koralmbahn hat mich tatsächlich mein gesamtes Berufsleben begleitet. Am Beginn wurde sie als unrealistisches und kostspieliges Projekt angezweifelt und war auch umstritten. Jetzt wurde aus dieser Vision schließlich Wirklichkeit. Die Koralmbahn ist ein einzigartiges Jahrhundertprojekt: Sie lässt eine Region aufblühen, verbindet Menschen und ist Motor für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt – nicht nur im Süden Österreichs, sondern weit darüber hinaus.

Mit der Koralmbahn haben die ÖBB ihr Angebot massiv erhöht. Wie kann man sich das vorstellen?

MATTHÄ: Durch die Koralmbahn werden die Verkehrsströme in den Süden neu geregelt und massiv erweitert. Bis Dezember 2025 gab es zehn tägliche Verbindungen zwischen Klagenfurt und Wien, mit dem Fahrplanwechsel wurde auf 26 tägliche Verbindungen ausgebaut. Auch zwischen Graz und Wien fahren wir mit 33 Verbindungen pro Tag viel öfter, zusätzlich gibt es nun 20 tägliche Verbindungen auf der Tauernbahn zwischen Villach und Salzburg. Mit dem neuen Interregio-Angebot kommt man zusätzlich inneralpin – also vom Süden in den Westen – besser und öfter voran. Somit bieten wir als ÖBB aktuell 30 Prozent mehr Fernverkehr an als noch vor einem Jahr.

Was ist die bisherige Bilanz der Koralmbahn?

MATTHÄ: Die Koralmbahn ist bereits vom Start weg ein voller Erfolg. Die Menschen freuen sich spürbar über diese neue Strecke und nutzen sie ausgiebig. Noch im Dezember und über die

Weihnachtsfeiertage sind viele einfach nur mal auf einen Kaffee oder einen Spaziergang zum Uhrturm nach Graz oder zum Wörthersee nach Klagenfurt gefahren. Warum auch nicht – dauert ja weniger als eine Dreiviertelstunde. Derzeit pendelt sich die Nachfrage auf rund 7.000 Fahrgäste pro Tag ein. Schauen wir mal, wie es sich weiterentwickelt – aber ich bin sehr zuversichtlich.

Die Deutsche Bahn beginnt nach Jahrzehnten massiv in die Bahninfrastruktur zu investieren. Damit gibt es viele Baustellen. Das wird sich auch wieder auf die Pünktlichkeit der ÖBB auswirken. Wie wollen Sie dem begegnen?

MATTHÄ: Grundsätzlich ist es positiv, wenn die deutsche Bahninfrastruktur modernisiert wird. Es ist ja bekannt, dass der überwiegende Anteil unserer Verspätungen ihren Ursprung in unseren Nachbarländern – wie Deutschland – hat und zu uns hineingetragen wird. Durch die deutschen Instandsetzungsarbeiten erhoffe ich mir langfristig Verbesserungen für unsere Pünktlichkeit. Kurzfristig tut es natürlich weh, wenn uns grenznahe Streckensperren zu großräumigen Umleitungsverkehren zwingen. Besonders im massiv unter Druck stehenden Güterverkehr sind die zusätzlichen Kosten durch diese Umleitungen enorm. Wir arbeiten jedenfalls eng mit der DB InfraGO zusammen, um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten.

Wie stand es generell mit der Pünktlichkeit im vergangenen Jahr?

MATTHÄ: 2025 war für die ÖBB in puncto Pünktlichkeit ein Jahr mit Licht und Schatten. Insgesamt konnten wir ein stabiles Niveau halten. Der Fernverkehr erreichte eine Pünktlichkeit von



Holding AG in einem neuen Cityjet Doppelstock, geparkt in der neu errichteten Servicehalle der ÖBB Technische Services in Wien-Floridsdorf

81,6 Prozent, was angesichts der zahlreichen Verspätungen aus den Nachbarländern nicht schlecht ist. Gleichzeitig sehen wir klar, wo es noch Verbesserungsbedarf gibt, im Nahverkehr lagen wir mit 94,8 Prozent knapp unter unserem Ziel. Auch wenn die ÖBB mit rund 94 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas zählen, reicht uns das nicht. Wir wollen hier besser werden. Deshalb investieren wir konsequent in moderne Infrastruktur, neue Züge und bessere Abläufe.

Frau Waldner, die Rail Cargo Group hat das Ergebnis der ÖBB 2025 stark beeinflusst. Was ist passiert? Und geht es 2026 in diese Richtung weiter?

MANUELA WALDNER: Auch 2025 haben die Auswirkungen der längsten industriellen Rezession den Güterverkehr mitten ins Herz getroffen, denn die Nachfrage nach Gütertransporten blieb schwach. Die Rail Cargo Group (RCG) steht noch mehr im Wettbewerb mit dem Lkw. Wir sehen deutlich, dass bei den Transportarten, die in besonderer Konkurrenz zur Straße stehen – Einzelwagenverkehr und Intermodalverkehre –, die Ergebnislücken besonders groß sind. Daher haben wir im Geschäftsjahr 2025 ein Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

aufgesetzt und jeden Bereich genau durchleuchtet. Jetzt geht es an die Umsetzung: Schritt für Schritt muss sich die RCG nachhaltig aus der Krise herausarbeiten. Schlecht laufende Produkte werden eingestellt, bestimmte Transporte wieder selbst abgewickelt und interne Synergien und Effizienzen gehoben.

Muss man sich damit abfinden, dass der Güterverkehr auf der Schiene einfach weniger wird, oder gibt es Möglichkeiten, das wieder zu drehen?

WALDNER: Wir finden uns sicher nicht damit ab: Unser erklärtes Ziel ist die vermehrte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Das ist die einzige Möglichkeit, Klimaziele sowie Wirtschafts- und damit Transportwachstum zu vereinen. Wir sind in Österreich mit 28 Prozent Modalanteil europäischer Musterschüler. In Europa liegt der Wert nur bei 18 Prozent. Unser hoher Anteil ist der Effekt von jahrzehntelanger nachhaltiger Verkehrspolitik und einem klaren Bekenntnis zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Güterverkehr findet aber primär international statt, also können wir nur gemeinsam handeln: Wir setzen uns für ein europaweit einheitliches Schienennetz und faire Rahmenbedingungen ein, die alle Verkehrsträger gleich behandeln. Wir brauchen einheitliche europäische Eisenbahnstandards und langfristige Finanzierungspläne – auch hier sind wir in Österreich Vorreiter. Wir setzen daher auf Innovation, Digitalisierung und Erweiterung des Produktportfolios, um neue Märkte zu erschließen und Kunden den Umstieg auf die Schiene leichter zu machen. Ein entscheidender Hebel dabei sind beispielsweise multimodale Logistiklösungen inklusive der ersten und letzten Meile – also vom Werkstor bis zum Gleis.

»Wir investieren konsequent in moderne Infrastruktur, neue Züge und bessere Abläufe.«

ANDREAS MATTHÄ, CEO



DAS VORSTANDSTEAM DER ÖBB-HOLDING AG im konstruktiven Dialog, um

Was würde ein weiterer Rückgang des Güterverkehrs auf der Schiene für die Klimaziele bedeuten?

WALDNER: In den letzten Jahrzehnten ist der Transportmarkt in Österreich auf der Straße jedes Jahr um durchschnittlich 2,5 Prozent pro Jahr gewachsen – der Schienengüterverkehr hat in der gleichen Zeit nur um circa 1,3 Prozent jährlich zugelegt. Wenn es so weitergeht, sind die Klimaziele also nicht erreichbar. Wir hätten mit dem Schienengüterverkehr einen großen Hebel für die Reduktion klimaschädlicher Emissionen in der Hand: Der Transportsektor ist für rund 10 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich, wobei Transporte auf der Schiene im Vergleich zur Straße rund 30-mal weniger CO₂ verursachen. Dieses Potenzial kann aber nur dann wirksam werden, wenn wir die tatsächlichen Kosten der unterschiedlichen Verkehrsträger berücksichtigen: Denn die externen, volkswirtschaftlichen Kosten von Lkw-Transporten – etwa durch Staus, Lärm, Unfälle oder Umweltbelastungen – sind rund sechsmal so hoch wie jene der Bahn. Diese Kosten werden aber größtenteils von der Allgemeinheit getragen.

Österreich muss sparen. Müssen auch die ÖBB kürzertreten?

WALDNER: Es ist kein Geheimnis, dass überall gespart werden muss, auch die ÖBB haben im Rahmen der Budgetkonsolidierung des Bundes eine Reduzierung der Infrastrukturinvestitionen von 3 Milliarden Euro bis 2030 zu stemmen.

Sie haben 2025 ein Programm zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mit dem Namen „Compete“ definiert. Was dürfen wir uns darunter vorstellen und wozu dient es?

WALDNER: Das ist korrekt. Die generell schlechte Wirtschaftslage und der steigende Wettbewerb machen es auch in unserem Haus notwendig, dass wir unsere operativen Kosten reduzieren. Konkret um 300 Millionen Euro jährlich, mit dem Ziel, ein attraktiver und wettbewerbsfähiger Player auf dem europäischen Mobilitätsmarkt zu sein. Wir verschlanken Abläufe, reduzieren Kosten, digitalisieren Prozesse und halten gleichzeitig Qualität sowie Zuverlässigkeit hoch. Es ist gut und vernünftig, dass wir jetzt interne Kosten, Strukturen und Prozesse entsprechend fit für die Zukunft machen.

»Automatisierung, Digitalisierung und KI sind längst in unserem Arbeitsalltag angekommen.« MANUELA WALDNER, CFO

Stichwort Wettbewerbsfähigkeit: Der Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr steigt. Was ist die Strategie der ÖBB, um weiterhin Nummer eins zu bleiben?

MATTHÄ: Wir stehen heute schon in weiten Bereichen in Konkurrenz zu anderen Mitbewerbern oder auch anderen Verkehrsträgern. Wichtig ist, dass wir erstens unsere Fahrgäste noch klarer im Fokus haben. Um auch zukünftig konkurrenzfähig zu bleiben, konzentrieren wir uns darüber hinaus auf Qualität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – unsere Kernleistungen, die nicht zur Diskussion stehen dürfen. Im Personenverkehr haben wir bis 2030 ein Investitionspaket in Höhe von rund 6,1 Milliarden Euro am Laufen – für über 330 neue, moderne Züge. Und wir bieten als einziges Mobilitätsunternehmen österreichweit ein dichtes Netz und abgestimmte Anschlüsse an den integrierten Taktfahrplan.

WALDNER: Schauen wir der Realität ins Auge. Wir sind im Wettbewerb mit anderen Schienengüterverkehrsunternehmen, aber besonders macht uns der Lkw Konkurrenz. Die Straße produziert um 60 Prozent der Kosten, die auf der Schiene anfallen. Nur über den Preis können wir im Wettbewerb hier nicht gewinnen. Wir müssen also mehr anbieten: flexiblere Lösungen, internationale Standortpräsenz und effiziente Verbindungen wie unsere TransFERS direkt von und zu den großen internationalen Wirtschaftszentren und Häfen. Im Januar 2026 haben wir daher zwei neue konventionelle TransFER-Verbindungen implementiert, nämlich Duisburg – Rotterdam und Salzburg – Offenbach. Und wir müssen an den Stellschrauben drehen, die wir selbst in der Hand haben. Äußere Rahmenbedingungen können wir nur zum Teil beeinflussen. Unser Credo lautet: wettbewerbsfähige Qualität.



die Herausforderungen der kontinuierlichen Veränderung proaktiv anzugehen

Was ist damit gemeint? Wenn wir die Qualität liefern, die wir uns vorgenommen haben, dann hilft uns das, eine profitable Kostenstruktur zu erreichen – Qualität und Kosten gehen Hand in Hand.

Die ÖBB wachsen auch im süddeutschen Raum. Sie haben eine große Ausschreibung rund um Arverio gewonnen. Was war dafür entscheidend und wie passt das in die Gesamtstrategie?

WALDNER: Durch die Akquisition von Arverio in Deutschland konnten wir unsere Präsenz im deutschen Regionalverkehr aufbauen. Deutschland ist der größte Bahnmarkt Europas und bietet langfristig stabile Verkehrsverträge im Regionalverkehr. Durch Arverio erhalten die ÖBB direkten Zugang zu bestehenden Netzen, Personal und Know-how vor Ort. Darüber hinaus erhielt Arverio Baden-Württemberg im August 2025 den wichtigen Zuschlag für das Netz 35b, der fünf Linien und in der finalen Ausbaustufe bis zu 10,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr bringt. Dies ist ein Beweis für den Erfolg von Arverio in Deutschland und stärkt die internationale Wettbewerbsfähigkeit und die strategische Position der ÖBB auf dem europäischen Mobilitätsmarkt.

Auch in Österreich arbeiten die ÖBB täglich an ihrer Modernisierung. Wie schreitet die Digitalisierung voran?

WALDNER: Automatisierung, Digitalisierung und KI sind längst in unserem Arbeitsalltag angekommen. Wir sehen sie als Hebel, um Komplexität zu reduzieren, Effizienz zu steigern und unser Unternehmen zukunftsfit aufzustellen. So haben wir nach intensiver Vorbereitung etwas sehr Großes geschafft, nämlich die Cloud-Migration unseres ERP-Systems. Unser Anspruch ist es, techno-

Nachgefragt



Die ÖBB Vorstände im **Video-Interview** finden Sie online unter bericht.oebb.at

MATTHÄ: Um den Personalbedarf zu decken setzen wir neben klassischen Recruitinginstrumenten auch auf innovative Ansätze über soziale Medien oder etwa das konzerninterne Jobanbahnner:innen-Programm. Dass diese Maßnahmen wirken, zeigt sich deutlich: Im Jahr 2025 verzeichneten wir einen Rekord von 140.000 Bewerbungen, 20.000 mehr als im Jahr davor. Wir haben uns in den vergangenen Jahren zum viertbeliebtesten Arbeitgeber hochgearbeitet – das zeigt natürlich die Strahlkraft der ÖBB und freut uns ganz besonders.

2026 sehen viele als ein Jahr der großen Veränderungen. Wo stehen die ÖBB am Ende dieses Jahres? Können Sie uns da eine erste Einschätzung geben?

WALDNER: Ziel ist eine Trendumkehr im Güterverkehr. Das kann nur gelingen, wenn sich die Wirtschaft wieder erholt und wir uns voll auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit fokussieren.

MATTHÄ: Dafür setzen wir uns klare Prioritäten: Wir stemmen durch die neue Koralmbahn eine der größten Fahrplanausweitungen unserer Geschichte. Im Sinne unseres obersten Anspruchs, die Kund:innen zufriedenzustellen, muss sich das betrieblich im heurigen Jahr gut einspielen. Parallel dazu gilt es, die Basis für ein gesundes Wachstum zu sichern. Das heißt, dass wir unsere internen Kosten und Prozesse auf Vordermann bringen und unseren Expansionskurs fortsetzen.

Vielen Dank für dieses Gespräch!

logisch am Puls der Zeit zu sein und sämtliche Cloud-Funktionalitäten nutzen zu können. Ein zweites Beispiel ist die Digitalisierung des Zugfahrtmanagements – etwa indem wir die Buchfahrpläne, die unterjährig zehnmal aktualisiert werden, digital zu den Kolleg:innen auf die Fahrzeuge bringen. Das vereinfacht Abläufe und senkt zudem Kosten. Mit Blick in die weitere Zukunft schauen wir uns Use-Cases für autonomes Fahren an. Und wir beschäftigen uns mit dem Einsatz von KI im Bereich der Predictive Maintainance.

Trotz Sparkurs – die ÖBB wachsen und haben pensionsbedingte Abgänge. Heißt: Die ÖBB suchen auch dieses Jahr wieder 4.100 neue Mitarbeiter:innen?

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Holding AG
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-0
E-Mail: holding@oebb.at
Web: holding.oebb.at

Anfragen zum Geschäftsbericht

ÖBB-Holding AG
Konzernkommunikation
Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel.: +43 1 93000-44075
E-Mail: kommunikation@oebb.at
Web: konzern.oebb.at

ÖBB Kund:innenservice

Rund um die Uhr erhalten Sie Auskünfte zu Bahn und Bus bei unserem ÖBB Kund:innenservice.
Tel.: 05-1717 aus ganz Österreich ohne Vorwahl zum Ortstarif bzw. +43 5-1717 aus dem Ausland.



Disclaimer

Dieser Bericht enthält auch zukunftsbezogene Einschätzungen und Aussagen, die wir auf Basis aller uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Diese zukunftsbezogenen Aussagen werden üblicherweise mit Begriffen wie „erwarten“, „schätzen“, „planen“, „rechnen“ etc. umschrieben. Wir weisen darauf hin, dass die tatsächlichen Gegebenheiten – und damit auch die tatsächlichen Ergebnisse – aufgrund verschiedenster Faktoren von den in diesem Bericht dargestellten Erwartungen abweichen können.

Die in diesem Bericht enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen erstellt und mit großer Sorgfalt auf ihre Richtigkeit überprüft. Satz- und Druckfehler vorbehalten. Dieser Geschäftsbericht wird nur in elektronischem Format zur Verfügung gestellt: bericht.oebb.at/2025/download

Projektleitung

Sabrina Ungerböck

Projektteam & Redaktion

Gabi Zornig (Projektleitung Magazinteil),
Nina Walter-Broskwa (Magazinteil),
Theresa Wirth (Corporate Governance Bericht),
Lisa Diasek-Liebenberger, Cornelia Walch
(Nichtfinanzielle Erklärung – Nachhaltigkeitsbericht),
Konzernrechnungswesen mit Unterstützung
von firesys GmbH (Konzernlagebericht und -abschluss)

Kreation, Gestaltung & Projektabwicklung

Matthias Flödl & Sebastian Treytl (Magazinteil)
corporate-publishing.at

Autor:innen

Matthias Flödl, Julia Kropik, Friedrich Ruhm Perdomo
(Magazinteil),
Martin Detter, Barbara Fleck, Stella Friedl, Sophia
Hossaini, Herbert Minarik, Iga Niznik, Bettina Purker,
Angelina Sax, Ines Sturm-Biela und Daniel Wessely
sowie Expert:innen aus den Teilkonzerngesellschaften
(Mitarbeit und inhaltliche Unterstützung Nichtfinanzielle
Erklärung – Nachhaltigkeitsbericht)

Lektorat

Jürgen Ehrmann

Fotos

Andreas Ebner, Harald Eisenberger, Matthias Fischer,
Marek Knopp, Lukas Leonte, Manuel Marktl, David
Payr, Kurt Prinz (Cover / Vorstand), Andreas Scheiblecker,
Heinz Stephan Tesarek, Daniel Willinger, Chris Zenz, ÖBB

Produktion

ÖBB-Werbung GmbH, Produktionsnr. 111026-0172
Herbert Weiser (Druckvorstufe)

© 2026, ÖBB-Holding AG

Nachhaltigkeitskennzahlen

Key-Facts & Figures – Konzernkennzahlen zur Nachhaltigkeit

	2025	2024
Wirtschaftskennzahlen		
Bilanzsumme in Mio. Euro	46.876	44.168
Bruttoinvestitionen in Mio. Euro	5.015	5.421
Gesamterträge in Mio. Euro	9.676	8.997
Leistungskennzahlen		
Reisende in Mio.	559	552
Nettotonnen in Mio. Tonnen	78,7	79,9
Gesamtbruttotonnenkilometer in Mio.	86.063,0	82.605,5
F&E-Projektvolumen ÖBB Anteil in Mio. Euro ¹	87,5 ²	43
Umweltkennzahlen		
CO ₂ eq-Ersparnis durch ÖBB Verkehrsleistungen (Bahn und Bus) in Österreich in Mio. Tonnen	4,2	4,2
Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität Österreich (Scope 1 und 2) – marktbasierend, CO ₂ eq in t	208.690	211.759
Treibhausgasemissionen im Bereich Gebäude in Österreich (Scope 1 und 2) – marktbasierend, CO ₂ eq in t	40.020	41.747
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Schiene in Österreich	4,32	4,66
CO ₂ -Ausstoß in g/Pkm – Personentransport Postbus in Österreich	55,8	55,1
CO ₂ -Ausstoß in g/tkm – Gütertransport Schiene in Österreich	3,09	3,11
Gesamte Treibhausgasemissionen der ÖBB in Mio. Tonnen (In- und Ausland, Scope 1, 2 und 3 – marktbasierend, Beschaffung: Scope 3.1 und 3.2 monetär bewertet)	3,21	3,43
Gesamter Energieverbrauch der ÖBB in Gigawattstunden (In- und Ausland, alle Energieträger, exklusive Externe)	3.769	3.687
Gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen	30	28
Nicht gefährliche Abfälle in Tsd. Tonnen	3.209	3.478
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien in Tsd. Tonnen	2.876	3.329
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien in Tsd. Tonnen	31	27
Sozialkennzahlen		
Mitarbeiter:innen in Köpfe	48.249	47.484
<i>davon Lehrlinge in Köpfe</i>	2.145	1.964
Frauenquote in Prozent	17,5	17,1
Betrieblicher Sicherheitsindex (BSX)	68,0	61,9
Arbeitsunfallrate (Unfälle pro 1.000 Mitarbeiter:innen) ³	15,1 ⁴	17,2

¹ Gesamte Laufzeit der aktuellen Projekte.

² Steigerung zufolge Start des Europäischen F&E-Programms „Europe’s Rail Joint Undertaking“ (Laufzeit 2023 bis 2031).

³ Arbeitsunfallrate: Arbeitsunfälle > 3 Tage von ÖBB Mitarbeiter:innen in Österreich und Mitarbeiter:innen externer Unternehmen, die über Leasingverträge angestellt sind, bezogen auf 1.000 Mitarbeiter:innen (im ÖBB Konzern als Kennzahl „Arbeitssicherheitsindex ASX“ kommuniziert).

⁴ Die Entwicklung verweist auf wirksame Präventionsmaßnahmen, eine stärkere Sicherheitsfokussierung in den operativen Einheiten und eine insgesamt stabilisierte Sicherheitsperformance.

MEHR dazu im
Lagebericht ab Seite
LB35

Highlights 2025

4,2 Mio. t

CO₂ ersparen die ÖBB Österreichs Umwelt durch ihre Verkehrsdienstleistungen mit Bahn und Bus. Damit sind die ÖBB im Bereich Mobilität das größte Klimaschutzunternehmen des Landes.

669,1 Mio.

Euro beträgt das Projektvolumen der ÖBB inkl. Partner über die gesamte Dauer der aktuell laufenden 68 Projekte.²

8.462

weibliche Mitarbeiterinnen waren 2025 bei den ÖBB beschäftigt (Stand 31.12.2025). Damit liegt die aktuelle Frauenquote der ÖBB bei 17,5 % und ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte gestiegen.

2025

Die zweite
Jahreshälfte



08.07.

ÖBB Rail Cargo Group: höherer Takt und mehr Reichweite

Die ÖBB Rail Cargo Group (RCG) stärkt ihr internationales Netzwerk mit neuen Verbindungen und zusätzlichen Rundläufen im Schienengüterverkehr zwischen West-, Zentral- und Südosteuropa. Dazu zählt beispielsweise der neue TransFER Sopron–Arad als eine weitere direkte Verbindung mit fixem Fahrplan.



14.07.

Tauernstrecke geht nach Modernisierung wieder in Betrieb

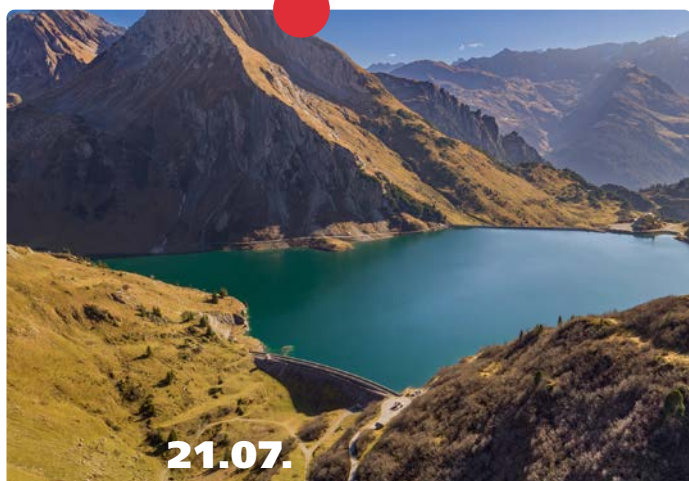
Die Tauernstrecke wurde im Rahmen einer achtmonatigen Sperre zwischen Schwarzach / St. Veit und Mallnitz umfangreich modernisiert. Die Gesamtfertigstellung der Bahnhöfe mit neuen elektronischen Stellwerken wird bis Ende 2027 erfolgen.



16.09.

Fahrplan für neue Koralmbahn präsentiert

Ein neuer Fahrplan mit einem historischen Meilenstein: Mit dem Start der Koralmbahn geht erstmals seit Jahrzehnten eine völlig neue Bahnstrecke in Österreich in Betrieb. So eröffnen sich noch nie dagewesene, attraktive Reisemöglichkeiten.



21.07.

ÖBB Kraftwerk Spullersee: ein Jahrhundert nachhaltiger Energie

Mit dem 100-Jahr-Jubiläum des ÖBB Kraftwerks Spullersee würdigten die ÖBB und die angrenzende Region einen bedeutenden Meilenstein in der Geschichte der nachhaltigen Energieerzeugung und Bahnstromversorgung.

200 Jahre Eisenbahn

Exakt am 27. September 1825 begann eine neue Ära: Der erste Zug, eine Dampflokomotive mit 36 Wagen, fuhr in England schienengebunden die 40 Kilometer lange Strecke von Stockton nach Darlington. In Österreich nahm die Bahn vor 187 Jahren ihren Betrieb auf. Zu diesem Anlass eröffnete das Technische Museum Wien die Sonderausstellung „Im Bann der Bahn. 200 Jahre Eisenbahn“.



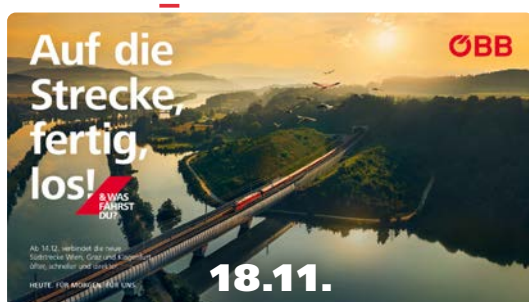
27.09.

ÖBB präsentieren ersten upgegradeten Railjet

Die 60 Railjets der Bestandsflotte werden in den nächsten Jahren umfassend modernisiert. Nach mehr als 15 Jahren auf Schiene und ungefähr nach der Hälfte ihrer geplanten Einsatzzeit werden die Züge in puncto Technik und Komfort auf ein neues Niveau gehoben.



20.11.



18.11.

Die Koralmbahn-kampagne startet

In der bildgewaltigen Kampagne übernehmen Zugvögel die Botschafteraufgabe: Nichts beschreibt Fernweh besser als der jährliche Aufbruch unserer Zugvögel in den Süden. Untermalt ist die Kampagne von einer neuen Version des ÖBB Songs „Wir fahren grün!“

28.10.

Mit dem Vienna Airport Bus schnell von und zum Flughafen

Die zwölf Fahrzeuge des Vienna Airport Bus der Österreichischen Postbus AG bringen Reisende schnell und komfortabel von insgesamt zehn Haltestellen in der Wiener City zum Flughafen Wien und retour. Mit den neu designten Bussen und Automaten ist der Vienna Airport Bus nun einfacher zu finden.



Feierliche Eröffnung der Koralmbahn

Nach fast drei Jahrzehnten ist es soweit. Im Beisein von Bundespräsident Alexander Van der Bellen und vielen weiteren hochrangigen Ehrengästen wurde die 130 km lange Neubaustrecke mit dem „Herzstück“, dem 33 km langen Koralmtunnel, feierlich eröffnet.



12.12.

02.12.

ÖBB Rail Cargo Group mit neuen TransFER-Verbindungen

Der TransFER Tuzla–Rijeka ist die erste Verbindung dieser Art in Bosnien-Herzegowina. Am wichtigen Knotenpunkt Budapest ergänzt die RCG ihre neue TransFER-Verbindung Budapest–Curtici für optimierte durchgängige Transportketten zwischen den Wirtschaftszentren West-, Zentral- und Südosteuropas.



19,7 Mrd. Euro

Infrastrukturinvestitionen 2025–2030. Im Auftrag des Bundes haben die ÖBB 2025 rund 3,2 Mrd. Euro in modernste und leistungsfähige Bahninfrastruktur investiert.

6,1 Mrd. Euro

Investitionen Flotte
Insgesamt investieren die ÖBB bis 2030 mehr als 6,1 Mrd. Euro in den Ausbau und die Modernisierung ihrer Flotte.

559 Mio.

Fahrgäste haben 2025 die Mobilitätsdienste der ÖBB genutzt, davon waren 300,9 Mio. in Zügen des Nahverkehrs, 46,7 Mio. im Fernverkehr und 211,5 Mio. mit dem Bus unterwegs.

78,7 Mio. t

Güter hat die Rail Cargo Group (RCG) im Jahr 2025 transportiert. Dafür ist die RCG in 18 Ländern präsent, in 14 davon in Eigentraktion.

48.249

Mitarbeiter:innen waren 2025 bei den ÖBB beschäftigt, davon 2.145 Lehrlinge in Ausbildung (Stand 31.12.2025).