Lagebericht

Lagebericht

1. Kapital- und Anteilsrecht

Die Gesellschaft wurde am 4. April 2001 gegründet. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt €35.000,00 und wurde zu 50% einbezahlt.
Mit Einbringungsvertrag vom 26.03.2012 und Nachtrag vom 06.07.2012 wurde von der Logistik Service GmbH, der Teilbetrieb „Cargo“ in die Cargo Service GmbH, Linz, eingebracht.
Die Logistik Service GmbH hält einen 100% Anteil an der Cargo Service GmbH.

2. Wirtschaftliches Umfeld

Der Cargo Service GmbH ist es im abgelaufenen Geschäftsjahr, trotz der weiterhin sehr anspruchsvollen Transportsituation, ausgelöst durch die geopolitischen Konflikte, Einschränkungen durch Bauaktivitäten in der Bahninfrastruktur in Deutschland und Umleitungsverkehren, gelungen, den Umsatz des Vorjahres zu übertreffen. Im Geschäftsjahresvergleich stieg der Umsatz von 36,9 Mio. EUR auf 38,6 Mio. EUR.

Der Unternehmensumfang des 100 % im Eigentum der Logistik Service GmbH befindlichen Dienstleistungsunternehmens lässt sich im abgelaufenen Geschäftsjahr folgendermaßen definieren:

- Inbound Verkehre: Transport von Rohstoffen (Kalk, Erz, Kohle und Schrott) auf der Schiene für die voestalpine
- Outbound Verkehre: Transport von Fertigprodukten (Coils und Bleche) auf der Schiene für die voestalpine
- Verkehre Drittkund:innen und Sonstige Leistungen: Transport von diversen Gütern (Container, Schüttgüter, Mineralöl, etc.) auf der Schiene für Drittkunden:innen. Erbringung von Leistungen für Anschlussbahnen (Betriebsleitung, Disposition, etc.)

Im Jahr 2025 blieb der österreichische Schienengüterverkehr in einem herausfordernden Marktumfeld. Nach den Rückgängen der Vorjahre konnte keine spürbare Erholung erzielt werden; Transportaufkommen und -leistung stagnierten bzw. waren in einzelnen Bereichen weiterhin rückläufig. Diese Entwicklung erfasste alle Verkehrsarten, insbesondere jedoch den grenzüberschreitenden Verkehr und den Transit.

Hauptursachen waren die anhaltende konjunkturelle Schwäche in Österreich und Europa sowie eine ausgeprägte Industrierezession, die zu einer geringeren Nachfrage nach bahnaffinen Gütern führte. Gleichzeitig blieb der Wettbewerbsdruck gegenüber dem kostengünstigeren Straßengüterverkehr hoch. Zwar nahm der Wettbewerb auf der Schiene weiter zu, das Gesamtvolumen wuchs jedoch nicht entsprechend.

Zusätzlich belasteten infrastrukturelle Einschränkungen die Entwicklung. Umfangreiche Baustellen auf zentralen Strecken, insbesondere auf der Westachse und im Brennerkorridor, führten zu Kapazitätseinschränkungen und eingeschränkter Planbarkeit. Persistente Engpässe bei Personal und Rollmaterial verschärften die Situation, insbesondere im Einzelwagenverkehr.

Insgesamt war der Schienengüterverkehr 2025 von schwacher Nachfrage, hoher Wettbewerbsintensität und eingeschränkten infrastrukturellen Rahmenbedingungen geprägt.

3. Geschäftsverlauf und Lage

Umsatzentwicklung:

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2025/26 konnte der Planwert von 39,4 Mio. EUR nicht vollständig erreicht werden. Der Umsatz lag bei 38,6 Mio. EUR oder rd. 2 % unter dem budgetierten Wert. Die guten Kundenbeziehungen innerhalb der STEEL Division sowie am externen Markt konnten teilweise weiter abgesichert und wieder ausgebaut werden.

Die von der Cargo Service GmbH durchgeführten Verkehre im Bereich Inbound, lagen für die Muttergesellschaft voestalpine Stahl GmbH im Geschäftsjahr 2025/26 sowohl mengenmäßig als auch umsatzmäßig leicht unter dem Budget. Die Zulieferungen von Kalk aus Steyrling konnten nicht im geplanten Ausmaß durchgeführt werden. Auch geplante Kohle-Lieferungen aus Breclav blieben aus.

Beim Outbound lagen die Verkehre umsatzmäßig auf den Planwerten. Verantwortlich dafür waren die hohen Versandmengen nach Italien.

Bei den Drittverkehren wurden mehr Erzpellets aus Cierna transportiert, weiters wurden auch mehr Ölzüge in den Standhafen gefahren. Somit lag der Umsatz über den Planwerten.

Erfolgskennzahlen:

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde eine EBIT-Marge von 13,2 % erreicht. Absolut erreichte das EBIT eine Höhe von 5,1 Mio. EUR. Der Wert beim EBITDA beträgt 5,4 Mio. EUR. Dies entspricht einem relativen Anteil von 14,1 % des Umsatzes.

Der Cashflow aus dem operativen Bereich beträgt 3,9 Mio. EUR. Weitere Kennzahlen sind das ROCE von +467,1 %, die Eigenmittelquote von 36,9 % und das Gearing von -86,3 % (alle genannten Werte beziehen sich auf den Abschluss nach UGB).

Kennzahlen

in 1.000 EUR	IST 2024/25	IST 2025/26
EBIT	1.347,1	5.095,4
EBITDA	1.560,8	5.442,0
Cashflow aus dem operativen Bereich	2.053,4	3.949,9
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-42,2	-2.948,2
Cashflow aus Finanzierungsaktivitäten	-2.011,2	-1.001,7
Nettofinanzverschuldung Ende d. Periode	-1.993,3	-4.824,3
Eigenkapital	2.625,8	5.590,2
Bilanzsumme	12.541,9	15.129,9

in %	IST 2024/25	IST 2025/26
ROCE	-256,4%	467,1%
Eigenmittelquote	20,9%	36,9%
Gearing	-75,9%	-86,3%

4. Risikomanagement

Eine moderne und wertorientierte Unternehmensführung erfordert die bewusste Auseinandersetzung mit strategischen und operativen Risiken. Ziel ist es daher, potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren, zu bewerten und geeignete Vorsorgemaßnahmen zur Sicherung einzuleiten. Die Gesellschaft ist in das Risikomanagement des Konzerns einbezogen.

Die Cargo Service GmbH sieht systematisches Risikomanagement als integrierten Bestandteil ihrer Geschäftsprozesse sowie des Betriebsablaufs und somit als ureigenste Managementaufgabe.

Das operative Risikomanagement basiert auf einem rollierenden Prozess, der mindestens einmal jährlich durchlaufen wird und bei dem potenzielle Risiken frühzeitig identifiziert werden sollen. Diese müssen sich anschließend den Kriterien „beschreibbar“, „bewertbar“, und „beherrschbar“ stellen. Dokumentiert werden unter anderem Betriebs-, Umwelt-, Technologie- und IT-Risiken.

Die Cargo Service GmbH ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen gem. § 188 EisbG verpflichtet, ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) einzuführen. Das SMS soll die Kontrolle aller Risiken eines Eisenbahnunternehmens (Instandhaltungsarbeiten, Materialbeschaffung, Vergabe von Dienstleistungsaufträgen, etc.) berücksichtigen. Daraus sind Verfahren und Methoden für die Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle abzuleiten. Das anzuwendende Verfahren ist zertifiziert und seitens der zuständigen Eisenbahnbehörde genehmigt.

Die wesentlichen, nicht monetär bewerteten Risiken sind in der nachfolgenden Bewertungsmatrix dargestellt:

Schaden				
3 hoch > 10 Mio. €	• Entgleisungen CargoServ [M] • Unfälle auf externem Schienennetz [MV] • Feuer im Zug, Fahrzeugbrand (bei Gefahrguttransporten) [MV]	• Schaden durch Cyberattacken in der Supply Chain [M]	
2 mittel zwischen 1 und 10 Mio. €	• Restrisiko Wirtschaftskriminalität [M]	• Betriebseinschränkungen; höhere Gewalt [M] • Beschädigung der ÖBB-Infrastruktur [M] • Betriebliche Fehlhandlungen Dritter (eingekaufte Leistungen entsprechen nicht den Vorgaben) [M]	
1 gering <1 Mio. €		• Nichteinhaltung von betrieblichen Vorgaben [M] • Sperre neuralgischer Strecken [M]	
	A gering tritt nicht innerhalb von 10 Jahren auf EW: < 10 %	B mittel tritt einmal innerhalb von 10 Jahren auf EW: 10 – 90 %	C hoch tritt innerhalb eines Jahres auf EW: > 90 %
	Eintrittswahrscheinlichkeit		

Risiken die „Leib und Leben“ betreffen	Risiken die „sonstige Imageschäden“ betreffen:
• Unfälle auf externem Schienennetz [MV] • Nichteinhaltung von betrieblichen Vorgaben [M] • Feuer im Zug, Fahrzeugbrand (bei Gefahrguttransporten) [MV] • Betriebliche Fehlhandlungen Dritter (eingekaufte Leistungen entsprechen nicht den Vorgaben) [M]	• Restrisiko Wirtschaftskriminalität [M]

Legende zur Risikostrategie:
K = Vermeidung, M = Verminderung, V = Transfer (=versichern/sichern), T = Tragung

Geopolitische Konflikte und deren Auswirkung:

Auch im abgelaufenen Geschäftsjahr war das Unternehmensumfeld weiterhin von geopolitischen Konflikten und Spannungen geprägt. Geopolitische Entwicklungen werden kontinuierlich beobachtet, um auch künftig potenzielle Auswirkungen frühzeitig zu erkennen und um möglichen Risiken mit einer robusten und nachhaltigen Organisation in einem sich ständig wandelnden geopolitischen Umfeld proaktiv entgegenzuwirken.

Weiters werden angesichts des seit Ende Februar 2026 andauernden Iran-Krieges bestehende Vorkehrungen zur Versorgungssicherheit laufend auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf entsprechend angepasst.

Die kriegerischen Auseinandersetzungen werden, obwohl das Unternehmen nicht direkt in den betroffenen Regionen engagiert ist, laufend beobachtet. Die Auswirkungen auf die allgemeine Wirtschaftslage können aber dazu führen, dass globale Lieferketten unterbrochen werden. Längerfristige Auswirkungen auf das Geschäftsvolumen, den Cashflow bzw. die Rentabilität sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Zins- und Währungsrisiken:

Liquiditätsrisiko:
Wesentliches Instrument zur Steuerung des Liquiditätsrisikos ist eine exakte Finanzplanung, die quartalsweise erstellt wird. Es wird unverändert ein verstärktes Augenmerk auf die kurzfristige Liquiditätssteuerung gelegt und darüber hinaus entsprechende Maßnahmen gesetzt.

Bonitätsrisiko:
Das Bonitätsrisiko der Grundgeschäfte ist durch Kreditversicherungen und bankmäßige Sicherheiten (Garantien, Akkreditive) weitgehend abgesichert.

Zinsrisiko:
Eine Zinsrisikobeurteilung erfolgt in der Konzernmuttergesellschaft voestalpine AG. Diese unterscheidet zwischen dem Cashflow-Risiko bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten und dem Barwertrisiko bei fix verzinsten Finanzinstrumenten. Die Konzernstrategie zielt darauf ab, durch die Nutzung des Portfolioeffektes die Volatilität der Auswirkungen von Zinsschwankungen zu vermindern.

Preisrisiko:
Eine Preisrisikobeurteilung findet ebenfalls in der Konzernmuttergesellschaft voestalpine AG statt. Zur Quantifizierung des Zins- und Währungsrisikos wird das „value at risk"-Konzept verwendet. Mit einer 95%igen Wahrscheinlichkeit wird das maximale Verlustpotenzial innerhalb des nächsten Geschäftstages und innerhalb eines Jahres ermittelt. Dabei werden die Korrelationen der einzelnen Währungen zueinander berücksichtigt. Im Zinsmanagement wird zusätzlich die „present value basis point"-Methode angewandt.

5. Investitionen

Die Investitionen der Cargo Service GmbH betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahr rd. 241,1 TEUR. Davon entfielen rd. 199,1 TEUR auf Sachanlagevermögen.
Zur Erreichung der Unternehmensziele wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr weiterhin an der Anpassung der bestehenden IT und der damit zusammenhängenden Betriebsinformationssysteme gearbeitet.

6. Organisation

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die nach den inhaltlichen Schwerpunkten Vertrieb und operativer Fahrbetrieb ausgerichtete Organisation der Cargo Service GmbH in bewährter Form weitergeführt.

Zentrale Funktionen wie bspw. Personalmanagement, Controlling, Finanz und Materialwirtschaft werden von der Muttergesellschaft Logistik Service GmbH oder direkt von der voestalpine Stahl GmbH zugekauft. Die einzelnen Leistungen wurden in Form von Service Level Agreements vereinbart.

7. Mitarbeiter:innen

Ein entscheidender Faktor für das erfolgreiche und sichere Agieren als Eisenbahnunternehmen am Markt sind unsere Mitarbeiter:innen. Für ihr Wirken sind Identifikation, Orientierung, Information und Kommunikation neben bester fachlicher Ausbildung aus der Sicht des Unternehmens von essenzieller Bedeutung.

Per Stichtag 31.03.2026 beschäftigte die Cargo Service GmbH 70 Mitarbeiter:innen (Gehaltsempfänger:innen). Darüber hinaus waren 23 Leiharbeitskräfte beschäftigt. In der Cargo Service GmbH sind mit Geschäftsjahresende 34 eigene Mitarbeiter:innen und 2 Leiharbeitskräfte als Triebfahrzeugführer:innen beschäftigt. Darüber hinaus befinden sich 16 Mitarbeiter:innen in Ausbildung.

8. Forschung & Entwicklung

Es wird aktuell als Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Forschung und Entwicklung betrieben.

9. Ausblick

Die Cargo Service GmbH war auch im Geschäftsjahr 2025/26 weiterhin gefordert, sich an ein von geopolitischen Spannungen und hoher konjunktureller Unsicherheit geprägtes Umfeld anzupassen. Anhaltende Ressourceneinschränkungen bei Personal und Lokomotiven sowie massive Beeinträchtigungen durch umfangreiche Bauaktivitäten in der europäischen Bahninfrastruktur – insbesondere in Deutschland – führten erneut zu Zugausfällen, Umleitungsverkehren und erhöhter operativer Komplexität.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen wurden bestehende Transportkonzepte laufend an die volatilen Produktions- und Nachfrageentwicklungen angepasst. Zudem kamen flexibel gestaltete Arbeitszeitmodelle zum Einsatz, die regelmäßig überprüft und bei Bedarf an neue Rahmenbedingungen angepasst wurden. Ein enger und kontinuierlicher Informationsaustausch mit wesentlichen Kund:innen und Lieferant:innen bleibt auch für das kommende Geschäftsjahr ein zentraler Erfolgsfaktor.

Die finanziellen Auswirkungen sind weiterhin wesentlich von der weiteren Entwicklung der geopolitischen Konflikte sowie von der gesamtwirtschaftlichen Lage abhängig und können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur eingeschränkt beurteilt werden. Nach einem erneut herausfordernden Geschäftsjahr 2025/26 rechnet die Geschäftsführung für das folgende Geschäftsjahr 2026/27 – nach bestem aktuellem Wissensstand und trotz der bestehenden Unsicherheiten – mit einer stabilen Entwicklung der wesentlichen Unternehmenskennzahlen wie Umsatz, ROCE und EBIT.

Die zunehmenden Bauaktivitäten an der europäischen Bahninfrastruktur werden auch künftig zu erheblichen Kapazitätseinschränkungen führen und erfordern ein proaktives Mitgestalten und Abstimmen der Umleitungsrouten mit den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die strategische Ausrichtung der Cargo Service GmbH bleibt unverändert:
Die voestalpine Stahl GmbH sowie die Divisionen weiterhin umfassend zu servicieren und dadurch nachhaltige Transportkosteneinsparungen sowie Qualitätsverbesserungen beim Verkehrsträger Bahn zu realisieren.

Dienstleistungen für Drittkund:innen im Güterverkehr zu erbringen, um die Ressourcenauslastung zu optimieren und zusätzliche Deckungsbeiträge zu erwirtschaften.

Die Ausweitung des Drittgeschäfts durch Akquisitionen wird im Geschäftsjahr 2026/27 weiter vorangetrieben. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf Leistungen für Anschlussbahnen, um das Dienstleistungsportfolio gezielt zu verbreitern. Durch konsequentes Kostenmanagement sowie die laufende Optimierung von Prozess- und Ablaufstrukturen sollen nachhaltige Kostensenkungen erzielt werden. Die flexible Anpassung des Personalstands an schwankende Auslastungen bleibt dabei eine zentrale Herausforderung. Ergänzend wird durch den Ausbau von Mehrfachqualifikationen die Einsatzflexibilität der Mitarbeiter:innen weiter erhöht.

Linz, 05. Mai 2026

Der Geschäftsführer

Ing. Markus Schinko