Lagebericht der LTE Logistik- und Transport-GmbH für das Geschäftsjahr 2024

1. Geschäftsverlauf, Geschäftsergebnis und Lage des Unternehmens

1.1 Geschäft und Rahmenbedingungen

Die Gesellschaft wurde am 29.05.2000 gegründet und am 02.09.2000 ins Firmenbuch eingetragen. Die Gesellschaft ist ein privates Eisenbahnunternehmen. Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft besteht in der Erbringung von Leistungen aller Art in den Bereichen Logistik, Transport und Spedition, insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs, sowie im Betrieb von Anlagen, die zum Betrieb dieser Geschäfte notwendig oder nützlich sind, und sonstige Hilfs- und Nebengeschäfte. Darüber hinaus zählen der Erwerb und die Vermietung von beweglichen und unbeweglichen Anlagegütern sowie die Übernahme von Eigen- und Fremddaten zur maschinellen Erfassung, Speicherung und Ausarbeitung unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes zum Unternehmensgegenstand. Außerdem ist die Gesellschaft berechtigt, Zweigniederlassungen im In- und Ausland zu errichten, sowie Geschäfte einzugehen, die zur Erreichung des Unternehmenszweckes notwendig oder nützlich sind – Bankgeschäfte sind ausgenommen.

Im Juni 2001 wurde der Gesellschaft eine Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Güterverkehr auf Normalspur- und Schmalspurbahnen in Österreich verliehen. Mit Erhalt der Sicherheitsbescheinigung am 21.08.2002 wurde die LTE ein vollwertiges Eisenbahnverkehrsunternehmen in Österreich.

Die LTE Logistik- und Transport-GmbH hat ihren Eisenbahnbetrieb sowie diverse Kraftfahrzeuge und den entsprechenden Kundenstock einschließlich aller zugehörigen Verträge und Rechte im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit Spaltungs- und Übernahmevertrag vom 22. Juni 2017 zum Stichtag 31. Dezember 2016 auf die neugegründete LTE Austria GmbH übertragen. Nicht zum übertragenen Vermögen gehörten sämtliche Marken, sämtliche Lokomotiven und die Beteiligungen der übertragenden Gesellschaft. Sie wird weiterhin als Holding alle Anteile der Tochtergesellschaften halten und die strategische Steuerung der Firmengruppe durchführen.

1.2 Geschäftsergebnis und Ertragslage

Den Gesamterlösen, bestehend aus Umsatzerlösen und sonstigen Erträgen, liegen zum größten Teil Erträge aus der Vermietung von Lokomotiven zugrunde. Diese stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 auf T€ 48.935 (2023: T€ 38.063).

Das EBIT bzw. Betriebsergebnis beläuft sich auf T€ -579 (2023: T€ 4.877).

1.3 Vermögens- und Finanzlage

Die Gesellschaft weist per 31.12.2024 ein Eigenkapital in Höhe von T€ 33.457 (2023: T€ 29.334) aus. Die Eigenmittelquote in der Bilanz beträgt 36,48 % (2023: 36,34 %). Die fiktive Schuldentilgungsdauer beträgt 5,80 Jahre (2023: 5,65 Jahre). Zum Bilanzstichtag 31.12.2024 ist die Vermutung eines Reorganisationsbedarfs im Sinne des URG somit nicht gegeben.

Die auf das EBIT bzw. Betriebsergebnis bezogene Gesamtkapitalrentabilität des Unternehmens beträgt -0,63 % (2023: 6,04 %). Die Umsatzrentabilität (Umsatzerlöse) auf Basis des EBIT bzw. Betriebsergebnisses beträgt -1,22 % (2023: 15,23 %).

1.4 Geldflussrechnung

Der Cash Flow aus der laufenden Geschäftstätigkeit liegt bei T€ 12.181 (2023: 13.339), aus Investitionstätigkeiten bei T€ -10.023 (2023: T€ -4.410) und aus Finanzierungsaktivitäten bei T€ 1.112 (2023: T€ -11.904).

1.5 Zweigniederlassungen

Die Gesellschaft verfügt zum 31.12.2024 über eine Zweigniederlassung in 2440 Gramatneusiedl, Bahnstraße 51/1.

1.6 Forschung und Entwicklung

Die Gesellschaft ist in den Bereichen Forschung und Entwicklung nicht tätig.

1.7 Tochtergesellschaften

Die allgemein negative wirtschaftliche Entwicklung in Europa, erhöhte Produktionskosten durch Baustellen und volatile Transportmengen waren die bestimmenden Faktoren im Jahr 2024. Diese und die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine gepaart mit Sanktionen der Europäischen Union beeinflussen die Ergebnisse der Gruppe in unterschiedlicher Weise - einige Tochtergesellschaften konnten das gesetzte Ergebnisziel nicht erreichen, während die Unternehmen in NL, DE, SK, AT und RO überdurchschnittliche Gewinne erzielten. Der Gesamtumsatz im LTE Konzern mit Dritten stieg auf 220 Mio. €. Dies entspricht einem Anstieg von knapp 10 %.

Die Tochterunternehmen beschäftigten insgesamt 596 Mitarbeiter:innen (2023: 540).

2. Risikomanagement

2.1 Risikodefinition und Risikomanagement in Bezug auf Finanzinstrumente

Die LTE hat ein risikoorientiertes Kontrollumfeld geschaffen, das die Überwachung von Finanzinstrumenten umfasst. Oberste Priorität nimmt bei allen Finanzaktivitäten der Schutz des Vermögens der Konzerngesellschaften ein. Eine wesentliche Aufgabe der damit beauftragten Abteilung Konzernfinanzen ist die Identifizierung, Bewertung und Begrenzung finanzwirtschaftlicher Risiken. Risikobegrenzung bedeutet nicht die völlige Ausschließung finanzieller Risiken, sondern eine sinnvolle und transparente Steuerung der quantifizierbaren Risikopositionen innerhalb eines konkret mit den Konzerngesellschaften zu vereinbarenden Handlungsrahmens. Nachstehend werden die wichtigsten Finanzierungsrisiken näher erörtert:

Liquiditätsrisiko
Das übergeordnete Ziel der LTE Gruppe im Bereich Finanzen ist die Sicherstellung des notwendigen Liquiditätsspielraums. Liquiditätsrisiko ist das Risiko, dass ein Unternehmen Schwierigkeiten bei der Erfüllung seiner sich aus den finanziellen Verbindlichkeiten ergebenden Verpflichtungen haben könnte, die über die Zahlung von Bargeld oder die Lieferung eines anderen finanziellen Vermögenswertes beglichen werden. Somit ist die konsequente Sicherstellung der Liquidität aller Konzerngesellschaften durch Liquiditätsplanungen, die Vereinbarung ausreichender Kreditlinien und eine ausreichende Diversifizierung der Kreditgeber eine der Hauptaufgaben der Geschäftsführung der LTE Gruppe. Kurzfristige Liquiditätsschwankungen werden über Maßnahmen beim Ausgleich der offenen Posten oder interne Darlehen gesteuert.

Zinsänderungsrisiko
Risiken aus Marktzinsänderungen können das Finanzergebnis der LTE bzw der LTE Gruppe aufgrund der gegebenen Bilanzstruktur beeinflussen. Es gilt daher, den Einfluss von möglichen Marktzinsschwankungen auf die Ergebnisentwicklung auf ein mit den Konzerngesellschaften abzustimmendes Niveau zu beschränken. Die getätigten Investitionen in Lokomotiven wurden über Fixzinsdarlehen durchgeführt.

Währungsrisiko
Die LTE Logistik- & Transport-GmbH unterliegt nahezu keinen Fremdwährungsrisiken. Die Finanzierungen sind im Wesentlichen in Euro denominiert. Relevante Währungsrisiken aus Cross-Border-Leasing-Transaktionen bestehen nicht.

Kontrahentenrisiko
Das Kontrahentenrisiko erfasst das Schadenspotenzial durch Nichterfüllung finanzieller Verpflichtungen durch Partnerunternehmen. Die dem Kontrahentenrisiko-Management zugrundeliegenden und individuell vergebenen Limits werden auf Einhaltung überprüft. Kontrahentenrisiken bestehen im Wesentlichen nur im originären Geschäft. Die Strategie der Geschäftsführung ist unverändert, das bestehende Risiko aktiv zu managen und wirtschaftlich akzeptable Geschäftsbedingungen zu nutzen. Diese Strategie wird auch in Zukunft verfolgt.

Internes Kontrollsystem
Die Geschäftsführung der LTE ist sich der Verpflichtung zur Ausgestaltung eines angemessenen internen Kontrollsystems (IKS) bewusst und nimmt diese Verantwortung entsprechend wahr. Zum IKS wurde ein grundlegender Mindeststandard ausformuliert, welcher in der LTE Gruppe angewendet wird. Dieses Interne Kontrollsystem wird im Rahmen der Internen Revision und in Teilbereichen auch bei der externen Wirtschaftsprüfung geprüft.

3. Voraussichtliche Entwicklung

3.1 Allgemeine Situation am Markt

Steigende Energiekosten, Inflation und wirtschaftliche Unsicherheiten setzen die Eisenbahnbranche zunehmend unter Druck. Während milliardenschwere Infrastrukturprojekte für eine moderne Zukunft sorgen sollen, kämpfen Bahnbetreiber mit steigenden Personal- und Energiekosten. Die europaweiten Mengenrückgänge, die Probleme aufgrund von Baustellen und reduzierten Trassenangeboten sowie daraus resultierenden Verzögerungen und Kostensteigerungen beherrschen im ersten Quartal 2025 den Schienengüterverkehr. Dazu führt der intensive Wettbewerb zu weiterhin fallenden Frachtraten. Zusätzlich sorgen die Diskussionen um die Einführung von Handelshemmnissen und Zöllen in den USA für Unsicherheiten und volatilen Mengen am Markt.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen Europas versuchen, mit niedrigen Preisen am Spotmarkt sowie Reduzierung der Ressourcen im Bereich Lokomotiven und Personal die negativen Auswirkungen zu mildern.

Obwohl es immer wieder Anzeichen einer Erholung durch verstärkte Kundennachfragen gibt, bleibt die Unsicherheit bei den geplanten Zollerhöhungen das beherrschende Thema am Markt.

3.2 Interne Entwicklung

Bei der LTE-Gruppe stellten auch 2024 die Containerzüge wieder den größten Anteil am Transportvolumen, gefolgt von Agrarprodukten. Weitere Hauptprodukte sind den Branchen Chemie und Mineralöl, Automotive und Rohstoffen wie Kohle zugeordnet. Die Güterströme liefen wir in den Vorjahren aus Osteuropa über Ungarn und/oder Slowenien nach Westeuropa und von Rotterdam einerseits auf der Donauachse Richtung Rumänien und andererseits nach Polen sowie von Polen in die Niederlande. Viele Umleitungsverkehre aus der Ukraine liefen über Polen oder Rumänien. Auch die Achse Deutschland-Österreich stellt einen wichtigen Korridor der Gruppe dar.

Wie bereits angeführt haben einige Tochterunternehmen die gesetzten Ziele aus verschiedenen Gründen nicht erreicht. Dies lag an den weiterhin vorherrschenden Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine (Sanktionen, Umleitungen, Volatile Transportmengen, etc.), diversen Kostenerhöhungen, Baustellen durch Infrastrukturprojekte und konjunkturell bedingt geringen Transportmengen.

3.3 Fuhrpark

Im Berichtsjahr wurden 2 Lokomotiven vom Typ Siemens Vectron ausgeliefert.

Ausblick

Die LTE Logistik- & Transport-GmbH konzentriert sich weiterhin auf die Lokvermietung innerhalb der Gruppe und die strategische Steuerung der Tochtergesellschaften.

In der Gruppe konzentriert sich der Hauptteil der Verkehre auf fünf Produkte: Intermodale Transporte, Agrargüter, Chemie- und Mineralölprodukte, sowie Automotive und Rohstoffe. Diese Produkte laufen durch die Größe der Gruppe und das entstandene Netzwerk stabil und mit einer großen Anzahl an Zügen (über 90 % der Gesamtleistung). Die wirtschaftliche Entwicklung und auftretende Unsicherheiten im Schienengüterverkehr machen es notwendig, die Produktionsprozesse laufend zu analysieren und an die sich ändernden Marktanforderungen anzupassen. Transportvolumen steigen weiterhin vor allem im Bereich des kombinierten Verkehrs. Die europaweite Ausrichtung und Präsenz in mittlerweile 11 Ländern trägt wesentlich zum Gesamterfolg der Gruppe bei.

Die Entwicklung der LTE-Gruppe brachte es mit sich, dass zur Ost-West-Ausrichtung auch weitere Relationen und Korridore immer stärker befahren werden. Die Hauptrelationen bleiben die Achsen entlang der Donau aus Holland bis Rumänien – alternativ via Tschechien und der Slowakei – und nach Polen, der Hinterland-Verkehr von der Adria in Slowenien zu Terminals in Österreich und verstärkt Transporte über Österreich und Deutschland.

Die Eisenbahngesellschaften in Europa kämpfen durchwegs mit Verzögerungen und Umleitungen durch Baustellen im Infrastrukturbereich, welche sich durch erhöhte Kosten für Ressourcen im Ergebnis stark negativ auswirken. Die allgemeinen Kostenerhöhungen der letzten Jahre gepaart mit negativen wirtschaftlichen Entwicklungen führen zu volatilen Transportmengen und sinkenden Margen.
Auch die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine sind weiterhin spürbar, die Effekte zeigen sich in den Zahlen einzelner, jedoch nicht aller Tochtergesellschaften.

Die aktuellen Wirtschaftsprognosen weisen auf ein herausforderndes Jahr 2025 hin, die Auswirkungen der Zolldiskussionen mit den USA stellen einen weiteren Unsicherheitsfaktor dar.

Graz, am 22.05.2025

LTE Logistik- und Transport- GmbH

Michael Baier

Michael Benda

Ing. Mag. (FH) Andreas Mandl