Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

Rhenus Logistics Austria GmbH, Krems an der Donau

Die **Rhenus Logistics Austria GmbH** (nachfolgend RLA AT) ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Rhenus Beteiligungs GmbH, Krems an der Donau. Sie wird in den Konzernabschluss der Rethmann AG & Co. KG, Selm, einbezogen.

Die RLA AT bietet internationale, nationale multimodale Logistikleistungen und die Befrachtung von Verkehrsträgern an. Des Weiteren bietet RLA im Bereich Seefracht und Luftfracht Dienstleistungen sowohl für Import als auch für Export an.

Die Verwaltung und operative Leitung der RLA AT befindet sich in Krems an der Donau. Die Gesellschaft betreibt Zweigniederlassungen (Regionalstellen) in Wien und in Werndorf/Steiermark, Beteiligungen werden keine gehalten.

A. Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

Allgemeine Marktsituation

Im Jahr 2025 konnte die Wirtschaft in Österreich wieder ein Wachstum von 0,6% laut Angaben der Statistik Austria verzeichnen. Nach zwei Jahren des Wirtschaftsabschwungs wird das als Trendumkehr angesehen. Und das trotz des anhaltenden Ukrainekrieges, der weiterhin hohen Energiepreise in Europa bzw. in Österreich und der erratischen Wirtschaftspolitik der USA, die nicht nur Europa, sondern die ganze Welt beeinflusst und weiterhin verunsichert.

Hauptverantwortlich für das Wirtschaftswachstums von 0,6% war der Dienstleistungssektor mit +1,0% Wachstum sowie positive Beiträge aus der Investitionstätigkeit und den Konsumausgaben.

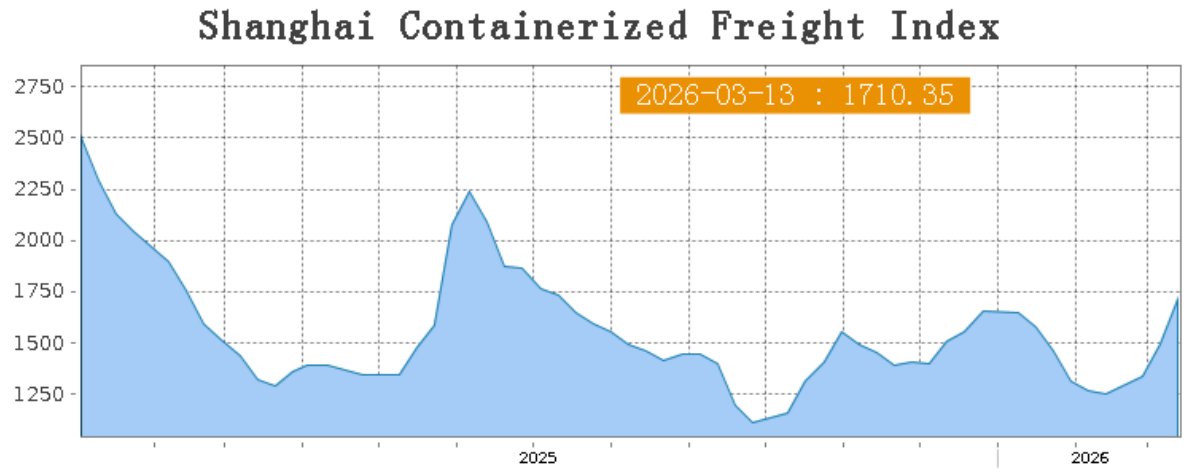
Geschäftsverlauf der Rhenus Logistics Austria GmbH 2025

Die Logistik-Wirtschaft 2025 in Europa befindet sich in einem Umwandlungsprozess, vom Reagieren auf Krisen – Pandemie, Ukraine-Krieg, geopolitische Spannungen, unterbrochene Lieferketten, hohe Inflation hin zu einem Markt, in dem Wettbewerbsvorteile durch Volatilität, Ressourcenverfügbarkeit und das Beherrschen der Betriebskosten ausschlaggebend sind und in der Stabilität des Marktes nicht mehr als gegeben angenommen werden kann. Die Produktionswirtschaft in Europa stabilisierte sich 2025, mit einer leichten Tendenz hin zu einem moderaten Wachstum. Das hatte auch Auswirkungen auf die Transportwirtschaft. Die Nachfrage nach Frachtraum begann etwas anzuziehen.

Bereich Seefracht:

Obwohl Binnenland, spielt die Seefracht für Österreich im internationalen Warenverkehr eine große Rolle, einerseits über die Häfen der Nord- und Ostsee, andererseits die Adria-Korridore. Die Containerfrachtpreise 2025 waren starken Schwankungen ausgesetzt.
Die Entwicklung der Frachtraten 2025 am Beispiel des Shanghai Containerized Freight Index für die Route Asien – Europa verdeutlicht das Bild. Nachdem das Weihnachtsgeschäft in QU IV 2024 zu einem moderaten Anstieg der Frachtraten führte, folgte bis Jahresmitte 2025 ein kontinuierlicher Rückgang der Frachtraten bis unter USD 1.250,-/TEU. Nach dem Sommer stiegen zwar die Frachtraten bis rd. USD 1.600,-/TEU, jedoch war die Nachfrage nach Frachtraum sehr verhalten und damit war auch eine nachhaltige Ergebnisverbesserung nicht gewährleistet.
Entwicklung SCFI-Index (Shanghai Containerized Freight Index).

Quelle: https://en.sse.net.cn/indices/scfinew.jsp



Die weitere Entwicklung ist, auch aufgrund der aktuellen geopolitischen Entwicklungen (Stichwort Iran-Krieg), sehr schwer vorhersehbar. Unter den Marktteilnehmern wird weiterhin verstärkt mit volatilen Frachtraten gerechnet.

Bereich Luftfracht:

Das Luftfrachtaufkommen in Österreich verzeichnete 2025 gegenüber dem Rekordjahr 2024 ein Minus von 3,7% auf 248.211 Tonnen, ein Hinweis auf gedämpfte konjunkturelle Dynamik im Frachtvolumen. Globale Marktentwicklungen in der Luftfracht wirken sich auch auf Österreich aus, weltweit volatile Tarif- und Handelsregime (z. B. durch US-Zölle) beeinflussen die Nachfrage und damit auch die Kosten im Luftfrachtbereich.

Bereich Commodity Fracht:

Wie bereits 2024 ist auch hier 2025 bei RLA AT das wirtschaftliche Umfeld sehr herausfordernd, verhaltene Nachfrage nach Transportvolumen im Baugewerbe als Folge der Flaute in dieser Branche (insbesondere im Hochbau) und stagnierende Nachfrage nach

Transportvolumen bei Handelskunden. Es werden jedoch große Anstrengungen zur Gewinnung von Neukunden unternommen. Die wirtschaftliche Entwicklung zeigt sehr verhalten Richtung Wachstum, ob das aber auf Grund der neuersten Entwicklungen in der Nah-Ost-Region von Dauer ist, wird sich zeigen.

Die finanzielle Lage des Unternehmens ist dennoch als gesichert zu bezeichnen. Der Rohertrag ist von EUR 5,22 Mio. auf EUR 5,77 Mio. gestiegen, das Eigenkapital hat sich leicht von EUR 1,79 Mio. auf EUR 1,87 Mio. erhöht. Die Bilanzsumme ist im Vergleich zum Vorjahr von EUR 8,5 Mio. auf EUR 9,3 Mio. gestiegen und die Eigenmittelquote beträgt damit rd. 20 % per 31.12.2025 (Vorjahr: rd. 21 %)

Das Ergebnis vor Steuern 2025 beträgt TEUR 729 (Vorjahr: TEUR 665) und ist damit um TEUR 64 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Eigenkapitalrentabilität beträgt 2025 39 % (Vorjahr: 37,1%). Die Umsatzrentabilität ist im Vergleich zum Vorjahr mit 2,0 % (Vorjahr: 2,1 %) nahezu ident.

Das kurzfristige Umlaufvermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 19,1 % oder um TEUR 1.020 erhöht. Das kurzfristige Fremdkapital ist gegenüber dem Vorjahr um 31,6 % oder um TEUR 676 gestiegen. Daher hat sich das Working Capital 2025 im Vergleich zum Vorjahr um TEUR 344 erhöht und beträgt zum 31.12.2025 TEUR 3.546.

Der Netto-Geldfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit beträgt 2025 TEUR 266 (Vorjahr: TEUR -356) und hat sich in Relation zum Umsatz von -1,1% auf 0,8% erhöht.

Der Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit beträgt 2025 TEUR -41 (Vorjahr: TEUR -14).

Der Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit beträgt 2025 TEUR -500 (Vorjahr: TEUR -2.000).

Die Mitarbeiteranzahl bleibt mit 36 unverändert.

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

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Generell ist der Ausblick für 2026 durchwachsen. Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa und auch in Österreich zeigt ein Bild, das sehr stark von externen Faktoren außerhalb Europas gekennzeichnet ist, vor allem der gegenwärtige Krieg im Nahen und Mittleren Osten sorgt für Unsicherheit. Die Wirtschaftsforschungsinstitute in Österreich gehen von einem gedämpften Wachstum von 0,5% aus. Damit sollte zwar die Zeit des wirtschaftlichen Abschwungs vorbei sein, aber die oben erwähnten Ereignisse im Nahen und Mittleren Osten werden ihre Auswirkungen bei anhaltenden Kämpfen in den nächsten Wochen und Monaten zeigen. Vor allem die steigenden Energiepreise und hier vor allem die erhöhten Treibstoffpreise und deren Auswirkungen auf die Logistikbranche führen zu einem erhöhten Kosten- und damit zu einem verstärkten Wettbewerbsdruck. Dazu kommt die weiterhin protektionistische und erratische Wirtschaftspolitik der US-amerikanischen Administration, die schon 2025 enorme Auswirkungen auf den globalen Handel zeigte und auch weiterhin zeigen wird.

Dieser Mix hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf RLA AT. Der Ausblick für RLA AT ist weiterhin verhalten. Der Markt und die Marktteilnehmer üben sich aufgrund der großen Unsicherheit in Abwarten und Zurückhaltung. Der am 28. Februar ausgebrochene Krieg im Nahen und Mittleren Osten ist nur der vorläufige Schlusspunkt in einer ganzen Reihe von negativen Entwicklungen.

Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

Risikomanagementsystem: Die wesentliche Aufgabe eines Risikomanagementsystems liegt in der frühzeitigen Erkennung möglicher Risiken und der Planung bzw. Veranlassung jener Maßnahmen, die nachteilige Auswirkungen negativer Entwicklungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens hintanhalten oder zumindest begrenzen. Zentraler Bestandteil des Risikomanagements ist die laufende Analyse der gesamtwirtschaftlichen und branchenspezifischen Entwicklung und deren voraussichtliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens. Die RLA AT hat ein monatliches Controllingsystem implementiert, welches eine detailliertere Steuerung des Unternehmens ermöglicht.

Diese Informationen dienen der Geschäftsführung, um ein möglichst zeitnahes Gesamtbild über aktuelle und zukünftige Risiken zu haben. Unterstützt wird das Risikomanagementsystem durch ein System der internen Kontrolle, das durch die allgemeinen Grundsätze des Vier-Augen-Prinzips, der Funktionstrennung und der Vorgabe von Richtlinien für bestimmte Maßnahmen gekennzeichnet ist. Die Koordination der unternehmensweiten Risikoerfassung und die Aggregation der solcherart bewerteten Risiken nehmen die Stabsstellen Finanzwesen, Personal und Controlling wahr. Soweit möglich, werden die identifizierten Risiken hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Auswirkung auf das Ergebnis quantifiziert.

Finanzinstrumente: Als wesentliche originäre Finanzinstrumente sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten und gegenüber verbundenen Unternehmen

(insg. TEUR 8.373; davon TEUR 2.093 Cash Pool-Guthaben) und Kassabestände sowie die Verbindlichkeiten (TEUR 2.816) zu nennen. Die ausgewiesenen Buchwerte zum Bilanzstichtag entsprechen dem jeweiligen Marktwert. Es werden keine derivativen Finanzinstrumente eingesetzt. Das maximale Ausfallsrisiko in Bezug auf die finanziellen Vermögenswerte ist mit deren Buchwert begrenzt. Soweit ein Ausfallsrisiko erkennbar ist, werden Wertberichtigungen gebildet. Die Geschäftsführung geht von der Einbringlichkeit der Forderungen in der Höhe des ausgewiesenen Buchwertes aus.

Um Ausfallsrisiken bei den Kundenforderungen zu reduzieren, werden die Kundenforderungen bei Allianz Trade (vorm. Euler Hermes) versichert. Bei Neukunden werden vorab Bonitätsprüfungen durchgeführt und eine Versicherungsdeckung bei Allianz Trade beantragt.

IT-Risiken: Zur Minimierung möglicher Risiken aus der Informationstechnologie setzen wir moderne Hardware und aktuelle Software ein, die in der gesamten Rhenus-Gruppe zum Einsatz kommt. Absolute Datensicherheit wird durch ständige Datensicherung und doppelte Lagerung (Back-up System) sichergestellt.

Fremdwährungsrisiko: Aufgrund der internationalen Tätigkeit der Gesellschaft in der Luft- und Seefracht werden Umsätze in fremder Währung (USD, VND, CNY) getätigt. Es wird keine Kurssicherung durchgeführt und deshalb ist die Gesellschaft einem Kursrisiko ausgesetzt.

C. Bericht über die Forschung und Entwicklung

RLA AT ist nicht im Bereich Forschung und Entwicklung tätig.

Krems an der Donau, 28.05.2026

Rhenus Logistics Austria GmbH

Thomas Doblinger

Patrick Schäffer