

# Nachhaltigkeitsbericht 2025

Salzburger Verkehrsverbund GmbH

## Inhaltsverzeichnis

Berichtsstruktur.....	iii
Abkürzungsverzeichnis und Glossar.....	iv
Statement der Geschäftsführung.....	v
Vorwort .....	vi
Nachhaltigkeitskennzahlen 2024 – 2025.....	vii
Kapitel 1 – Allgemeine Angaben gemäß ESRS 2.....	1
Kapitel 2 – Angaben zur eigenen Belegschaft und Unternehmensführung.....	16
Eigene Belegschaft – ESRS S1 .....	16
Unternehmensführung – ESRS G1.....	21
Kapitel 3 – Angaben zu unseren Fahrgästen – ESRS S4.....	24
Kapitel 4 – Angaben zu unserer Rolle im Kontext des Klimawandels – ESRS E1.....	30
Zusammenfassung und Ausblick .....	40
Anhang 1 – Index der im Bericht befolgten Angabepflichten .....	41

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der Salzburger Verkehrsverbund.....	2
Abbildung 2: Integration der Bausteine des Nachhaltigkeitsmanagements in die Unternehmensprozesse.....	5
Abbildung 3: Die Tätigkeiten der Salzburger Verkehrsverbund GmbH .....	7
Abbildung 4: Betrachtungsfelder der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse.....	10
Abbildung 5: Der Prozessablauf der doppelten Wesentlichkeitsanalyse .....	11
Abbildung 6: Ergebnisse der Stakeholder:innenbefragung.....	13
Abbildung 7: Wesentlichkeitsmatrix .....	14
Abbildung 8: Der Aufbau der Berichtsabschnitte.....	15
Abbildung 9: Unsere Grundwerte .....	22
Abbildung 10: Schritte der User Experience .....	26

### Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kennzahlen zu Diversität der Gremienmitglieder (ESRS 2 GOV-1 21d-e) .....	4
Tabelle 2: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS 2 Allgemeine Angaben.....	5
Tabelle 3: Erklärung zur Sorgfaltspflicht (ESRS 2 GOV-4) .....	6
Tabelle 4: Die strategischen Säulen der Salzburger Verkehrsverbund GmbH .....	8
Tabelle 5: Überblick über den Stakeholder-Dialog in der Salzburger Verkehrsverbund GmbH.....	9
Tabelle 6: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS S1.....	17
Tabelle 7: Merkmale der Arbeitnehmer:innen und Fremdarbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1-6 50a-b,d, ESRS S1-7 55) .....	19
Tabelle 8: Mitarbeiter:innenfluktuation (ESRS S1-6 50c).....	19
Tabelle 9: Verteilung der Arbeitnehmer:innen nach Altersgruppen (ESRS S1-9 66b).....	19
Tabelle 10: Geschlechterverteilung in der Führungsebene (Abteilungsleiter:innen) (ESRS S1-9 66a)...	20
Tabelle 11: Anspruch auf Arbeitsfreistellungen aus familiären Gründen (ESRS S1-15) .....	20
Tabelle 12: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS G1.IRO-1 .....	21
Tabelle 13: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS S1 Eigene Belegschaft und ESRS G1 Unternehmensführung.....	23
Tabelle 14: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS S4 (ESRS S4.SBM-3).....	24
Tabelle 15: Zahlen, Daten, Fakten (auch in Zusammenhang mit ESRS S4-4 31d) .....	29
Tabelle 16: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Fahrgäste) .....	29
Tabelle 17: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS E1.SBM-3 .....	31
Tabelle 18: Überblick der Emissionen aus den eigenen Geschäftstätigkeiten .....	33
Tabelle 19: Überblick der Emissionen des Verkehrsverbundes aus dem Busverkehr .....	34
Tabelle 20: THG-Emissionen aus der Stromerzeugung für die Beladung der E-Busse .....	35
Tabelle 21: Energieverbrauch und Energiemix (ESRS E1-5) .....	36
Tabelle 22: Treibhausgasbilanz (ESRS E1-6).....	37
Tabelle 23: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS E1 Klimawandel..	39

## Berichtsstruktur

Kapitel 1	Kapitel 2	Kapitel 3	Kapitel 4
<p>Ein wirksames Nachhaltigkeitsmanagement ist zentral für die langfristige Ausrichtung unseres Unternehmens. Dieses Kapitel beschreibt die maßgeblichen Verantwortlichkeiten, Strukturen und Prozesse in der Salzburger Verkehrsverbund GmbH.</p>	<p>Unsere Mitarbeiter:innen und die Geschäftsführung tragen wesentlich zur operativen Leistungsfähigkeit und zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens bei. Dieses Kapitel beschreibt die Struktur der Belegschaft, zentrale Rahmenbedingungen sowie Möglichkeiten zur fachlichen und persönlichen Weiterentwicklung</p>	<p>Zahlreiche Fahrgäste nutzen täglich unsere Mobilitätsangebote und leisten damit einen Beitrag zu nachhaltiger Mobilität. Dieses Kapitel erläutert, wie wir wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit unseren Fahrgästen identifizieren und steuern.</p>	<p>Der Klimawandel stellt den Verkehrsverbund vor wesentliche Herausforderungen und bietet zugleich Chancen, durch nachhaltige Mobilitätsangebote zur Emissionsreduktion beizutragen. Dieses Kapitel beschreibt unsere Klimabilanz, zentrale Ansatzpunkte zur Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie die geplanten weiteren Maßnahmen im Klimaschutz.</p>
<p><b>ESRS 2 Allgemeine Angaben</b></p>	<p><b>ESRS S1 Eigene Belegschaft</b> <b>ESRS G1 Unternehmensführung</b></p>	<p><b>ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer</b></p>	<p><b>ESRS E1 Klimawandel</b></p>

## Abkürzungsverzeichnis und Glossar

Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO)	Die Grundlage für die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Bericht werden Themen präsentiert, die entweder erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft haben oder für die finanzielle Lage und Entwicklung des Unternehmens relevant sind.
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
Doppelte Wesentlichkeitsanalyse	Die Methodik zur Evaluierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen. Sie beinhaltet die Betrachtung der Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft sowie die möglichen Risiken und Chancen für das Unternehmen, die sich aus Umwelt und Gesellschaft ergeben.
ESRS	European Sustainability Reporting Standards
GHG Protocol	Der weltweit führende Standard zur Treibhausgasbilanzierung.
Longlist	Die Gesamtheit aller identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen. Diese werden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse evaluiert: Die als wesentlich eingestuften Auswirkungen, Risiken und Chancen ergeben die Themen, die im Bericht ausführlich präsentiert werden.
Salzburger Verkehrsverbund	Der Zusammenschluss von Verkehrsverbundgesellschaft und Verkehrsunternehmen.
Salzburger Verkehrsverbund GmbH	Die Bezeichnung für die Verkehrsverbundgesellschaft (im Mittelpunkt dieses Berichts).
SCGK	Salzburg Corporate Governance Kodex; Leitfaden zur weiteren Verbesserung der Unternehmenssteuerung und -aufsicht sowie zur Transparenz für Unternehmen, an denen das Land oder die Stadt Salzburg beteiligt ist.
THG	Treibhausgas

## Statement der Geschäftsführung

Mit der im Frühjahr 2026 in Kraft getretenen Omnibus-Richtlinie entfällt für die Salzburger Verkehrsverbund GmbH die Pflicht, den Nachhaltigkeitsbericht zu erstellen und zu veröffentlichen. Wir haben uns dennoch bewusst dafür entschieden, weil Klimaschutz Teil unserer DNA ist: Als Besteller und Koordinator des öffentlichen Verkehrs haben wir starke Hebel, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die Elektrifizierung der Busflotten wurde in Salzburg im Jahr 2025 konsequent fortgesetzt. Mit Maßnahmen wie der Einführung des Guest Mobility Tickets fokussieren wir uns im Tourismusland Salzburg verstärkt auch auf den Freizeitverkehr – über 3 Millionen Tickets wurden im Einführungsjahr an Übernachtungsgäste ausgegeben. Bei der Feinerschließung konnten wir mit unseren Salzburg Verkehr Shuttles die Fahrgastzahlen der Shuttles von 12.500 auf 46.000 fast vervierfachen. Das Fundament all dessen sind unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – umso mehr freut uns eine Zufriedenheitsquote von 89 % in der anonymen Befragung 2025.

Wir bleiben für Sie in Bewegung!

Johannes Gfrerer

Mai 2026

## Vorwort

### **Salzburg Verkehr verbindet.**

Ein Motto, das mehr sagt als tausend Worte. Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH ist die zentrale Stelle für öffentliche Mobilität im Bundesland Salzburg. Wir arbeiten eng mit Bund, Land, Städten, Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Partnern zusammen, um klimafreundliche, moderne und leistbare Mobilitätsangebote als echte Alternative zum Individualverkehr zu ermöglichen – für rund 70 Millionen Fahrgäste jährlich.

Als Unternehmen im Eigentum des Landes Salzburg ist es uns wichtig, offen und verantwortungsvoll über unsere Arbeit zu berichten. Gerade in Zeiten des Klimawandels und großer gesellschaftlicher Herausforderungen reicht es nicht, nur unsere Erfolge zu zeigen. Nachhaltigkeitsberichte bedeuten für uns auch, ehrlich darzustellen, wie unsere Tätigkeit Umwelt und Gesellschaft beeinflusst – und wie diese Aspekte unsere Entscheidungen und den Umgang mit Ressourcen heute und in Zukunft bestimmen.

Aus diesem Grund legen wir seit 2024 einen verstärkten Fokus auf das Nachhaltigkeitsmanagement. Im Jahr 2025 haben wir zum ersten Mal einen Nachhaltigkeitsbericht erstellt, den wir 2026 zum ersten Mal veröffentlichen. Der Bericht wurde auf Basis der in den beiden Berichtszeiträumen (2024 – 2025) gültigen European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erstellt. Er stellt keine Nachhaltigkeitserklärung im Sinne der CSRD dar.

Die Inhalte sind in vier Kapitel gegliedert. Im Kapitel 1 werden allgemeine Angaben gemäß ESRS 2 erläutert. Danach folgen drei Kapitel zu jenen Themen, die wir im Rahmen unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert haben. Ihre Reihenfolge spiegelt die Wirkungskette unserer Tätigkeit entlang der Wertschöpfungslogik wider.

## Nachhaltigkeitskennzahlen 2024 – 2025

Wirtschaftskennzahlen		
	2025	2024
Bilanzsumme (Mio. EUR)	104,9	124,6
Umsatzerlöse (Mio. EUR)	55,5	52,3
Leistungskennzahlen		
	2025	2024
Fahrgäste	70 Mio.	64 Mio.
Netzkarten-Nutzer:innen im Land Salzburg	119 Tsd.	116 Tsd.
Umweltkennzahlen		
	2025	2024
Treibhausgasemissionen aus eigener Betriebsaktivitäten (Scope 1&2) – “market-based“, CO <sub>2</sub> eq in Tonnen	10,73	10,61
Treibhausgasemissionen des Busverkehrs (Scope 3-1) – CO <sub>2</sub> in Tonnen	19 066,29	19 496,78
Emissionsintensität des Busverkehrs - gCO <sub>2</sub> pro Personenkilometer	91,88	97,12
Sozialkennzahlen		
	2025	2024
Anzahl Mitarbeiter:innen per 31.12.	62	60
Frauenquote	45,2%	46,7%

## Kapitel 1 – Allgemeine Angaben gemäß ESRS 2

*Ein wirksames Nachhaltigkeitsmanagement ist eine wichtige Voraussetzung für die langfristige Stabilität und Weiterentwicklung unseres Unternehmens. In diesem Kapitel beschreiben wir die grundlegenden Rahmenbedingungen unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie die Verantwortlichkeiten, Strukturen und Prozesse in der Salzburger Verkehrsverbund GmbH.*

### Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung

Die Nachhaltigkeitsinformationen in diesem Bericht beziehen sich ausschließlich auf die Salzburger Verkehrsverbund GmbH. Der Konsolidierungskreis entspricht dem Jahresabschluss des Unternehmens (ESRS 2 BP-1 5a-b).

Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH ist ein hundertprozentiges Tochterunternehmen des Landes Salzburg und wurde im Jahr 1995 gegründet. Ihre Aufgaben ergeben sich aus dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G<sup>1</sup>). Als Verkehrsverbundgesellschaft übernimmt sie insbesondere koordinierende, planerische und steuernde Aufgaben im öffentlichen Verkehr.

Im Bericht wird die Salzburger Verkehrsverbund GmbH als „wir“ oder „unser Unternehmen“ bezeichnet.

#### **Was macht eine Verkehrsverbundgesellschaft?**

In Österreich ist der öffentliche Verkehr in Verkehrsverbänden organisiert. Diese bündeln mehrere Verkehrsunternehmen innerhalb eines definierten geografischen Raums. Die Verkehrsverbundgesellschaft übernimmt dabei die organisatorische und koordinierende Rolle.

Zu den zentralen Aufgaben der Salzburger Verkehrsverbund GmbH zählen:

- die Verkehrsplanung und Fahrplangestaltung,
- die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen einschließlich der Durchführung von Ausschreibungen,
- die Bereitstellung von Fahrgastinformationen sowie Vertriebs- und Marketingaktivitäten,
- die Festlegung und Weiterentwicklung der Tarifstruktur sowie
- die Sicherstellung und Kontrolle einheitlicher Qualitätsstandards.

Die eigentliche Personenbeförderung erfolgt durch Verkehrsunternehmen, die ihre Leistungen im Auftrag des Verkehrsverbundes erbringen.

---

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den öffentlichen Verkehr in Österreich

## Unsere Wertschöpfungskette

Öffentliche Mobilität im Bundesland Salzburg entsteht durch das Zusammenspiel zahlreicher Akteur:innen. Wir arbeiten eng mit dem Eigentümer Land Salzburg, mit Gemeinden, Regional- und Tourismusverbänden sowie mit Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern zusammen.

Die Verkehrsunternehmen sind ein zentraler Bestandteil unserer Wertschöpfungskette. Sie erbringen in unserem Auftrag die Verkehrsleistungen. Die Vergabe erfolgt im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen. Während der Vertragslaufzeiten besteht eine laufende Zusammenarbeit, um eine verlässliche und qualitativ hochwertige Leistung für die Fahrgäste sicherzustellen.



Abbildung 1: Der Salzburger Verkehrsverbund

Unsere Fahrgäste stehen im Mittelpunkt der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Darüber hinaus betrifft unser Handeln auch die breite Öffentlichkeit, etwa Gemeinden, die sowohl von positiven Effekten des öffentlichen Verkehrs, wie der Steigerung der Lebensqualität durch eine bessere Anbindung, als auch von möglichen negativen Auswirkungen wie Lärmbelastung betroffen sein können.

Der Bericht berücksichtigt daher auch die Schnittstellen zu Partnern entlang der Wertschöpfungskette, um Auswirkungen, Risiken und Chancen für unser Unternehmen vollständig darzustellen (ESRS 2 BP-1 5c, ESRS G1-2 15a).

## Auswirkungen, Risiken und Chancen: Die Grundlagen der Berichterstattung

Die ESRS sehen vor, dass Unternehmen ihre nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen systematisch analysieren. Diese sogenannten IROs (Impacts, Risks and Opportunities) bilden die Grundlage für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Themen gelten als wesentlich, wenn sie entweder erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft haben oder für die finanzielle Lage und Entwicklung des Unternehmens relevant sind. Der Prozess zur Ermittlung der wesentlichen Themen wird im weiteren Verlauf dieses Kapitels erläutert.

## Umgang mit Schätzungen und Zeithorizonten im Bericht

Für das wesentliche Thema ESRS E1 – Klimawandel wird eine Treibhausgasbilanz dargestellt. Diese umfasst neben Emissionen aus der eigenen Tätigkeit auch indirekte Emissionen (Scope-3). Ein Teil dieser Emissionen basiert auf Schätzungen, da sie von Verkehrsunternehmen verursacht werden, auf deren Daten unser Einfluss begrenzt ist. Die Berechnungsmethodik sowie die zugrunde liegenden Annahmen und die Genauigkeit der Ergebnisse werden in Kapitel 4 detailliert beschrieben (ESRS 2 BP-2 10a-d). Die angewandten Berechnungsmethoden, Annahmen und Unsicherheiten werden transparent dargestellt. Für diesen Bericht wurden Emissionen aus dem Regionalbusverkehr berücksichtigt, da hier eine wesentliche Steuerungsmöglichkeit besteht. Eine Ausweitung auf weitere Scope-3-Kategorien wird in den kommenden Jahren geprüft.

Für die Berichterstattung gelten folgende Zeithorizonte (ESRS 2 BP-2 9a):

- kurzfristig: bis Ende 2025 (Berichtszeitraum)
- mittelfristig: bis Ende 2030
- langfristig: über 2030 hinausgehend

## Governance

### *Die Gremien des Unternehmens im Überblick*

Die Geschäftsführung ist das oberste Leitungsorgan der Salzburger Verkehrsverbund GmbH. Sie besteht aus einem Geschäftsführer. Die Geschäftsführung führt die Geschäfte eigenverantwortlich und vertritt das Unternehmen nach außen. Bei Abwesenheit erfolgt die Vertretung durch Prokurist:innen (ESRS 2 GOV-1 21a).

Der Aufsichtsrat unterstützt die Geschäftsführung und überwacht die Unternehmensführung. Er setzt sich aus Vertreter:innen des Eigentümers Land Salzburg sowie aus einer Vertretung der Arbeitnehmer:innen zusammen. Die Sitzungen finden regelmäßig statt (ESRS 2 GOV-1 21b).

Die Mitglieder der Leitungs- und Aufsichtsorgane verfügen über langjährige Erfahrung im öffentlichen Sektor und im Mobilitätsbereich. Diese Expertise unterstützt die sachgerechte Steuerung des Verkehrsverbundes (ESRS 2 GOV-1 21c).

Tabelle 1: Kennzahlen zu Diversität der Gremienmitglieder (ESRS 2 GOV-1 21d-e)

Geschäftsführung		
davon männlich	1	100%
davon weiblich	0	0%
Aufsichtsrat		
davon männlich	8	89%
davon weiblich	1	11%
Unabhängige Gremienmitglieder	0%	

### Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Überwachung nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgt über das interne Kontrollsystem (IKS), das auf dem COSO-I-Rahmenwerk basiert. Bisher lag der Schwerpunkt auf klassischen Geschäftsrisiken. Nachhaltigkeitsaspekte werden schrittweise integriert<sup>2</sup> (ESRS 2 GOV-1 22a).

Die Verantwortung für das IKS liegt bei der Geschäftsführung. Operativ wird sie durch den IKS-Koordinator unterstützt. Dieser koordiniert die Weiterentwicklung des Systems, überwacht dessen Wirksamkeit und berichtet regelmäßig an die Geschäftsführung.

Der IKS-Koordinator ist organisatorisch der Nachhaltigkeitsfunktion zugeordnet. Dadurch ist eine enge Verbindung zwischen Risiko- und Nachhaltigkeitsmanagement gewährleistet.

### Integration von Nachhaltigkeit in Steuerungsprozesse

Unser Unternehmen befindet sich derzeit in der schrittweisen Integration nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der zugehörigen Kennzahlen in die strategischen Prozesse und das interne Kontrollsystem. Grundlage hierfür ist die Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (ESRS 2 IRO-1).

Auf Basis dieser Analyse entwickeln wir parallel zur Aktualisierung des IKS-Handbuchs ein Nachhaltigkeitskonzept. Dieses legt Ziele, Maßnahmen, Zuständigkeiten sowie Überwachungs- und Berichtsmechanismen fest. Der Umsetzungsfortschritt wird im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung dargestellt (ESRS 2 BP-2 17a–e, ESRS 2 GOV-1 22d).

Das interne Kontrollsystem bildet den Rahmen für das Management traditioneller und nachhaltigkeitsbezogener Risiken. Für 2026 ist die Weiterentwicklung des IKS sowie die stärkere Integration von Nachhaltigkeit in Risikomanagement und Kontrollfunktionen geplant (ESRS 2 GOV-1 21b, ESRS 2 GOV-5).

Zur Unterstützung wurde eine Fachabteilung für Nachhaltigkeit eingerichtet. Sie koordiniert die strategische Ausrichtung des Nachhaltigkeitsmanagements, überwacht den gesetzlichen

<sup>2</sup> Grund dafür ist die Kernfunktion der Verkehrsverbundgesellschaft: Unser Unternehmen ist primär für koordinierende Tätigkeiten verantwortlich, während die Verkehrsunternehmen mit der operativen Leistungserbringung (Beförderung der Fahrgäste) betraut sind. In einer Gesamtbetrachtung des Verkehrsverbundes entstehen die wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen daher überwiegend bei den Verkehrsunternehmen. Dies führt dazu, dass sich die Schlüsselrisiken vor allem auf jene Risikoarten beziehen.

Rahmen und fungiert als zentrale Anlaufstelle. Zudem stellt sie den Wissenstransfer an Belegschaft sowie Leitungs- und Aufsichtsorgane sicher (ESRS 2 GOV-1 23).

Die Geschäftsführung war in die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse eingebunden und hat die Ergebnisse verabschiedet. Der Aufsichtsrat wurde über die Durchführung informiert (ESRS 2 GOV-1 21b). Darüber hinaus wird regelmäßig über den Integrationsfortschritt informiert. Der Aufsichtsrat erhält primär risikobezogene Informationen; mit der Erweiterung des IKS sollen Nachhaltigkeitsaspekte künftig systematischer in Entscheidungsprozesse einfließen (ESRS 2 GOV-2 26, ESRS 2 IRO-1 53c iii).

Tabelle 2: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS 2 Allgemeine Angaben

Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS 2 Allgemeine Angaben	
Umgesetzt	Geplant
Aufstellung eines internen Kontrollsystems (IKS) mit definierten Verantwortlichkeiten. Das IKS bildet den Rahmen für das Management traditioneller und nachhaltigkeitsbezogener Risiken.	Aktualisierung IKS Handbuch (2026)
Nachhaltigkeitsbezogene Risiken wurden erstmals im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifiziert.	Integration der Nachhaltigkeitsinhalte in Risikomanagement und Kontrollfunktionen (2026)

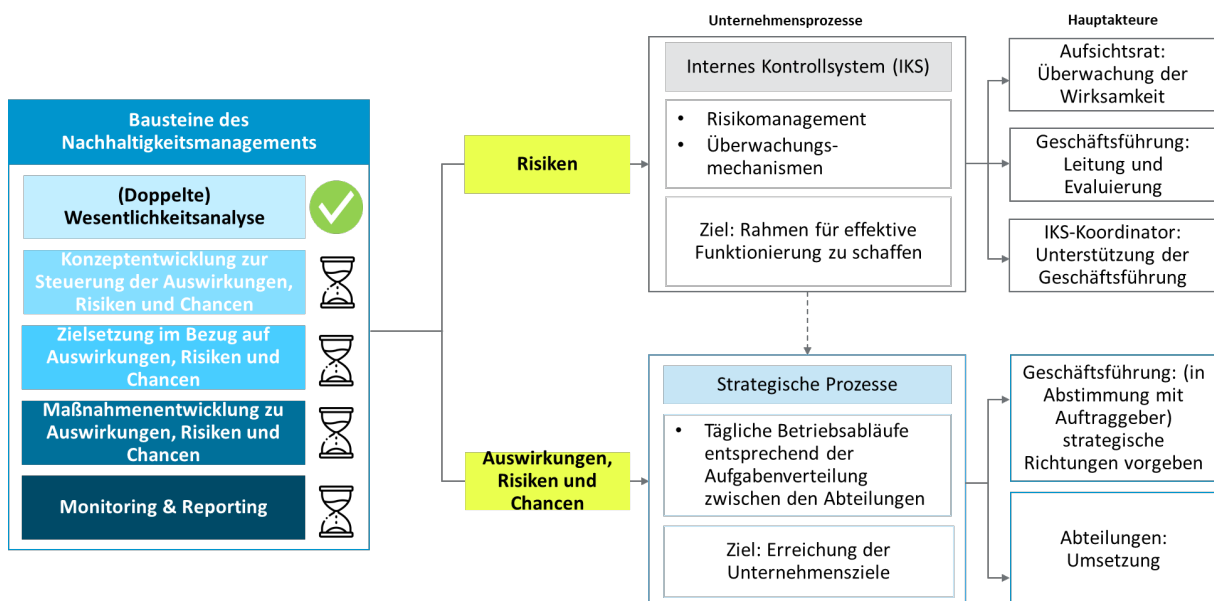


Abbildung 2: Integration der Bausteine des Nachhaltigkeitsmanagements in die Unternehmensprozesse

### Sorgfaltspflicht

Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH orientiert sich bei der Umsetzung der Sorgfaltspflicht an den Anforderungen der ESRS. Dazu zählen insbesondere:

- die Verankerung von Nachhaltigkeit in Governance, Strategie und Geschäftsmodell,
- die Einbindung relevanter Stakeholder,
- die Identifikation und Bewertung negativer Auswirkungen,

- die Umsetzung geeigneter Maßnahmen sowie
- die Überprüfung deren Wirksamkeit.

Die einzelnen Elemente der Sorgfaltspflicht sind in den beschriebenen Prozessen und Kapiteln des Berichts verankert.

*Tabelle 3: Erklärung zur Sorgfaltspflicht (ESRS 2 GOV-4)*

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Verortung in den Prozessen und im Nachhaltigkeitsbericht
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ESRS 2 SBM-3: Durchführung einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse, um die Auswirkungen des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft zu identifizieren. Die Analyse bildet die Grundlage für das Management dieser Themen und wurde unter Einbindung der Geschäftsführung durchgeführt.</li> <li>- ESRS 2 GOV-2: Die Geschäftsführung besitzt einen Überblick über die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen. Negative Auswirkungen werden als potenzielle Risikotreiber berücksichtigt. Im Rahmen der Integration von Nachhaltigkeit wird das interne Kontrollsystem zusätzlich zur bisherigen Fokussierung auf Risiken künftig auch Auswirkungen berücksichtigen.</li> </ul>
b) Einbeziehung betroffener Interessensträger	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ESRS 2 SBM-3, ESRS 2 IRO-1: Einbindung relevanter Stakeholder im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse. Die Einbeziehung spezifischer Stakeholdergruppen basiert auf den identifizierten Auswirkungen auf diese Gruppen. Über das geplante Management der wesentlichen Auswirkungen wird in den themenspezifischen Kapiteln berichtet.</li> </ul>
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ESRS 2 IRO-1, ESRS 2 SBM-3: Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse basiert auf einer strukturierten Bewertung negativer Auswirkungen, inklusive Schweregrad, Eintrittswahrscheinlichkeit, Zeithorizont und Verortung.</li> </ul>
d) Maßnahmen zum Umgang mit negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berichterstattung über bestehende und geplante Maßnahmen zum Umgang mit negativen Auswirkungen erfolgt in den themenspezifischen Kapiteln.</li> </ul>
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berichterstattung über angewandte und geplante Methoden zur Überprüfung der Wirksamkeit wird in den themenspezifischen Kapiteln offengelegt.</li> </ul>

### *Nachhaltigkeitsberichterstattung als Teil des internen Kontrollsystems*

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung ist als wesentlicher Unternehmensprozess im internen Kontrollsystem berücksichtigt. Risiken im Zusammenhang mit der Berichterstattung werden systematisch bewertet.

Derzeit erfolgt die Berichterstattung freiwillig. Dennoch orientiert sie sich an den geltenden ESRS-Standards, um Transparenz, Vergleichbarkeit und Glaubwürdigkeit sicherzustellen und Reputationsrisiken zu vermeiden.

Die Gesamtverantwortung für die Berichterstattung liegt bei der Bereichsleitung Finanzen, Datenanalyse und Nachhaltigkeit, unterstützt durch den Nachhaltigkeitsbeauftragten und den IKS-Koordinator (ESRS 2 GOV-5).

## Strategie und Geschäftsmodell

### *Unser Geschäftsmodell und unsere Wertschöpfungskette*

Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH ist die Verkehrsverbundgesellschaft im Salzburger Verkehrsverbund.

Unser Geschäftsmodell ist auf folgende Tätigkeiten aufgebaut (ESRS 2 SBM-1 40a i-ii):



*Abbildung 3: Die Tätigkeiten der Salzburger Verkehrsverbund GmbH*

Im Mittelpunkt unserer Tätigkeit stehen die Fahrgäste des Salzburger Verkehrsverbundes. Alle Personen (und Tiere - unter Einhaltung einschlägiger Vorgaben) mit gültigem Fahrschein werden vom Verkehrsverbund befördert. Die Aufgabe der Fahrgastbeförderung übernehmen die Verkehrsunternehmen.

Um einen breiten und leistbaren Zugang zu qualitativ hochwertigen Mobilitätsdienstleistungen sicherzustellen, sind unsere Tarife vergleichsweise günstig ausgestaltet. Die niedrigen Tarife sowie die Finanzierung des Verkehrsangebots sind nur durch Tarifstützungen und Beiträge der öffentlichen Hand möglich. Vor diesem Hintergrund orientieren wir uns an privatwirtschaftlichen Maßstäben, um den Bedarf an öffentlicher Finanzierung möglichst gering zu halten (ESRS 2 SBM-1 40a-b, ESRS 2 SBM-1 42).

**Das oberste Ziel unseres Unternehmens ist es, Mobilität für unsere Kund:innen vielfältig, effizient und leicht zugänglich zu gestalten. Wir sind offen für innovative Technologien und kontinuierliche Weiterentwicklung und sehen öffentliche Mobilität als ein zentrales Mittel, Alternativen zum Individualverkehr zu schaffen, Treibhausgasemissionen zu reduzieren und so zur Erreichung globaler Klimaziele beizutragen (ESRS 2 SBM-1 40e-g).**

Unsere Unternehmensstrategie und der damit verbundene Maßnahmenplan für die Periode 2024 – 2027 basieren auf neun strategischen Säulen:

Tabelle 4: Die strategischen Säulen der Salzburger Verkehrsverbund GmbH

<b>Mitarbeiter-Entwicklung</b> Zielbild: Struktur für nachhaltige MA-Entwicklung ist etabliert	<b>Kooperation</b> Zielbild: Schnittstellen und Rolle des SVG im Zusammenspiel Stadt & Land Salzburg ist definiert	<b>Transformation</b> Zielbild: Basis für geänderten Auftrag ist gelegt: SVG von der Clearingstelle zum Mobilitätsanbieter
<b>Ausrichtung</b> Zielbild: Basis für interne Orientierung zu Zielen, Aufgaben und Handlungsfeldern ist gelegt	<b>Optimierung</b> Zielbild: Systeme und Prozesse sind so ausgerichtet, dass sie effizient, transparent und datenbasiert abgewickelt werden können	<b>Führung</b> Zielbild: Zukunftsgerichtete Führung ist auf breite und kompetente Beine gestellt. Operativer Betrieb läuft reibungslos
<b>Finanzierung</b> Zielbild: Finanzierung über die Periode 2028 hinaus ist gesichert	<b>Nachhaltiges Bestellwesen</b> Zielbild: SVG fördert Umstieg auf klimaneutrale Fahrzeuge über Bestellwesen	<b>Harmonisierung</b> Zielbild: Kompetenzverteilung zwischen Eigentümer und SVG ist geklärt

Mit jeder zusätzlich beförderten Person wächst unser positiver Beitrag in mehreren umwelt- und gesellschaftsrelevanten Bereichen (z. B. Klimaschutz, Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit). Unser Geschäftsmodell und unsere Strategie stehen damit im Einklang mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit – mit Raum für kontinuierliche Verbesserungen, wie etwa der Umstellung auf alternativen Antrieb.

Als Besteller erfolgt unser Beitrag zu vielen Nachhaltigkeitsaspekten indirekt. Dennoch bietet unsere Rolle als Verkehrsverbundgesellschaft einen wesentlichen Hebel, um verbundweit positive Auswirkungen und Chancen zu fördern sowie negative Auswirkungen und Risiken zu mindern.

In den nachfolgenden Kapiteln berichten wir über die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie über unsere bestehenden und geplanten Ziele und Maßnahmen. Wir zeigen dabei außerdem das Zusammenspiel zwischen unserer Unternehmensstrategie und den Nachhaltigkeitsaspekten auf (ESRS 2 SBM-1 40e-g).

### *Zusammenarbeit mit unseren Stakeholdern*

Wir legen großen Wert auf klare und transparente Kommunikation – sie ist eines unserer wichtigsten Prinzipien, welche auch in unserem Verhaltenskodex definiert ist.

Die Einbindung unserer Stakeholder erfolgt auf verschiedenen Ebenen, mit unterschiedlichen Inhalten und Frequenzen. In kritischen Fällen steht allen Stakeholdern unser Beschwerdemanagementsystem zur Verfügung. Darüber hinaus bestehen informelle Kanäle für Rückmeldungen, die zeitnah bearbeitet werden. Bei der Entscheidung über die Einbindung der jeweiligen Stakeholdergruppen wurden sowohl ihre Rolle in unserer Wertschöpfungskette als auch ihre Betroffenheit durch nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen unseres Unternehmens berücksichtigt.

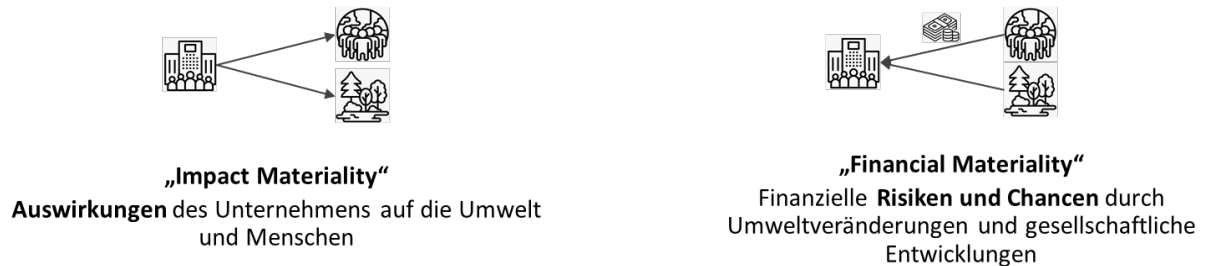
Die folgende Tabelle liefert einen detaillierteren Überblick über unseren Stakeholder-Dialog (ESRS 2 SBM-2 45, ESRS S4.SBM-2, ESRS S4-2).

*Tabelle 5: Überblick über den Stakeholder-Dialog in der Salzburger Verkehrsverbund GmbH*

<b>Stakeholderkategorie</b>	<b>Methode der Einbindung</b>	<b>Ziel der Einbindung</b>	<b>Beteiligung an der doppelten Wesentlichkeitsanalyse</b>
Mitarbeiter:innen	Regelmäßiger Austausch zwischen Geschäftsführung, Betriebsrat und Belegschaft (z. B. Meetings)	Identifikation und Bewertung von Auswirkungen auf Mitarbeitende sowie Ableitung relevanter Risiken und Chancen	Ja
Eigentümer/Auftraggeber (Land Salzburg)	Strategischer Austausch auf Leitungsebene, operativer Austausch in Fachbereichen (z. B. Verkehrsplanung)	Abstimmung strategischer Prioritäten sowie Identifikation wesentlicher Risiken und Chancen aus Sicht des Eigentümers	Ja
Verkehrsunternehmen	Regelmäßiger Austausch (v. a. Qualitätsmanagement, Finanzen)	Identifikation von Auswirkungen entlang der Wertschöpfungskette sowie Bewertung operativer Risiken und Chancen (u.a. Qualitätskriterien)	Ja
Fahrgäste	Laufender Dialog (Beschwerdemanagement, Kundencenter)	Identifikation wesentlicher Auswirkungen auf Fahrgäste sowie Ableitung von Verbesserungsmaßnahmen	Ja
Regionalverbände	Anlassbezogener Austausch	Berücksichtigung regionaler Auswirkungen sowie Identifikation relevanter Risiken und Chancen auf regionaler Ebene	Ja
Kooperationspartner	Anlassbezogener Austausch	Identifikation von Chancen zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen sowie Bewertung potenzieller Risiken	Ja
Medien	Anlassbezogener Austausch	Information der Öffentlichkeit über relevante Entwicklungen sowie Wahrnehmung externer Erwartungen	Nein
Forschungseinrichtungen	Anlassbezogener Austausch	Entwicklung innovativer Lösungsansätze sowie Identifikation zukünftiger Chancen	Nein

## Erläuterungen zur doppelten Wesentlichkeitsanalyse

Zur Sicherstellung, dass im Nachhaltigkeitsbericht ausschließlich wesentliche Themen behandelt werden, wurde eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Vorgaben der ESRS durchgeführt. Eine schematische Darstellung der zugrunde liegenden Analyseprinzipien ist in der nachstehenden Grafik dargestellt.



*Abbildung 4: Betrachtungsfelder der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse*

Die Durchführung der doppelten Wesentlichkeitsanalyse ist ein zentraler Schritt zur Integration von Nachhaltigkeit in unsere Unternehmensprozesse:

- Strategisch ermöglicht die Ermittlung wesentlicher Themen ein effektives Management einschließlich der Entwicklung von Konzepten, der Festlegung von Zielen, der Maßnahmenplanung sowie der Überwachung der Zielerreichung.
- Operativ unterstützt die Integration wesentlicher Risiken, Auswirkungen und Chancen die Weiterentwicklung unseres internen Kontrollsystems und ermöglicht deren Steuerung auf strategischer und operativer Ebene (ESRS 2 IRO-1 53d-g).

Der Prozess der Wesentlichkeitsanalyse bestand aus fünf Hauptschritten (ESRS 2 IRO-1 53a-c ii):

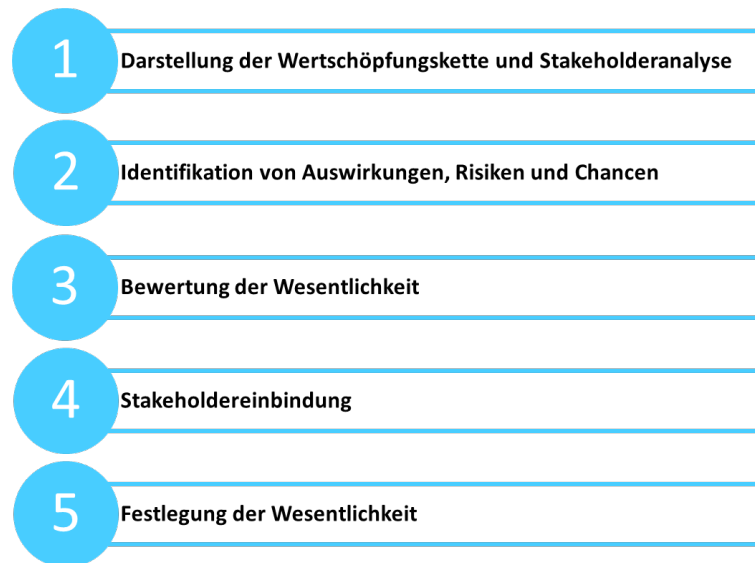


Abbildung 5: Der Prozessablauf der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

#### 1. Darstellung der Wertschöpfungskette und Stakeholderanalyse

Im ersten Schritt wurde die Wertschöpfungskette des Unternehmens analysiert, einschließlich einer Bewertung unserer Stakeholder mit besonderem Fokus auf Nachhaltigkeitsrelevanz. Ziel war es, sicherzustellen, dass die Analyse die gesamte Bandbreite potenziell wesentlicher Themen abdeckt.

#### 2. Identifikation von Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs)

Im zweiten Schritt wurden IROs im gesamten Geschäftsbetrieb identifiziert. Dabei konzentrierten wir uns auch auf Aspekte entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, bei denen zu erwarten ist, dass die Salzburger Verkehrsverbund GmbH Steuerungsmöglichkeiten hat. Zusätzlich wurden die Wechselwirkungen und Abhängigkeiten zwischen den IROs betrachtet. An der Identifikation haben die betroffenen Fachabteilungen bis hin zur Bereichsleitererebene mitgewirkt, um eine möglichst vollständige Erfassung der zu bewertenden Auswirkungen, Risiken und Chancen sicherzustellen. Die daraus entstandene Longlist ist über die Wesentlichkeitsanalyse hinaus ein wichtiges Instrument, um unsere Tätigkeiten aus Nachhaltigkeitssicht kontinuierlich zu beobachten, zu analysieren und bei Bedarf anzupassen – auch wenn einzelne Themen nach der in Kapitel 3 erläuterten Methodik derzeit nicht als wesentlich eingestuft wurden.

### 3. Wesentlichkeitsbewertung

In diesem Schritt wurde die im vorherigen Schritt erstellte Liste potenziell wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen unter Einbeziehung von Bereichsleiter:innen und Fachexpert:innen bewertet. Alle Kriterien wurden auf einer Skala von „sehr gering“ (1) bis „sehr hoch“ (6) eingeschätzt.

- Für die Impact Materiality (Wesentlichkeit der Auswirkungen) wurden sowohl negative als auch positive, tatsächliche und potenzielle Auswirkungen betrachtet. Negative Auswirkungen wurden anhand der Kriterien Ausmaß, Umfang und Unabänderlichkeit (zusammen: Schweregrad) bewertet. Bei positiven Auswirkungen wurde der Schweregrad anhand des Ausmaßes und des Umfangs bewertet. Zusätzlich wurde bei potenziellen Auswirkungen die Eintrittswahrscheinlichkeit berücksichtigt. Aus diesen Werten wurde ein Wirkungs-Index gebildet. Bei Auswirkungen, die entlang der vor- bzw. nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert wurden, wurde aufgrund des begrenzten Einflusses des SVG ein Gewichtungsfaktor von 0,8 angewandt.
- Für die Financial Materiality (finanzielle Wesentlichkeit) wurde ein Risiko- und Chancen-Index gebildet, bestehend aus Schweregrad und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Ein einheitlicher Schwellenwert von 4 wurde verwendet. Alle IROs mit einem Indexwert über diesem Schwellenwert galten als wesentlich. Zusätzlich wurden alle IROs mit einem Schweregrad von 5 oder 6 unabhängig von der Eintrittswahrscheinlichkeit als wesentlich eingestuft – dies dient der Priorisierung gravierender negativer Auswirkungen. Ein Nachhaltigkeitsaspekt (Thema) gilt als wesentlich, wenn mindestens eine der identifizierten Auswirkungen, Risiken und/oder Chancen den festgelegten Wesentlichkeitsschwellenwert überschreitet.

### 4. Stakeholdereinbindung

Die relevantesten Stakeholdergruppen wurden in den Prozess mittels Umfrage eingebunden. Ihre Bewertungen erfolgten auf Ebene der ESRS-Themenstandards, unabhängig von den unternehmensinternen Ergebnissen.

Die Ergebnisse der Umfrage (Abbildung 5) zeigen, dass insbesondere bei unserer Stakeholdergruppe Fahrgäste umweltbezogene Themen im Vergleich zu sozialen Aspekten die höchste relative Priorität besitzen. Gemeinsam mit der Wahrnehmung des öffentlichen Verkehrs als umweltfreundliche Alternative deutet dies klar darauf hin, dass die nachhaltigen Merkmale unserer Dienstleistungen einen wichtigen Wettbewerbsvorteil darstellen.

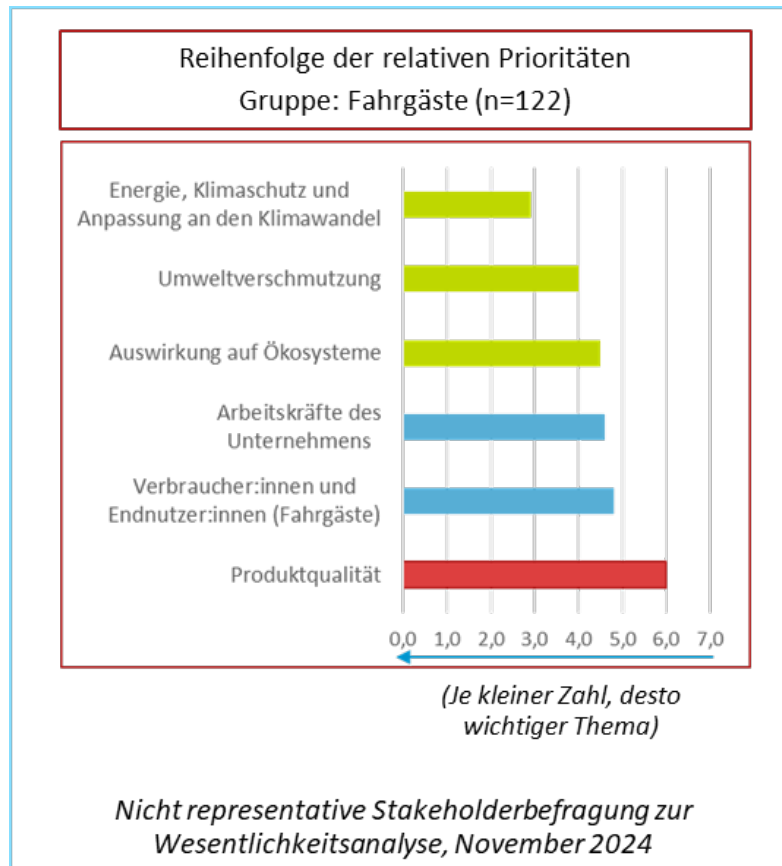


Abbildung 6: Ergebnisse der Stakeholder:innenbefragung

## 5. Festlegung der Wesentlichkeit

Abschließend wurden die Ergebnisse der internen und externen Bewertungen zusammengeführt und im Rahmen eines Workshops diskutiert. Die Geschäftsführung war in diesen Workshop eingebunden und somit direkt an der Festlegung der wesentlichen Themen beteiligt. Im Rahmen des Workshops wurde die Plausibilität der identifizierten wesentlichen Themen überprüft. Zudem wurde diskutiert, inwieweit zusätzliche Themen – die auf Basis der Methodik nicht als wesentlich eingestuft wurden – dennoch als wesentlich berücksichtigt werden sollten.

Die folgende Abbildung zeigt die Wesentlichkeitsmatrix mit den jeweiligen ESRS-Themenstandards und ihrer Einordnung im System der finanziellen und auswirkungsbezogenen Wesentlichkeit. Die als wesentlich identifizierten Themen sind im grauen Bereich der Abbildung dargestellt. Themen, die sich an der Grenze zur Wesentlichkeit befinden, wurden – sofern sie

im Falle einer Realisierung besonders gravierende Auswirkungen hätten – in die Wesentlichkeit aufgenommen und sind in roten Rechtecken gekennzeichnet.

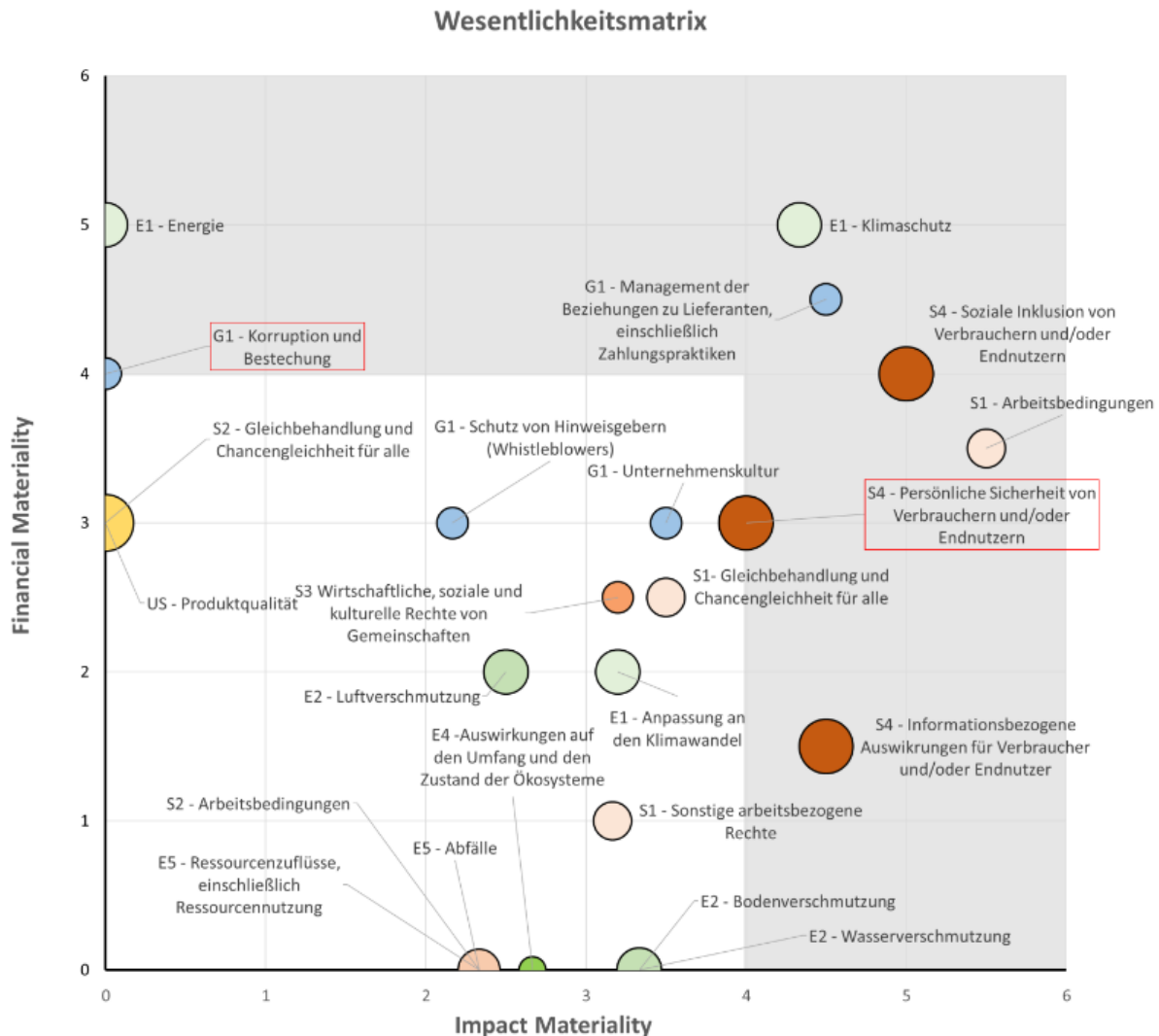


Abbildung 7: Wesentlichkeitsmatrix

Die Analyse hat ergeben, dass für die Salzburger Verkehrsverbund GmbH Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit folgenden Nachhaltigkeitsaspekten wesentlich sind:

- ESRS E1 Klimawandel
- ESRS S1 Eigene Belegschaft
- ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer
- ESRS G1 Unternehmensführung

Die Details zu diesen Themen werden in den folgenden Kapiteln erläutert. Um das Zusammenspiel zwischen Auswirkungen, Risiken, Chancen sowie unserem Geschäftsmodell, unserer Strategie und der Wertschöpfungskette nachvollziehbar darzustellen, orientiert sich

die Struktur der Berichtsabschnitte an unserer Wertschöpfungslogik (ESRS 2 SBM-3 48). Einen Überblick dazu gibt die nachfolgende Grafik.

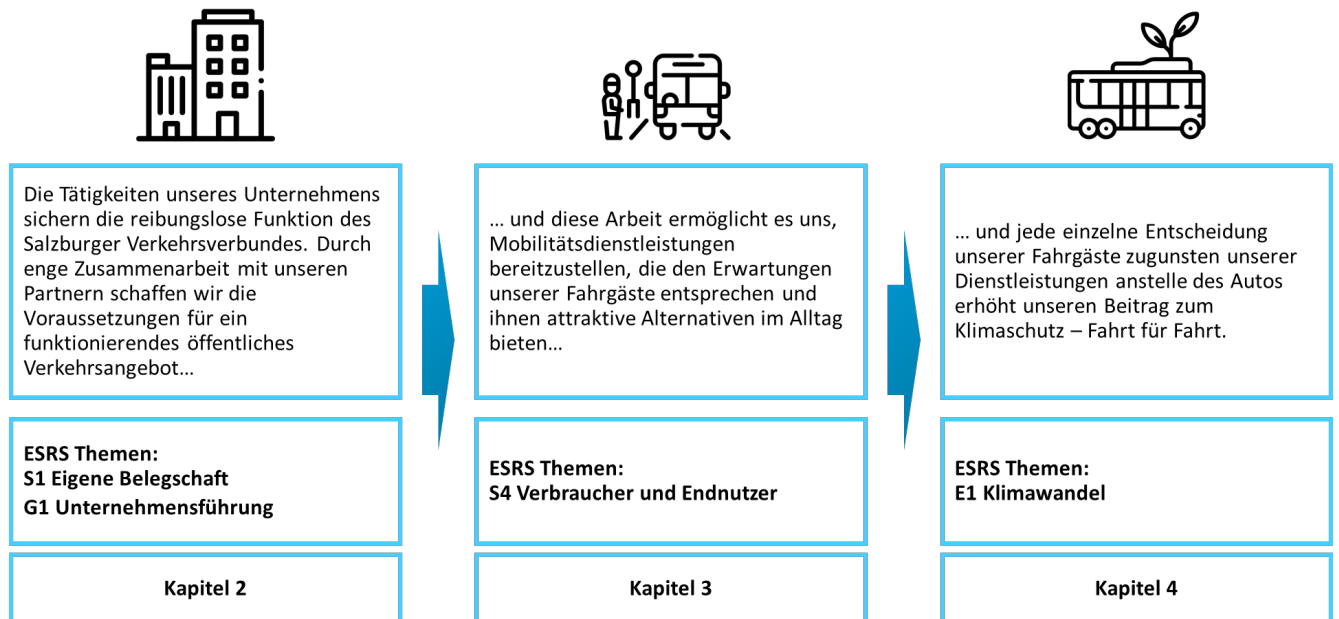


Abbildung 8: Der Aufbau der Berichtsabschnitte

## Kapitel 2 – Angaben zur eigenen Belegschaft und Unternehmensführung

### Eigene Belegschaft – ESRS S1

*Unsere Mitarbeiter:innen und unsere Geschäftsführung bilden die Grundlage unseres unternehmerischen Handelns und Erfolgs. Das Kapitel gibt einen Überblick über die Zusammensetzung, die Rahmenbedingungen und die Entwicklungsmöglichkeiten unserer Belegschaft.*

Die dynamische Entwicklung des öffentlichen Mobilitätsangebotes im Verkehrsverbund führte in den vergangenen Jahren zu einem entsprechenden Wachstum unseres Unternehmens. Innerhalb weniger Jahre erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeiter:innen von unter 50 Mitarbeiter:innen auf 62 bis Ende 2025.

Vor diesem Hintergrund wurde die Entwicklung der Mitarbeiter:innen als eine der neun strategischen Säulen für den Zeitraum 2024-2027 definiert. Sie umfasst folgende Maßnahmen (ESRS S1-5):

- Aufbau einer eigenen HR-Funktion und entsprechender Strukturen

Im Jahr 2025 wurde die Position HR-Generalist:in eingerichtet, um bisher auf mehreren Stellen verteilten Aufgaben im Personalbereich zu bündeln. Auf strategischer Ebene erfolgt eine enge Abstimmung mit den Bereichsleiter:innen zur Etablierung eines systematischen Recruitings. Auf operativer Ebene übernimmt die HR-Generalist:in eine zentrale Rolle in der Abwicklung von Bewerbungsprozessen sowie in der Standardisierung der Abläufe entlang des Employee Lifecycles. Zu den wesentlichen Zielsetzungen für das Jahr 2026 zählen die Modernisierung des Gehaltsschemas, die Vereinheitlichung von Stellenbeschreibungen und Vertretungsregelungen sowie die Automatisierung zentraler HR-Prozesse.

- Fachliche Weiterentwicklung und Employer Branding

Die Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen stellt einen wesentlichen Faktor für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens dar und wird entsprechend priorisiert. Die HR-Generalist:in arbeitet in enger Abstimmung mit den Bereichsleiter:innen an der Entwicklung geeigneter Weiterbildungsmaßnahmen. Eine zentrale Grundlage hierfür bilden die jährlich stattfindenden Mitarbeiter:innengespräche, in denen sowohl Entwicklungsbedarfe als auch Leistungsbewertungen erörtert werden. Darüber hinaus bestehen für die Bereichsleiter:innen Zielvereinbarungen mit der Geschäftsführung, deren Zielerreichung regelmäßig evaluiert wird (ESRS S1-13).

Im Bereich des Employer Branding steht die Steigerung der Attraktivität des Unternehmens als Arbeitgeber im Fokus. Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH bietet ein umfassendes Angebot an Zusatzleistungen, darunter ein Gleitzeitmodell, einen Kinderbetreuungszuschuss, ein Jobticket sowie weitere Mitarbeiterangebote und Maßnahmen der Gesundheitsvorsorge. Diese tragen wesentlich zur Sicherstellung attraktiver Arbeitsbedingungen und einer ausgewogenen Work-Life-Balance bei.

Die Wirksamkeit der gesetzten Maßnahmen sowie die allgemeine Zufriedenheit der Belegschaft werden im Rahmen einer jährlich durchgeführten Mitarbeiterbefragung erhoben. Die Ergebnisse der Befragung im Herbst 2025 zeigen bei hoher Beteiligung ein insgesamt sehr positives Bild. Mit einer Gesamtzufriedenheit von 89 Prozent und konsistent positiven

Ergebnissen über alle Themenbereiche hinweg bestätigt sich eine hohe Zufriedenheit innerhalb der Belegschaft. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen als Grundlage für die Ableitung weiterer Maßnahmen, insbesondere zur Verbesserung der bereichsübergreifenden Kommunikation und Aufgabenverteilung.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung stehen im Einklang mit den Resultaten der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. In die Analyse wurden alle Mitarbeiter:innen sowie im Unternehmen tätige selbstständige Personen einbezogen, wobei die Interessenvertretung durch den Betriebsrat erfolgte (ESRS S1.SBM-3 14a,c).

Die Analyse ergab, dass im Hinblick auf die eigene Belegschaft ausschließlich positive Auswirkungen als wesentlich eingestuft wurden (ESRS S1.SBM-3 14b,d, ESRS S1-4 38b,d,39,40). Ein wesentlicher Grund hierfür liegt darin, dass die Tätigkeiten der Mitarbeiter:innen überwiegend in den Büroräumlichkeiten in Salzburg ausgeführt werden und daher nur in geringem Ausmaß arbeitsbedingten Gefährdungen ausgesetzt sind.

Das Unternehmen ist Teil einer Wertschöpfungskette, die eine umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr darstellt und somit zur Reduktion von Treibhausgasemissionen beiträgt. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die gesellschaftliche und wirtschaftliche Transformation hin zu klimaneutralen Technologien und Prozessen keine negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft hat (ESRS S1.SBM-3 14e).

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

*Tabelle 6: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS S1*

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS S1	Art	Verortung			Zeitraum		
		Upstream	Unternehmen	Downstream	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Gewährleistung der <b>Stabilität der Beschäftigung</b> und <b>erhöhter Arbeitsplatzsicherheit</b> durch <i>unbefristete Verträge</i>	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
<b>Überschaubare und planbare Arbeitszeiten</b> durch eine <i>Gleitzeitvereinbarung</i>	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
<b>Verbesserte Möglichkeit zur Durchsetzung von Arbeitnehmerinteressen</b> und Rückendeckung in Problemfällen durch die Existenz, das proaktive	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x

Agieren und Kommunizieren des Betriebsrates							
Die Möglichkeit zu <b>flexiblen Arbeitszeiten</b> ( <i>Gleitzeitmodell</i> ) und <b>Teilzeit für Angestellte</b> in besonderen Lebenssituationen hat positive Auswirkungen auf das Wohlbefinden und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden, indem es eine <b>bessere Work-Life-Balance ermöglicht</b>	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x

Wesentliche Grundlagen für die Steuerung der identifizierten Auswirkungen bilden die zwischen Geschäftsführung und Betriebsrat abgeschlossenen Vereinbarungen, insbesondere zur Arbeitszeitgestaltung. Die Betriebsvereinbarung definiert die Rahmenbedingungen der Dienstverträge sowie grundlegende Arbeitszeitregelungen. Ergänzend konkretisiert die Gleitzeitvereinbarung diese Vorgaben, unter anderem im Hinblick auf Teilzeitmodelle (ESRS S1-1 17).

Zur Vermeidung negativer Auswirkungen stehen der Schutz vor Diskriminierung sowie die Achtung der Menschenrechte im Fokus. Entsprechende Grundsätze sind sowohl in der Betriebsvereinbarung als auch im unternehmensweiten Verhaltenskodex verankert. Dieser orientiert sich an internationalen Standards, darunter die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie der UN Global Compact (ESRS S1-1 20,21,23,24).

Die Mitbestimmung wird durch die kontinuierliche Zusammenarbeit zwischen Geschäftsführung und Betriebsrat sichergestellt. Ein regelmäßiger Austausch zu relevanten Themen der Belegschaft ist etabliert. Zudem ist der Betriebsratsvorsitzende Mitglied des Aufsichtsrats, wodurch die Interessen der Belegschaft auf allen Ebenen vertreten sind. Die Wirksamkeit dieser Zusammenarbeit wird anhand qualitativer Kriterien bewertet (ESRS S1.SBM-2, ESRS S1-27, ESRS S1-2, ESRS S1-4 38c).

Für die strukturierte Einbringung von Feedback, Anliegen und Verbesserungsvorschlägen wurde ein dreistufiger Ansatz implementiert (ESRS S1-3 32,33):

1. **Förderung einer offenen Feedbackkultur:** Die Belegschaft wird dazu ermutigt, Fragen oder Anliegen direkt an die jeweilige Bereichsleitung oder Geschäftsführung zu adressieren. Die flache Hierarchie des Unternehmens unterstützt diesen direkten Austausch.

2. **Anonyme Feedbackbox:** Über eine physisch im Büro eingerichtete Feedbackbox können Mitarbeiter:innen anonym Vorschläge, Hinweise oder Beschwerden einbringen. Die eingehenden Meldungen werden durch den Betriebsrat entgegengenommen und zur weiteren Bearbeitung weitergeleitet.
3. **Hinweisgebersystem:** Über eine auf der Unternehmenswebseite bereitgestellte Plattform können Verstöße gegen interne Richtlinien oder gesetzliche Vorgaben gemeldet werden. Anonyme Meldungen sind möglich und gewährleisten den Schutz der hinweisgebenden Person vor potenziellen Repressalien.

### *Kennzahlen zur eigenen Belegschaft*

Die untenstehende Tabelle fasst die wichtigsten Kennzahlen zu unseren Arbeitnehmer:innen und im Unternehmen tätigen freie Dienstnehmer:innen zusammen (Bezugszeitpunkt jeweils 31.12.).

*Tabelle 7: Merkmale der Arbeitnehmer:innen und Fremdarbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1-6 50a-b,d, ESRS S1-7 55)*

	2025			2024		
	Weiblich	Männlich	Insgesamt	Weiblich	Männlich	Insgesamt
Zahl der Arbeitnehmer:innen	28	34	62	28	32	60
<i>davon Arbeitnehmer:innen mit unbefristeten Verträgen</i>	28	33	61	28	32	60
<i>davon Arbeitnehmer:innen mit befristeten Verträgen</i>	0	1	1	0	0	0
<i>davon Vollzeitkräfte</i>	18	29	47	16	28	44
<i>davon Teilzeitkräfte</i>	10	5	15	12	4	16
Zahl der freien Dienstnehmer:innen	2	1	3	3	1	3

*Tabelle 8: Mitarbeiter:innenfluktuation (ESRS S1-6 50c)*

	2025	2024
Gesamtzahl der Arbeitnehmer:innen, die das Unternehmen im Berichtszeitraum verlassen haben	13	3
Quote der Arbeitnehmer:innenfluktuation	21,0%	5%

*Tabelle 9: Verteilung der Arbeitnehmer:innen nach Altersgruppen (ESRS S1-9 66b)*

	Zahl der Arbeitnehmer:innen	
	2025	2024
Unter 30 Jahren	12	12
Zwischen 30-50 Jahren	34	34
Über 50 Jahren	16	14

*Tabelle 10: Geschlechterverteilung in der Führungsebene (Abteilungsleiter:innen) (ESRS S1-9 66a)*

2024 – 2025 (unverändert)	Weiblich	Männlich
Abteilungsleiter:innen	2 (33,3%)	4 (66,7%)

Gleichzeitig Veröffentlichung gemäß ESRS S1-13 83a, da alle Abteilungsleiter:innen an Schulungen teilgenommen haben

*Tabelle 11: Anspruch auf Arbeitsfreistellungen aus familiären Gründen (ESRS S1-15)*

	2025	2024
Zahl der Arbeitnehmer:innen, die Anspruch auf eine Arbeitsfreistellung aus familiären Gründen haben	62*	60*
Zahl der Arbeitnehmer:innen, die eine Arbeitsfreistellung aus familiären Gründen in Anspruch genommen haben	11	7
<i>davon weiblich</i>	6	3
<i>davon männlich</i>	5	4

\*entspricht 100% der eigenen Belegschaft

## Unternehmensführung – ESRS G1

Wir sind als Verkehrsverbundgesellschaft verantwortlich für die Koordination des Verkehrsverbunds und dadurch für die Aufrechterhaltung öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen. Das Management der Beziehungen zu den Verkehrsunternehmen stellt ein zentrales Element unserer Governance dar. Die Bedeutung dieser Aspekte wird durch die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (Tabelle 10) bestätigt.

Tabelle 12: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS G1.IRO-1

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS G1	Art	Verortung			Zeitraum		
		Upstream	Im Unternehmen	Downstream	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Durch öffentliche Ausschreibungen und klar definierten Bewertungskriterien haben auch kleinere Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, Mitglied des Verkehrsverbunds zu werden und sich auf die Salzburg Verkehrsverbund GmbH als verlässlichen, von der öffentlichen Hand unterstützten Partner zu stützen.	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
Finanzielles Risiko durch rechtliche Konsequenzen, einschließlich Strafen und Sanktionen bei Vorkommnissen von Korruption und Bestechung	Risiko		x		x		
Ausschreibungen geben auch kleinen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit Kooperationspartner zu werden, daher vielfältigere Partnerschaften möglich, das flexible Angebot wirkt sich positiv auf unser Unternehmen aus	Chance		x		x		

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen erfolgt ein wesentlicher erster Schritt über Ausschreibungsverfahren gemäß den geltenden rechtlichen Vorgaben. Dadurch wird allen interessierten Unternehmen eine diskriminierungsfreie Teilnahme ermöglicht. Die Zuschlagserteilung erfolgt nach dem Bestbieterprinzip auf Basis ausschließlich objektiv und transparent definierter Kriterien. Dabei werden soziale sowie umweltbezogene Aspekte im Vergabeprozess berücksichtigt (ESRS G1-2 15b).

Im operativen Geschäft handeln wir neben den gesetzlichen Anforderungen auch auf Grundlage der Werte, Prinzipien und Vorgaben des Salzburg Corporate Governance Kodex (SCGK) sowie unseres unternehmensinternen Verhaltenskodex (ESRS G1-1 9).

Die Einhaltung des SCGK wird jährlich im Corporate Governance-Bericht an den Aufsichtsrat und damit an die Vertreter:innen des Eigentümers Land Salzburg berichtet. Der Verhaltenskodex unterstützt die operative Umsetzung dieser Vorgaben und stellt ein einheitliches Verständnis der Unternehmenswerte sicher. Sowohl die Geschäftsführung als auch der Aufsichtsrat verfügen über langjährige Erfahrung in leitenden Funktionen im öffentlichen Sektor. Dadurch besteht umfassende Expertise in Fragen der Organisations- und Unternehmensführung, die aktiv in die Steuerung des Salzburger Verkehrsverbundes einfließt (ESRS G1.GOV-1 5a-b). Dies unterstützt die Vermittlung der Unternehmenswerte, wie in der nachstehenden Grafik (Abbildung 5) dargestellt.






 Ehrlichkeit und Transparenz	 Respekt, Fairness und Interessenkonflikte	 Verantwortlichkeit	 Integrität	 Nachhaltigkeit
Wir kommunizieren klar und vollständig, vermeiden Missverständnisse und jede Form von Korruption. Der Kodex gibt Orientierung, z. B. im Umgang mit Geschenken und Einladungen.	Wir begegnen Kolleginnen, Kundinnen und Partner*innen mit Respekt und Fairness. Der Kodex hilft uns, Interessenkonflikte offen und fair zu lösen.	Wir halten Richtlinien ein, gehen sorgfältig mit Daten um und beachten die Unterschriftenregelungen. Als Unternehmen des Landes Salzburg tragen wir eine besondere Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit.	Auch in schwierigen Situationen handeln wir nach unseren Prinzipien und stellen die Interessen von Unternehmen und Gesellschaft über persönliche Vorteile	Wir berücksichtigen ökologische und soziale Aspekte in allen Entscheidungen. Als wichtiger Akteur der Verkehrswende stehen wir für offenen Dialog mit unseren Stakeholdern.

Abbildung 9: Unsere Grundwerte

Der Verhaltenskodex enthält verbindliche Regelungen zur Vermeidung von Korruption und Bestechung, einschließlich Vorgaben zu Geschenkkannahmen und Einladungen. Er steht im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption (ESRS G1-3 18). Der Compliance Officer unterstützt bei der Auslegung der Regelungen und erstellt bei Bedarf schriftliche Stellungnahmen als unverbindliche Empfehlung. Alle Mitarbeiter:innen wurden in den Verhaltenskodex eingewiesen, einschließlich Personen in Funktionen mit erhöhtem Korruptionsrisiko (ESRS G1-1 10g, ESRS G1-3 20,21). Dies umfasst insbesondere Mitarbeitende mit Zahlungs- oder Kassenverantwortung, u.a. in der Finanzabteilung sowie im Kundencenter (ESRS G1-1 10h). Im Berichtszeitraum 2025 wurden keine Verstöße oder Verdachtsfälle festgestellt (ESRS G1-4).

Gemäß den Ergebnissen unserer Wesentlichkeitsanalyse wird auch im Rahmen bestehender Vertragsbeziehungen ein faires Geschäftsverhalten sichergestellt. Eine zentrale Grundlage bildet das Zahlungsverhalten. Als von öffentlicher Hand finanziertes, gemeinnütziges Unternehmen erfolgt eine verlässliche und fristgerechte Begleichung eingehender Rechnungen. Die Verarbeitung erfolgt systemgestützt unter Einhaltung der vereinbarten Zahlungsfristen (ESRS G1-2 14).

Das Hinweisgebersystem steht internen und externen Stakeholdern zur Meldung von Missständen oder Rechtsverstößen bei der Salzburger Verkehrsverbund GmbH, einschließlich der Möglichkeit anonymer Meldungen, offen. Eingehende Hinweise werden unverzüglich, unabhängig und objektiv geprüft und bearbeitet. Hinweisgeber:innen erhalten innerhalb von drei Monaten eine Rückmeldung zu ergriffenen oder geplanten Maßnahmen. Das System

gewährleistet die vertrauliche Behandlung von Meldungen sowie den Schutz vor Repressalien (ESRS G1-1 10a,c,e, ESRS G1-6).

*Tabelle 13: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS S1 Eigene Belegschaft und ESRS G1 Unternehmensführung*

Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS S1 Eigene Belegschaft und ESRS G1 Unternehmensführung	
Umgesetzt	Geplant
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Belegschaft und Unternehmensführung wurden identifiziert.	Überprüfung und Anpassung der Kernprozesse (u.a. Vergabeverfahren) unter Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Aspekte (2026)
Qualitative Ziele im HR-Management und Bestellwesen wurden definiert.	
Ein rechtlich geprüftes Ausschreibungsverfahren stellt die Gleichbehandlung aller Bieter sicher.	
Die Position HR-Generalist:in zur Stärkung der Mitarbeiterentwicklung wurde eingerichtet.	

## Kapitel 3 – Angaben zu unseren Fahrgästen – ESRS S4

### Übersicht der Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Strukturen, Prozesse, Richtlinien und strategische Ausrichtungen dienen der Erreichung des übergeordneten Unternehmensziels, gemeinsam mit unseren Partnern Mobilitätsdienstleistungen zur höchsten Qualität bereitzustellen. Diese zeichnen sich durch Sicherheit, Verlässlichkeit, Attraktivität und Zugänglichkeit aus und stellen eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Die Fahrgäste stehen dabei im Mittelpunkt der Leistungserbringung. Die Leistungen werden bedarfsorientiert gestaltet, von der Entwicklung der Ticketprodukte über die Kommunikation der Angebote bis hin zum strukturierten Umgang mit Rückmeldungen, Kritik und Verbesserungsvorschlägen zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Dienstleistungen.

Die Einbindung der Fahrgäste erfolgte im Rahmen des Stakeholder-Einbindungsprozesses durch eine Bewertung der Wesentlichkeit einzelner Nachhaltigkeitsaspekte auf ESRS-Themenebene. Dadurch wurden deren Perspektiven systematisch in die Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen integriert. Die Geschäftsführung fungiert als zentrale Schnittstelle zu öffentliche Entscheidungsträger:innen und stellt die Berücksichtigung der Interessen der vertretenen Bevölkerung sicher (ESRS S4-2 20).

Die nachfolgende Tabelle stellt die Ergebnisse der Analyse der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Fahrgäste dar (Tabelle 11) (ESRS S4-4 31c, 33a-b).

Tabelle 14: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS S4 (ESRS S4.SBM-3)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS S4	Art	Verortung			Zeitraum		
		Upstream	Im Unternehmen	Downstream	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Alle Fahrgäste können ihr Recht auf Meinungsfreiheit ausüben, indem sie ihre Meinungen über die Services von SVG sowohl persönlich im Kundenzentrum als auch online frei äußern und damit zur Verbesserung der Dienstleistung beitragen, was zu erhöhter Kundenzufriedenheit führen kann.	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
Regelmäßige Pressemitteilungen und Fahrgastinformationen zu verschiedenen Ausfällen oder Änderungen sowie Echtzeit-Lösungen wie die Salzburg Verkehr App unterstützen die Fahrgäste bei der Planung ihrer Reise und sorgen für eine bessere Informationsversorgung.	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x

Die Bereitstellung von Informationen auf Englisch informiert die große Anzahl ausländischer Touristen und verbessert deren Reiseerlebnis.	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
Durch relativ niedrige Tarife und Ermäßigungen (auch für sozial benachteiligte Personen, Kinder, Senioren und Jugendliche) erhalten alle Mitglieder der Gesellschaft Zugang zu den Angeboten des SVV.	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
Innovative und nachfrageorientierte Lösungen wie der Mikro-ÖV (Shuttle-System/Rufbus) führen zu verbesserter Anbindung von Gemeinden	Positive Auswirkung (tatsächlich)		x		x	x	x
Gefährdung der Gesundheit und Sicherheit bei Fehlverhalten der Busfahrer/Lokführer ist eine potenzielle Gefahr für Fahrgäste.	Negative Auswirkung (potenziell)			x	x	x	x
Die Ausweitung der Reichweite des Öffi-Angebots durch Ermäßigungen führt zu einem erhöhten Umsatz durch gesteigerten Fahrkartenverkauf.	Chance		x		x		

Die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen lassen sich drei übergeordneten Gruppen zuordnen:

- Informationsversorgung und Feedback
- Zugänglichkeit durch Reichweite und Tarifgestaltung
- Fahrgastsicherheit

Die ersten beiden Kategorien betreffen Tätigkeitsfelder, für die wir unmittelbar aufgrund gesetzlicher Vorgaben zuständig sind. Unsere Rolle im Bereich qualitätsbezogener Aspekte – insbesondere hinsichtlich der Fahrgastsicherheit – ist indirekter Natur und erfolgt über die Definition, Überwachung und Kontrolle festgelegter Qualitätskriterien (ESRS S4-4 31b, 32c, 34).

Wir folgen einem ganzheitlichen Ansatz, der sowohl die Sicherstellung und Weiterentwicklung unserer Dienstleistungen als auch das Management nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen einschließlich deren Vermeidung umfasst (ESRS S4-1 15, ESRS S4-4 31a). Dies beinhaltet eine durchgängige Betrachtung der User Experience entlang der gesamten Reisekette – von der Bedarfsauslösung über die Nutzung bis zum Abschluss der Reise. Ergänzend werden Rückmeldungen der Fahrgäste systematisch in die Weiterentwicklung der

Leistungen integriert. Nachfolgende werden die einzelnen Schritte der User Experience dargestellt, jeweils ergänzt um Maßnahmen zur Vermeidung negativer Auswirkungen und Risiken sowie zur Verstärkung positiver Auswirkungen und Chancen.

*Management der User Experience Journey mit Hinblick auf Auswirkungen, Risiken und Chancen (ESRS 2 S4.SBM-3, ESRS S4-4)*

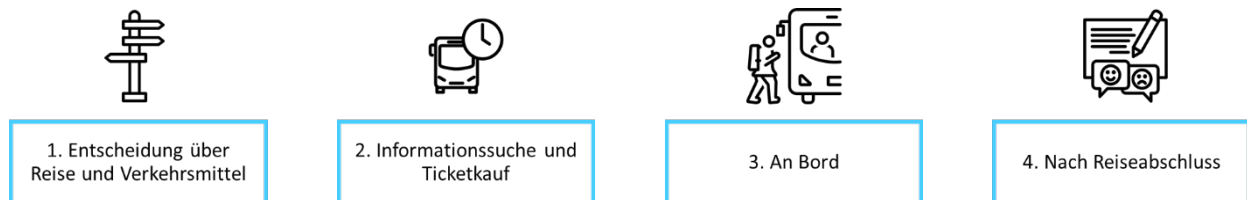


Abbildung 10: Schritte der User Experience

Schritt 1: Entscheidung über Reise und Verkehrsmittel

Die Reise unserer Fahrgäste beginnt bereits vor der eigentlichen Fahrt, mit dem Wunsch, von einem Ausgangsort zu einem beliebigen Zielort zu gelangen. Die Entscheidung über das dafür zu nutzende Verkehrsmittel wird von zahlreichen Faktoren, wie z. B. der Entfernung, der zur Verfügung stehenden Zeit, den Wetterbedingungen oder den Kosten beeinflusst. Doch eine Grundvoraussetzung für die Entscheidung zwischen mehreren Verkehrsmitteln oder einer Kombination daraus ist deren **Verfügbarkeit**. Unser wichtigstes Ziel in diesem Zusammenhang ist es, öffentliche Mobilitätslösungen so zu gestalten, dass sie möglichst vielen Entscheidungskriterien und Anforderungen gerecht werden und eine realistische Alternative darstellen. Dies ist auch in unserer Unternehmensstrategie verankert: die strategische Säule „Transformation“ sieht vor, dass wir die Rahmenbedingungen dafür schaffen, unser Unternehmen zu einem innovativen Mobilitätsanbieter weiterzuentwickeln.

Zentrale Steuerungshebel sind die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit über die Fahrplangestaltung. Diese erfolgt koordinierend unter Einbindung von Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Tourismus und Fahrgastfeedback. Ziel ist eine bedarfsorientierte, integrierte Angebotsplanung.

Zur Erweiterung der räumlichen Verfügbarkeit werden ergänzende Mobilitätsformen entwickelt, insbesondere bedarfsorientierte Mikro-ÖV-Angebote („Salzburg Verkehr Shuttles“) sowie ergänzende multimodale Systeme (z. B. Bikesharing ab 2026). Die Maßnahmen zielen auf eine Reduktion verkehrsbedingter Umweltwirkungen sowie eine Verbesserung der Flächenabdeckung ab.

## Salzburg Verkehr Shuttles

Das Salzburg Verkehr Shuttle ist eine barrierefreie, bedarfsorientierte Mobilitätslösung von Salzburg Verkehr, die als Ergänzung zum bestehenden öffentlichen Verkehr fungiert. Diese Shuttles fahren ohne fixen Fahrplan von Haltepunkt zu Haltepunkt – Fahrten können zu den Betriebszeiten nach Bedarf gebucht werden. Seit Ende 2025 sind in insgesamt sieben Gebieten Salzburg Verkehr Shuttles im Einsatz.

Diese Mobilitätslösung ermöglicht es, Bewohner:innen und Besucher:innen in geografisch zerstreuten und daher mit traditionellen Verkehrsmitteln schwer erreichbaren Regionen, eine günstige öffentliche Alternative zu nutzen. Die Salzburg Verkehr Shuttles werden zunehmend beliebter: Während im Jahr 2024 insgesamt 12 512 Personen dieses Angebot genutzt haben (eine Verdoppelung im Vergleich zu 2023), haben die Salzburg Verkehr Shuttles in 2025 45 942 Fahrgäste befördert.

Als Mobilitätsdienstleister ist es für uns wichtig, den Mobilitätsbedarf mit jeweils lokal verfügbaren Lösungen zu decken – unter Berücksichtigung gesellschaftlicher Aspekte wie der Überlastung unserer Straßen sowie umweltbezogener Auswirkungen (z. B. Treibhausgas- und Schadstoffemissionen). Nach diesem Prinzip arbeiten wir an der Integration weiterer Verkehrsmittel in unser Angebot. Als Ergebnis dieser Arbeit haben wir im Jahr 2024 wichtige Voraussetzungen für ein neues Bikesharing-System in der Stadt Salzburg geschaffen, welches im Jahr 2026 umgesetzt werden soll. Weitere Mobilitätsformen befinden sich in der Planungsphase.

Die bloße Existenz eines öffentlichen Mobilitätsangebots an einem bestimmten Ort ist zwar notwendig, aber nicht ausreichend, um Menschen mit Mobilitätsbedarf für unsere Dienstleistungen langfristig zu gewinnen. Ebenso wichtig ist, dass potenzielle Fahrgäste über ausreichend Informationen zu verfügbaren Verkehrsmitteln, Fahrplänen und Tickets verfügen (Schritt 2), sodass das tatsächliche Reiseerlebnis ihren Erwartungen entspricht (Schritt 3) und dass sie während der einzelnen Schritte sowie nach dem Abschluss der Reise die Möglichkeit haben, ihre Rückmeldungen zu äußern (Schritt 4).

### Schritt 2: Informationssuche und Ticketkauf

Die Sicherstellung eines niederschweligen Zugangs zu Mobilitätsinformationen und Tickets erfolgt über integrierte analoge und digitale Vertriebskanäle.

Dazu zählen Kundencenter und Callcenter sowie digitale Plattformen (Website, Apps, Social Media). Inhalte umfassen Fahrpläne, Echtzeitinformationen, Tarife und Buchungssysteme in deutscher und englischer Sprache. Die kontinuierliche Aktualität wird durch interne Fachbereiche sichergestellt.

Ergänzend werden Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsnutzung umgesetzt, insbesondere durch Mobilitätsbildung („Mobilität macht Schule“) sowie digitale Informationsangebote zur umweltfreundlichen Freizeitmobilität („Salzburg erfahren“).

Die Tarif- und Produktstruktur wird im Auftrag des Landes Salzburg sozial ausgestaltet und umfasst Ermäßigungen für definierte Zielgruppen sowie Barrierefreiheitsmaßnahmen. Neben B2C-Angeboten bestehen B2B-Kooperationen (z. B. Jobtickets, Veranstaltungs- und Tourismusmodelle) zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsnutzung im Arbeits- und Freizeitkontext.

Im Mai 2025 wurde das Guest Mobility Ticket eingeführt. Es stellt eine der größten Innovationen im Bereich der Ticketgestaltung dar. Das Guest Mobility Ticket ist ein Fahrgastticket für Urlaubsgäste, das die kostenfreie Nutzung des öffentlichen Verkehrs im gesamten Bundesland Salzburg ermöglicht. Alle Übernachtungsgäste, die im Gästemeldesystem angemeldet sind, erhalten das Guest Mobility Ticket für die gesamte Aufenthaltsdauer und sind zur Nutzung von Stadtverkehr, Bus sowie Nah- und Fernbahnverkehr im gesamten Bundesland Salzburg berechtigt. Bis zum 31. Dezember 2025 wurden 3 280 636 Tickets für insgesamt 14 257 044 Gültigkeitstage ausgegeben, was 73% aller Gästeaufenthalte im Bundesland entspricht. Das Guest Mobility Ticket hat das Potenzial, zur größten Mobilitäts- und gleichzeitig Klimaschutzmaßnahme des Landes zu werden, indem es die Gäste zur Nutzung öffentlicher Mobilität statt des eigenen Autos motiviert.

### Schritt 3: An Bord

Die operative Leistungserbringung während der Fahrt erfolgt durch Verkehrsunternehmen. Die Rolle der Verbundgesellschaft besteht im indirekten Management über Qualitätsvorgaben, Monitoring und Koordination.

Dies umfasst Leistungsvereinbarungen mit definierten Anforderungen an Servicequalität, Sicherheit und Verhalten sowie systematische Qualitätskontrollen (u. a. Vor-Ort-Checks und Echtzeitmonitoring). Im Berichtsjahr wurden über 295 Qualitätskontrollen durchgeführt; zentrale Sicherheitskriterien wurden ohne festgestellte Verstöße erfüllt.

Zusätzlich erfolgt eine kontinuierliche Abstimmung mit Verkehrsunternehmen, einschließlich Schulungs- und Informationsmaßnahmen zur Sicherstellung einheitlicher Qualitäts- und Verhaltensstandards.

### Schritt 4: Nach Reiseabschluss

Nach Reiseabschluss erfolgt die systematische Erfassung und Bearbeitung von Rückmeldungen über das Kundencenter. Beschwerden und Feedback werden dokumentiert, kategorisiert und in Zusammenarbeit mit relevanten Fachbereichen sowie Verkehrsunternehmen bearbeitet.

Im Berichtsjahr wurden 7 142 Beschwerden verarbeitet. Die Bearbeitung erfolgt strukturiert, fristgerecht und ohne Repressalien gemäß internen Compliance-Vorgaben (ESRS S4-2 20) (ESRS S4-3 25,26).

Rückmeldungen dienen zugleich als Input für die Weiterentwicklung des Angebots, insbesondere für Fahrplangestaltung, Ausschreibungen und Qualitätsverbesserungen. Dadurch wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess entlang der gesamten User Journey sichergestellt (ESRS S4-2 20d, ESRS S4-3 26).

Tabelle 15: Zahlen, Daten, Fakten (auch in Zusammenhang mit ESRS S4-4 31d)

	2025	2024
<b>Beförderte Personen (gesamt)</b>	70 Mio.	64 Mio.
<b>Beförderte Personen mit Salzburg Verkehr Shuttles</b>	45 942	12 512
<b>Durchschnittliche Anrufe im Call Center pro Tag</b>	121	126
<b>KlimaTicket Salzburg-Nutzer:innen im Land Salzburg</b>	65 190	64 636
<b>KlimaTicket Österreich-Nutzer:innen im Land Salzburg</b>	20 740	20 136
<b>Anzahl der Beschwerden im Verhältnis zu beförderten Personen (%)</b>	0,01%	0,01%
<b>Schüler:innen unterwegs mit SUPER-S'Cool-CARD</b>	33 263	31 557

Tabelle 16: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Fahrgäste)

Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS S4 Verbraucher:innen und Endnutzer:innen (Fahrgäste)	
Umgesetzt	Geplant
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Fahrgäste wurden identifiziert.	Umfassende Prozessentwicklung zur Verbesserung der User Experience, inklusive Strategie- und Maßnahmenplanung (2025–2026)
Qualitätsmanagement-Kriterien wurden festgelegt und werden verfolgt.	
Vorgaben für einen verantwortungsvollen Umgang mit Kunden sind definiert.	

## Kapitel 4 – Angaben zu unserer Rolle im Kontext des Klimawandels – ESRS E1

Der Klimawandel ist auch in Österreich und im Land Salzburg deutlich spürbar. Mit einer Erwärmung von 3,1 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau liegt das Ausmaß der Erwärmung deutlich über dem globalen Durchschnitt – mit gravierenden Folgen wie Temperaturextremen, Extremniederschlagsereignissen und Auswirkungen auf gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wohlstand.<sup>3</sup>

Die Rolle der Salzburger Verkehrsverbund GmbH ist im Kontext des Klimawandels vielschichtig:

- Einerseits ist der Verkehrssektor in Österreich der zweitgrößte Emittent von klimaschädlichen Treibhausgasen (29 % der Gesamtemissionen) und der einzige Sektor mit einem Emissionsanstieg seit 1990 (+44 %). Rund zwei Drittel dieser Emissionen stammen aus dem personenbezogenen Straßenverkehr, primär aus Fahrzeugen mit Diesel- und Benzinantrieb<sup>4</sup>.
- Andererseits leistet die öffentliche Mobilität einen wesentlichen Beitrag zur Emissionsreduktion. Die durchschnittlichen Emissionen pro Personenkilometer liegen signifikant unter dem Ausstoß eines durchschnittlichen PKWs mit konventionellem Antrieb.<sup>5</sup> Die Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel stellt somit einen zentralen Hebel des Klimaschutzes dar und erhöht zugleich die Relevanz klimabewusster Mobilitätsentscheidungen.
- Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH nimmt überwiegend eine indirekte Rolle in der Emissionsverantwortung ein, da sie selbst keine Fahrbetriebsmittel, keine großflächige Ladeinfrastruktur und nur begrenzte eigene Betriebsflächen unterhält.
- Gleichzeitig besteht als öffentlich finanzierte Verkehrsverbundorganisation eine besondere Verantwortung für den effizienten Einsatz öffentlicher Mittel sowie für die Sicherstellung klimabezogener Resilienz. Klimarisiken ergeben sich insbesondere aus physischen Auswirkungen (z. B. Extremwetterereignisse) sowie aus transitorischen Risiken (z. B. regulatorische Anforderungen zur Dekarbonisierung). Diese sind für die Stabilität des Mobilitätssystems wesentlich.<sup>6</sup>

Vor diesem Hintergrund stellen Klimaschutz und Klimawandelanpassung eine multidimensionale strategische Herausforderung dar. Entsprechende Aspekte sind zunehmend in der Unternehmensstrategie verankert und werden systematisch auf Governance- und Prozessebene weiterentwickelt.

Der Ansatz der Salzburg Verkehrsverbund GmbH basiert auf einem wissenschaftlich fundierten, am öffentlichen Auftrag ausgerichteten Verständnis von Klimamanagement. Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durchgeführte Bewertung ermöglicht eine strukturierte Identifikation wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen (ESRS 2 E1.IRO-1, ESRS E1-2). Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

---

<sup>3</sup> <https://aar2.ccca.ac.at/zusammenfassung>

<sup>4</sup> Umweltbundesamt: Nahzeitprognose der österreichischen Treibhausgas-Emissionen für das Jahr 2023.

<sup>5</sup> Umweltbundesamt: Emissionsfaktoren für Verkehrsmittel

<sup>6</sup> Ein Beispiel für diese Art der Kooperation wird bei der Präsentation unseres Mobilitätslabors Zukunftswege.at erläutert.

Tabelle 17: Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS E1.SBM-3

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – ESRS E1	Art	Verortung			Zeitraum		
		Upstream	Im Unternehmen	Downstream	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Beitrag zum Klimawandel durch THG-Emissionen von Fahrzeugen der Verbundpartner, die SVV als Besteller und Organisator des öffentlichen Verkehrs indirekt verursacht hat.	Negative Auswirkung (tatsächlich)		X		x	x	x
Beitrag zum Klimaschutz durch das breite Angebot und die geplante Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, was durch weniger PKW-Verkehr zur Verringerung von THG-Emissionen führt.	Positive Auswirkung (tatsächlich)		X		x	x	x
Erhöhte Aufwendungen für bezogene Leistungen durch Einkalkulierung der Kosten für Maßnahmen zur Einhaltung bestimmter Klimaschutzvorgaben (z.B. Umstellung auf E-Mobilität) seitens der Verkehrsunternehmen, was sich in den von ihnen angebotenen Tarifen widerspiegelt.	Risiko		X			x	
Erhöhung der Aufwendungen für bezogene Leistungen durch Einpreisung der Kosten von Energieeffizienzmaßnahmen oder gestiegener Energie/Treibstoffpreise seitens der Verkehrsunternehmen, was sich in den von ihnen angebotenen Tarifen widerspiegelt.	Risiko		X			x	
Umsatzsteigerungen aufgrund öffentlicher und politischer Bewegungen und Tendenzen, die zu erhöhter Nachfrage an nachhaltigen öffentlichen Mobilitätslösungen führen.	Chance		X			x	

Reduktion der Aufwendungen für bezogene Leistungen durch sinkenden Energieverbrauch bzw. niedrigere Energiepreise bei Verbundpartnern, bedingt durch Energieeffizienzmaßnahmen sowie den Einsatz erneuerbarer Energien wie Photovoltaikanlagen oder Wärmepumpen, was sich in den von ihnen angebotenen Tarifen niederschlägt.	Chance		X				x	
---	--------	--	---	--	--	--	---	--

Die Wesentlichkeitsanalyse hat ergeben, dass unsere Umweltleistung sich am besten durch die THG-Emissionen beschreiben lässt. Ziel ist die Minimierung der emissionsbezogenen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit. Ein erster Schritt ist dabei die Quantifizierung der Emissionen. Wir folgen dem Ansatz des GHG-Protokolls<sup>7</sup>, der weltweit führenden Methodik für Treibhausgasbilanzierung. Wir haben festgestellt, dass die Emissionen in Verbindung mit unserem Unternehmen in zwei Gruppen eingeteilt werden können. Basierend auf dieser Erkenntnis haben wir 4 Handlungsfelder definiert:

1. Handlungsfeld: Die Umweltleistung unseres Unternehmens weiter verbessern

In die erste Gruppe (1. Handlungsfeld) gehören Emissionen aus unseren eigenen Tätigkeiten als Verkehrsverbundgesellschaft:

- a. Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch unserer Dienst-PKWs (Scope 1) und aus dem Stromverbrauch des Elektroautos (Scope 2)

Das Unternehmen besaß 2 PKWs mit konventionellem Antrieb im Jahr 2024 (jeweils ein Diesel- und ein Benzinfahrzeug). Im Sommer 2025 wurde ein E-Auto angeschafft. Das neue Fahrzeug hat trotz des Wachstums der Nutzung von Dienst-PKWs zu einem leichten Rückgang der direkten Emissionen geführt (-5,5%). Wir erwarten die Verstärkung dieser Tendenz in den nächsten Jahren. Am Ende der Lebensdauer der bestehenden Fahrzeuge werden diese planmäßig ebenfalls durch E-Autos ersetzt.

Zu den indirekten Emissionen (Scope 2) gehören die Emissionen, die aus der Erzeugung des Stroms stammen, der für das Laden des Elektroautos notwendig ist. Da für den zur Beladung in Anspruch genommenen Strom kein von dem Anbieter ausgestellter Herkunftsnachweis vorliegt, wird in diesem Fall der „location-based“ Ansatz verwendet. Wir weisen darauf hin, dass drei Viertel des bezogenen Stroms von einem Anbieter mit Produkten auf Basis emissionsfreien Stroms stammen. Dadurch ist es begründet, davon auszugehen, dass der tatsächliche Emissionswert in diesem Fall niedriger ist als ausgewiesen.

- b. Emissionen in Verbindung mit unserem Bürogebäude und anderen genutzten Immobilien (Fernwärme- und Stromverbrauch, Scope 2)

<sup>7</sup> [GHG Protocol](#)

Der zweite Teil unserer eigenen Emissionen stammt aus dem Energieverbrauch unseres Bürogebäudes und Kellerabteils. Da wir keine Anlagen zur Energieerzeugung besitzen, decken wir unseren Energiebedarf vollständig aus extern bezogenen Quellen. Der von uns bezogene Strom stammt nach Anbieterangaben zu 100 % aus erneuerbaren Quellen und verursacht somit keine Scope-2-Emissionen (market-based). Die beschaffte Fernwärme stammt größtenteils aus fossilen Quellen. Es ist zu erwarten, dass dieser fossile Anteil in Zukunft seitens des Anbieters weiter zurückgeht, was zur Verringerung unserer THG-Emissionen beitragen wird.

Tabelle 18 präsentiert den Überblick der Emissionen aus unseren eigenen Tätigkeiten als Verkehrsverbundgesellschaft.

*Tabelle 18: Überblick der Emissionen aus den eigenen Geschäftstätigkeiten*

	THG-Emissionen (tCO <sub>2</sub> e)		
	2025	2024	Trend (2025/2024)
a. Emissionen aus der Treibstoffverbrennung der Dienst-PKWs (Scope 1)	5,70	6,05	-5,80%
Emissionen aus der Stromerzeugung für das Laden des E-Autos (Scope 2)			
"market-based"	0,75	-	
"location-based"	0,75	-	
b. Emissionen aus dem Energieverbrauch der Gebäude (Scope 2)			
"market-based"	4,28	4,56	-6,08%
"location-based"	39,16	35,08	+11,61%

#### „Market-based“ und „location-based“ Emissionen

Gemäß den Anforderungen des GHG Protocols sind für das Reporting der Scope-2-Emissionen zwei Ansätze erforderlich. Der „location-based“ Ansatz stellt die THG-Bilanz des Unternehmens dar mit der Annahme, dass der bezogene Strom der Emissionsintensität des österreichischen Stromnetzes entspricht. Im „market-based“ Ansatz sind hingegen anbieterspezifische Angaben zur Emissionsintensität berücksichtigt, was ein genaueres Bild der Unternehmensemissionen ergibt.

#### 2. Handlungsfeld: Die Dekarbonisierung des Verkehrsverbundes voranzutreiben

Der größere Teil der Emissionen (und gleichzeitig der wichtigste Hebel zur Emissionsreduktion) entsteht bei der Fahrgastbeförderung auf den Verbundlinien. Diese Emissionen, die um mehrere Größenordnungen über jenen der eigenen Geschäftstätigkeiten liegen, sind aus Sicht der Salzburger Verkehrsverbund GmbH indirekt. Grund dafür ist, dass die Fahrzeuge den Verbundpartnern gehören und von diesen betrieben werden. Da die Verbundpartner wirtschaftlich als unsere Dienstleister gelten, fallen diese Emissionen in die Kategorie 3.1 („Eingekaufte Waren und Dienstleistungen“) des GHG Protocols.

Als Verkehrsverbundgesellschaft und als Besteller von Leistungen im Geltungsbereich der Clean Vehicle Directive ist die Dekarbonisierung des Verkehrs eine große Priorität für unser Unternehmen.

### Clean Vehicle Directive

Die Clean Vehicle Directive (umgesetzt in Österreich durch das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz) verpflichtet öffentliche Auftraggeber, darunter auch die Salzburger Verkehrsverbund GmbH, Mindestquoten für saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge einzuhalten. Die Richtlinie betrifft hauptsächlich den Stadtverkehr.

Im Verkehrsverbund sind 2 Hauptkategorien von Fahrzeugen im Einsatz:

- Busse im Regional- und Stadtverkehr sowie im Micro-ÖV-Betrieb und
- Züge im Regional- und Fernverkehr.

Nach Betrachtung der Wesentlichkeit der einzelnen Quellen hinsichtlich Emissionsumfang, Steuerungsmöglichkeiten und rechtlicher Anforderungen konzentrieren wir uns in den ersten Berichtsjahren auf den Teil des Busverkehrs, wo wir als Besteller agieren. Zu dieser Kategorie gehören Regionalbuslinien sowie Stadtbuslinien ohne die Micro-ÖV-Linien und den Stadtverkehr in der Stadt Salzburg. Die analysierten Linien werden überwiegend durch Dieselsebusse bedient, mit einem wachsenden Anteil an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb (hauptsächlich E-Busse).

*Tabelle 19: Überblick der Emissionen des Verkehrsverbundes aus dem Busverkehr*

	2025	2024	Trend (2025/2024)
Laufleistung als Grundlage für die Berechnung (km)	20 901 080,01	21 003 562,89	-0,49%
Emissionen insgesamt (tCO <sub>2</sub> )	19 066,29	19 496,78	-2,21%
Emissionsintensität (gCO <sub>2</sub> /Pkm)	91,88	97,12	-5,39%

Im Vergleich zu 2024 wurde im Jahr 2025 ein leichter Rückgang bei den Gesamtemissionen (- 2%) sowie bei der Emissionsintensität pro Personenkilometer verzeichnet. Die Emissionsintensität betrug 2025 91,88 gCO<sub>2</sub>/Pkm, was im Vergleich zu Benchmarks ein leicht erhöhter Wert ist, jedoch lediglich die Hälfte des Werts eines durchschnittlichen PKW beträgt. Der Grund dafür ist, dass die analysierten Linien zu einem großen Anteil ländliche Gebiete mit geringer Auslastung bedienen, was den Intensitätswert wesentlich beeinflusst. Die Emissionsintensität der Haupt- sowie Stadtbuslinien liegt unter 50 gCO<sub>2</sub>/Pkm.

Die Berechnung der Emissionen erfolgte auf Basis einer Kombination aus Messdaten und qualitativen Schätzungen (in Fällen unvollständiger Datenerfassung). Bestehende Datenlücken wurden durch plausible Ersatzdaten auf Basis vergleichbarer technischer Fahrzeugparameter geschlossen. Die verbleibenden Unsicherheiten werden als nicht wesentlich für die Beurteilung

der Emissionsstruktur und Emissionsschwerpunkte eingeschätzt. Ziel der Bilanzierung ist ein belastbares Gesamtbild<sup>8</sup> zur Ableitung von Dekarbonisierungsmaßnahmen.

Die zentralen Dekarbonisierungspfade sind klar definiert und basieren insbesondere auf der schrittweisen Umstellung auf emissionsarme Fahrzeugtechnologien. Als Verkehrsverbundgesellschaft können wir diese Umstellung unterstützen, indem wir dazu bei den Ausschreibungen dazu planbare Rahmenbedingungen schaffen. So lassen sich die wesentlichen Herausforderungen des Übergangs (insbesondere jene, die aus den deutlich höheren Investitions- und Betriebskosten resultieren).

In den Folgejahren werden konkrete Zielpfade und Maßnahmenpläne entwickelt. Die Gesellschaft bekennt sich zum nationalen Ziel der Klimaneutralität Österreichs bis 2040 und strebt eine entsprechende Transformation ihres Geschäftsmodells an (ESRS E1-1, E1-4).

Ab 2026 liegt der Schwerpunkt auf der Identifikation und Bewertung geeigneter Maßnahmen zur Dekarbonisierung. Hierzu erfolgt eine umfassende Analyse relevanter Prozesse und Handlungsfelder.

Bereits umgesetzt ist die Bereitstellung erster E-Ladeinfrastruktur im Stadtverkehr Saalfelden seit Ende 2024. Diese Maßnahme unterstützt insbesondere die Umstellung in einem Bereich mit hohen Anforderungen an emissionsarme Antriebstechnologien und trägt zur operativen sowie finanziellen Entlastung der Verkehrsunternehmen bei. Als Betreiber dieser Ladeinfrastruktur sind die Emissionen in Verbindung mit dem bezogenen Strom als unsere indirekten Scope-2-Emissionen auszuweisen. Der bezogene Strom stammt zu 100% aus erneuerbaren Quellen und verursacht im Betrieb keine direkten Emissionen.

Tabelle 20: THG-Emissionen aus der Stromerzeugung für die Beladung der E-Busse

	THG-Emissionen (tCO <sub>2</sub> )	
	2025	2024
Emissionen aus der Stromerzeugung für die Beladung der E-Busse (Scope 2)		
"market-based"	0	-
"location-based"	33,47	-

<sup>8</sup> Für künftige Berichtsperioden ist eine schrittweise Schließung bestehender Datenlücken sowie die Erweiterung der THG-Bilanz um zusätzliche Scope-3-Kategorien vorgesehen. Im ersten Berichtsjahr wurden diese im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse noch nicht vollständig berücksichtigt. (ESRS 2 BP-2 10, 11)

<sup>9</sup> Die zugrunde liegenden Stromverbrauchsangaben wurden mithilfe des ausgabenbasierten (spend-based) Ansatzes ermittelt, da der Stromvertrag nicht zwischen dem Anbieter und der Salzburger Verkehrsverbund GmbH abgeschlossen wurde.

Ein weiterer Beitrag zur Verbesserung der Umwelleistung erfolgt über das Mobilitätslabor Zukunftswege.at, das als Innovations- und Entwicklungsplattform zur Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen dient.

### Zukunftswege.at

Zukunftswege.at ist das Mobilitätslabor im Salzburger Verkehrsverbund. Ziel des Labors ist es, den Verkehr in und um die Stadt Salzburg zu reduzieren, neu zu organisieren und umweltschonend zu gestalten. Im Fokus steht die Steigerung der Lebensqualität in der Stadt. Dabei spielt Technologieoffenheit mit Blick auf einen nahtlosen Übergang im Umweltverbund eine zentrale Rolle.

Das Mobilitätslabor fungiert als Anlaufstelle für Ideen und Projekte und entwickelt Lösungen gemeinsam mit einem breiten Partnernetzwerk – darunter Stadt und Land Salzburg, Forschungseinrichtungen, Universitäten sowie Unternehmen aus der Privatwirtschaft. Forschungspartner:innen erhalten zudem exklusive Datengrundlagen, um innovative Ideen unter sicheren Testbedingungen zu erproben und später in den Verkehrsbetrieb zu integrieren. Dazu zählen beispielsweise Verkehrsanalysen wie die Untersuchung priorisierter ÖV-Korridore für Regionalbusse in der Stadt Salzburg (inkl. Trassenanalyse) oder die Erprobung neuer Bodenmarkierungen am Kreisverkehr Austrasse zur besseren Radwegführung.

Die Arbeit des Mobilitätslabors beschränkt sich nicht auf den klassischen öffentlichen Verkehr. Zukunftswege.at ist maßgeblich an der Vorbereitung von Bike- und Carsharing-Systemen beteiligt und hat verschiedene Aspekte von Bikeability und Walkability analysiert.

Ein weiteres zentrales Projekt ist die Beteiligung am Forschungsprojekt OptiChargE, das auf die datenbasierte Optimierung des Lademanagements für batterieelektrische Busflotten abzielt. Anhand realer Lade- und Fahrdaten werden Modelle entwickelt und in eine ganzheitliche Lademanagementlösung integriert.

Darüber hinaus spielte das Team des Mobilitätslabors eine entscheidende Rolle bei der erfolgreichen Beantragung von Fördermitteln aus dem EBIN-Programm zur Beschaffung von E-Bussen. Dieses Programm hat in den letzten Jahren wesentlich zur Finanzierung der Umstellung auf E-Mobilität beigetragen.

Eine Zusammenfassung des Energieverbrauchs sowie Treibhausgasbilanz befindet sich in den nachfolgenden Tabellen:

*Tabelle 21: Energieverbrauch und Energiemix (ESRS E1-5)*

Energieverbrauch und Energiemix	2025	2024	Anmerkung
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohlerzeugnissen (MWh)	0	0	
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölzeugnissen (MWh)	18,51	19,36	Treibstoffverbrauch der Dienst-PKW's
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas (MWh)	0	0	
(4) Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen (MWh)	0	0	

(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen (MWh)	40,67	42,61	Fossiler Anteil der bezogenen Fernwärme in den genutzten Gebäuden
(6) Gesamtverbrauch fossiler Energie (MWh)	59,18	61,97	
Anteil fossiler Quellen am Gesamtenergieverbrauch (%)	16%	31%	
(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen (MWh)	0	0	
Anteil des Verbrauchs aus nuklearen Quellen am Gesamtenergieverbrauch (%)	0	0	
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfällen biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.) (MWh)	0	0	
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen (MWh)	320,64	136,45	Gesamtmenge des bezogenen Stroms und erneuerbarer Anteil der bezogenen Fernwärme
(10) Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt (MWh)	0	0	
(11) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie (MWh)	320,64	136,45	
Anteil erneuerbarer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (%)	84%	69%	
Gesamtenergieverbrauch (MWh)	<b>379,82</b>	<b>198,42</b>	
Energieintensität pro Nettoerlös (MWh/mEUR)	6,84	3,70	

Tabelle 22: Treibhausgasbilanz (ESRS E1-6)

	THG-Emissionen (tCO <sub>2</sub> )	
	2025	2024
Scope 1 Treibhausgasemissionen		
Scope 1 THG-Bruttoemissionen (t CO <sub>2</sub> e)	5,70	6,05
Scope 2 Treibhausgasemissionen		
Marktbezogene Scope 2 THG-Bruttoemissionen (t CO <sub>2</sub> e)	5,04	4,56
Standortbezogene Scope 2 THG-Bruttoemissionen (t CO <sub>2</sub> e)	73,38	35,08
Signifikante Scope 3 Treibhausgasemissionen		
Scope 3-1 Erworbene Waren und Dienstleistungen	19 066,29	19 496,78
Gesamte indirekte (Scope 3) THG-Bruttoemissionen	19 066,29	19 496,78

Der große Unterschied zwischen den Werten für die Jahre 2024 und 2025 ist auf die Inbetriebnahme der E-Ladeinfrastruktur in Saalfelden zurückzuführen. Parallel zum wachsenden Anteil von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb wird die Rollenaufteilung

zwischen der Verkehrsverbundgesellschaft und den Verkehrsunternehmen hinsichtlich des Betriebes der Ladeinfrastruktur zu einem wichtigen Thema. Sie wird im Rahmen der Maßnahmenplanung zur Dekarbonisation geklärt. Aus diesem Grund lässt sich die künftige Entwicklung des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen derzeit noch nicht abschließend abschätzen.

3. Handlungsfeld: Mit gezielten Maßnahmen und Kommunikation immer mehr Menschen zur Nutzung öffentlicher Mobilität gewinnen (ESRS E1-3)

Die Reduktion von Fahrzeugemissionen stellt den zentralen Klimaschutzbeitrag im Mobilitätssektor dar, da sie bei konstanten Betriebsparametern (z. B. Taktung, Angebot) unmittelbar zu geringeren Gesamtemissionen führt. Ein zusätzlicher wesentlicher Hebel ist die Fahrgastnachfrage: Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr erhöht die Nutzung emissionsärmerer Verkehrsträger und damit die erzielten Vermeidungseffekte.

Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen der Produktentwicklung, des Vertriebs und des Kundenservices als klimarelevant einzustufen. Sie tragen unmittelbar zur Nachfrageverschiebung und damit zur Emissionsreduktion bei.

Die Wahrnehmung der Klimawirkung wird durch hohe gesellschaftliche Akzeptanz unterstützt. Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse bestätigen die hohe Relevanz von Umwelt- und Klimaschutz für Fahrgäste und deren Vertrauen in das Angebot. Dieses Vertrauen bildet eine Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung von Qualität und Umwelleistung.

4. Handlungsfeld: Klimabezogene Risiken beobachten und rechtzeitig gegensteuern (ESRS 2 E1.IRO-1, ESRS 2 E1.SBM-3, ESRS E1-9)

Neben Klimaschutzpotenzialen bestehen wesentliche physische und transitorische Klimarisiken. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde erstmals eine qualitative Risikoanalyse durchgeführt, die Eintrittswahrscheinlichkeit, Zeithorizonte und potenzielle Auswirkungen berücksichtigt.

Physische Risiken umfassen insbesondere Auswirkungen von Extremwetterereignissen (z. B. Hitze, Starkregen) auf Infrastruktur, Betrieb und Leistungsfähigkeit des Verkehrsverbundes sowie der Verkehrsunternehmen.

Transitorische Risiken betreffen insbesondere regulatorische Anforderungen zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten sowie potenzielle finanzielle Auswirkungen durch volatile Energiepreise.

Die Risiken wirken überwiegend indirekt über die Verkehrsunternehmen als Leistungserbringer und können sich in der Folge auf die Stabilität des Gesamtsystems auswirken.

Auf Basis dieser Analyse wird das Nachhaltigkeitsmanagement weiterentwickelt. Im Jahr 2027 ist die Ausarbeitung einer strukturierten Methodik zur Klimarisikoanalyse und zum Monitoring vorgesehen. Diese soll datenbasierte Szenarioanalysen umfassen und als Grundlage für ein systematisches Risikomanagement sowie eine frühzeitige Steuerung klimabezogener Entwicklungen dienen. Damit wird zugleich ein Beitrag zum verantwortungsvollen Einsatz öffentlicher Mittel geleistet.

Eine Zusammenfassung der bisher durchgeführten und als nächstes angestrebten Schritte befindet sich in nachfolgender Tabelle.

*Tabelle 23: Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS E1 Klimawandel*

Meilensteine, Konzepte, Maßnahmen und Ziele in Verbindung zu ESRS E1 Klimawandel	
Umgesetzt	Geplant
Wesentliche klimabezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert	Durchführung einer quantitativen Resilienz- und Klimarisikoanalyse (2025 – 2026)
Erste Energie- und Treibhausgasbilanz (Scope 1-2 und Scope 3 Kategorie 1) erstellt.	Entwicklung eines Übergangsplans für direkte und indirekte Emissionen mit Zielsetzungen und Maßnahmen (2027)

## Zusammenfassung und Ausblick

In den Jahren 2024 und 2025 wurden wesentliche Grundlagen im Bereich Nachhaltigkeitsmanagement geschaffen. Insbesondere durch die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wurde ein systematisches Verständnis der Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft sowie der finanziellen Relevanz von Risiken und Chancen entwickelt.

Auf dieser Basis erfolgt in den kommenden Jahren die Weiterentwicklung von Strategie, Prozessen und Steuerungsinstrumenten mit dem Ziel eines wirksamen Managements von Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette.

Der Klimawandel stellt dabei eine komplexe Herausforderung dar, die unter anderem eine stärkere Quantifizierung klimabezogener Risiken auf Basis unterschiedlicher sozioökonomischer Szenarien erfordert. Zentrale Bedeutung hat hierbei der Übergang zu einer treibhausgasneutralen Wirtschaft. Für die Salzburg Verkehrsverbund GmbH bedeutet dies insbesondere die schrittweise Ermöglichung und Unterstützung der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen.

Nachhaltigkeit wird als vorausschauender Steuerungsansatz verstanden, der eine laufende Überprüfung und Weiterentwicklung bestehender Prozesse erfordert. Ziel ist die langfristige Sicherstellung hochwertiger öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen im Einklang mit ökologischen und gesellschaftlichen Anforderungen.

Der vorliegende Bericht stellt einen wesentlichen Ausgangspunkt dieser Entwicklung dar. In den kommenden Berichtsjahren erfolgt eine kontinuierliche Weiterentwicklung sowie die regelmäßige Berichterstattung über Fortschritte und Maßnahmen.

## Anhang 1 – Index der im Bericht befolgten Angabepflichten

ESRS	Titel	Wesentlichkeit	Kapitel	Seite	Erläuterung
ESRS 2 Allgemeine Angaben					
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	wesentlich	Kapitel 1	S. 1f	
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	wesentlich	Kapitel 1 Kapitel 4	S. 3, 35	
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	wesentlich	Kapitel 1	S. 3f, 22	
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	wesentlich	Kapitel 1	S. 6	
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	wesentlich	Anhang 1	S. 41	Die nachhaltigkeitsbezogene Leistung wird aktuell bei der Vergütung nicht berücksichtigt
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	wesentlich	Kapitel 1	S. 6	
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	wesentlich	Kapitel 1	S. 7	
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	wesentlich	Kapitel 1	S. 7f	
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	wesentlich	Kapitel 1	S. 9	
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	Kapitel 2, 3, 4	S. 6, 15, 17 24, 26, 31, 38	
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung	wesentlich	Kapitel 1	S. 6, 10,	

	und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen			11, 21, 30, 38	
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	wesentlich	Anhang 1	S. 41ff	
ESRS S1 Eigene Belegschaft					
S1.SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	wesentlich	Kapitel 2	S. 18	
S1.SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	Kapitel 2	S. 17	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	wesentlich	Kapitel 2	S. 18ff	
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	wesentlich	Kapitel 2	S. 18	
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	wesentlich	Kapitel 2	S. 18	
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	wesentlich	Kapitel 2	S. 17f	

S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	wesentlich	Kapitel 2	S. 16	
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	wesentlich	Kapitel 2	S. 19	
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	wesentlich	Kapitel 2	S. 19	
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	wesentlich	Anhang 1	S. 43	Anteil der Arbeitnehmer:innen mit tarifvertraglicher Abdeckung: 0%  Anteil der Arbeitnehmer:innen, die von Arbeitnehmervertretern abgedeckt sind: 100%
S1-9	Diversitätskennzahlen	wesentlich	Kapitel 2	S. 19f	
S1-10	Angemessene Entlohnung	nicht wesentlich			
S1-11	Soziale Absicherung	wesentlich	Anhang 1	S. 43	Alle Arbeitnehmer:innen sind gegen Verdienstauffälle aufgrund bedeutender Lebensereignisse abgesichert. Im Sozialversicherungsbeitrag sind folgende Beiträge enthalten: Krankenversicherung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pensionsversicherung</li> <li>• Unfallversicherung</li> <li>• Arbeitslosenversicherung</li> </ul>
S1-12	Menschen mit Behinderungen	nicht wesentlich			
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	wesentlich	Kapitel 2	S. 16, 20	

S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	wesentlich	Anhang 1	S. 44	Fälle von arbeitsbedingten Verletzungen, Erkrankungen und Todesfällen es unter seinen Arbeitskräften: 0
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	wesentlich	Kapitel 2	S. 20	
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	nicht wesentlich			
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	nicht wesentlich			
G1.GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	wesentlich	Kapitel 2	S. 22	
G1.IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	wesentlich	Kapitel 2	S. 21	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	wesentlich	Kapitel 2	S. 22f	
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	wesentlich	Kapitel 1 Kapitel 2	S. 2, 21f	
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	wesentlich	Kapitel 2	S. 22	
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	wesentlich	Anhang 1	S. 44	Keine Korruptions- oder Bestechungsfälle
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	nicht wesentlich			
G1-6	Zahlungspraktiken	wesentlich	Kapitel 2	S. 23	
ESRS S4 – Verbraucher:innen und Endnutzer:innen					

S4.SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	wesentlich	Kapitel 2	S. 9	
S4.SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	Kapitel 3	S. 24, 26	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	wesentlich	Kapitel 3	S. 25	
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	wesentlich	Kapitel 3	S. 9	
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	wesentlich	Kapitel 3	S. 28	
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	wesentlich	Kapitel 3	S. 24ff, 29	
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	wesentlich	Anhang 1	S. 45	Im Einklang mit unserem übergeordneten Ziel steht die Sicherstellung und kontinuierliche Weiterentwicklung qualitativ hochwertiger öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen. Dies umfasst direkt auch den Umgang mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Eine quantitative

					Zielsetzung ist für die kommenden Berichtsjahre geplant.
ESRS E1 – Klimawandel					
E1.GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	nicht wesentlich			Die nachhaltigkeitsbezogene Leistung wird aktuell bei der Vergütung nicht berücksichtigt.
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	wesentlich	Kapitel 4	S. 35	
E1.SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	wesentlich	Kapitel 4	S. 30f, 38	
E1.IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	wesentlich	Kapitel 4	S. 30, 38	
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	wesentlich	Kapitel 4	S. 30	
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	wesentlich	Kapitel 4	S. 38	
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	wesentlich	Kapitel 4	S. 35	
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	wesentlich	Kapitel 4	S. 36	
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	wesentlich	Kapitel 4	S. 37	
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen,	nicht wesentlich			

	finanziert über CO2-Zertifikate				
E1-8	Interne CO2-Bepreisung	nicht wesentlich			
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	wesentlich	Kapitel 4	S. 38	