digitale Ausfertigung

Anlage B

B Lagebericht

digitale Ausfertigung



Vorwort:

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wie bereits in den Vorjahren stellte auch das Geschäftsjahr 2025 die CER Cargo Traction GmbH vor herausfordernde Rahmenbedingungen. Der Schienengüterverkehr in Österreich und Europa war weiterhin von einer schwachen wirtschaftlichen Entwicklung geprägt. Eine nachhaltige Erholung der Transportnachfrage blieb aus, da insbesondere die industrielle Konjunktur in wichtigen Kernmärkten weiterhin gedämpft verlief.
Zusätzlich wurde die Marktentwicklung durch strukturelle Herausforderungen belastet. Insbesondere die angespannte infrastrukturelle Situation in Deutschland führte zu erheblichen Einschränkungen im internationalen Schienengüterverkehr und wirkte sich negativ auf die Verkehrsleistungen aus. Trotz grundsätzlich stabiler Marktbedingungen blieben die Transportmengen daher unter den Erwartungen. Gleichzeitig hielt der intensive Wettbewerbsdruck innerhalb der Logistikbranche weiter an.
Auch unser Unternehmen war von diesen Entwicklungen betroffen. Dennoch ist es gelungen, durch gezielte Maßnahmen die operative Stabilität zu sichern und die Grundlage für eine zukünftige positive Entwicklung weiter auszubauen. Ein bedeutender Meilenstein war zudem der Eigentümerwechsel im Dezember 2025, der neue Perspektiven für die strategische Weiterentwicklung der CER Cargo Traction GmbH eröffnet.
An dieser Stelle möchten wir unseren Partnern und Stakeholdern sowie dem gesamten Team und allen Mitarbeiter*innen für ihre unermüdliche Unterstützung und ihr Vertrauen danken. Gemeinsam werden wir die bevorstehenden Herausforderungen erfolgreich meistern und die CER Cargo Traction GmbH nachhaltig weiterentwickeln.

digitale Ausfertigung

Wien, am 25.06.2026

Christian Kahlbacher,

GESCHÄFTSFÜHRER

1. Grundlagen der CER Cargo Traction GmbH

1.1 Geschäftstätigkeit

Die CER Cargo Traction GmbH (CCT) (vormals Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH) ist ein Tochterunternehmen der CER Cargo Holding SE mit Sitz in Budapest. Seit Dezember 2025 hat die Gesellschaft einen neuen Eigentümer, wodurch sich für das Unternehmen zusätzliche strategische Entwicklungsperspektiven im europäischen Schienengüterverkehr ergeben.

Das Unternehmen geht historisch auf die frühere Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH (WLC) zurück, welche im Jahr 2007 als eigenständige Gesellschaft aus der damals integrierten Güterverkehrssparte der Wiener Lokalbahnen GmbH ausgegliedert wurde. Seither agiert das Unternehmen als eigenständiger Anbieter von Schienengüterverkehrs- und Logistikleistungen mit Firmensitz in Wien, Hafen Freudenau.

Im Zuge der internationalen Ausrichtung wurden weitere Standorte aufgebaut: Seit 2013 besteht eine Zweigniederlassung in Deutschland (Blankenfelde-Mahlow) sowie seit 2021 eine Niederlassung in Tschechien (Prag). Damit ist das Unternehmen in zentralen europäischen Kernmärkten direkt präsent.

Die Gesellschaft erbringt umfassende Schienengüterverkehrsleistungen und ist darüber hinaus auch als Bahnspedition tätig. Die operativen Schwerpunkte liegen in Österreich und Deutschland sowie zunehmend in Tschechien, wo Leistungen in Eigentraktion erbracht werden. In weiteren europäischen Märkten, insbesondere in Zentral- und Osteuropa sowie im Benelux-Raum, erfolgt die Leistungserbringung über ein etabliertes Partnernetzwerk.

Am Standort Wien Freudenau werden ergänzend Last-Mile-Services, Verschubdienstleistungen sowie Wartungs- und Instandhaltungsleistungen für Güterwagen angeboten. Darüber hinaus betreibt das Unternehmen gemeinsam mit der Wiener Lokalbahnen GmbH seit 2021 die Ausbildungsinitiative „Traincademy“ zur Qualifizierung von Fachkräften im Eisenbahnbereich.

Gemessen an der Verkehrsleistung zählt das Unternehmen weiterhin zu den bedeutenden privaten Anbietern im österreichischen Schienengüterverkehr und steht im Wettbewerb sowohl mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Ganzzugssegment als auch mit Speditions- und Straßentransportunternehmen.

digitale Ausfertigung

Im Jahr 2025 betrug die Jahresleistung an Zugkilometern gesamt 3,2 Mio. Kilometer, wobei im Inland 0,7 Mio. km sowie im Ausland 2,5 Mio. km erbracht wurden. Das Verkehrsaufkommen umfasste im Jahr 2025 3,5 Mio. beförderte Tonnen, es wurden 4.893 Züge gefahren. Der Fuhrpark umfasste 28 Lokomotiven, davon 25 Streckenlokomotiven und 3 Verschublokomotiven. Weiters befanden sich 220 fix angemietete Containerwagen im Einsatz.

Die CCT gehört gemäß Jahresbericht 2024 der Schienen Control GmbH (erschienen Sommer 2025) gemessen an den Nettotonnenkilometern in Österreich, neben der Rail Cargo AG als größtes Incumbent, zu den 6 größten Mitbewerbern am Schienengüterverkehrsmarkt in Österreich. Die Wettbewerber der CCT sind zum einen andere Schienengüterverkehrsunternehmen im Ganzzugsbereich, sowie auch Speditionen und Gütertransporteure auf der Straße.

1.2 Unternehmensstrategie:

Die Unternehmensstrategie der CER Cargo Traction GmbH (CCT) fokussiert sich auf die Entwicklung und Umsetzung maßgeschneiderter Logistiklösungen im europäischen Schienengüterverkehr. Mit einem klaren Schwerpunkt auf

Flexibilität und Kundennähe bietet das Unternehmen sowohl intermodale als auch konventionelle Transportlösungen sowie ergänzende Speditionsdienstleistungen an. Als Teil des CER Cargo Netzwerks kann die CCT dabei Synergieeffekte nutzen – etwa durch abgestimmte Leistungsangebote, gebündelte Ressourcen und eine verbesserte grenzüberschreitende Abwicklung – und durch die Präsenz in weiteren Ländern zusätzliche Zielmärkte ansprechen sowie neue Kundenpotenziale erschließen. Das Leistungsspektrum wird durch Werkstatt- und Verschubservices sowie durch eine eigene Ausbildungsstätte für Eisenbahnberufe abgerundet. Mit diesem strategischen Ansatz leistet die CCT einen wesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Transportlösungen und unterstützt damit die Erreichung der europäischen Klimaziele.

1.3 Entwicklung des Schienengüterverkehrsumfeld

Im Jahr 2025 blieb das Umfeld im Schienengüterverkehr insgesamt herausfordernd und war von einer Kombination aus schwacher Industriekonjunktur, hohem Wettbewerbsdruck und operativen Einschränkungen durch Infrastruktur geprägt. Auf EU-Ebene zeigt sich weiterhin, dass die politisch gewünschte Verkehrsverlagerung nur langsam vorankommt: Der Anteil der Schiene am Güterverkehr (tonnenkilometerbasiert) liegt in Europa weiterhin im Bereich von rund 16–17 % und hat in den letzten Jahren tendenziell eher an Dynamik verloren. Gleichzeitig sieht die Branche strukturelle Gegenwinde – insbesondere rückläufige oder volatile Mengen in klassischen Segmenten (z. B. kohle-, stahl- und chemienahe Verkehre) sowie eine anhaltend hohe Kosten- und Wettbewerbsintensität gegenüber der Straße. Wachstumsimpulse kommen – wenn überhaupt – vor allem aus dem Kombinierten Verkehr (intermodal), während die Profitabilität vieler Anbieter angespannt bleibt.

Deutschland war 2025 aus operativer Sicht ein zentraler Belastungsfaktor für den grenzüberschreitenden Verkehr: Eine hohe Baustellen- und Sperrenintensität mit Umleitungen und längeren Laufzeiten beeinträchtigte die Planbarkeit und senkte die Produktivität, was die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem Lkw zusätzlich schwächte. In der Markterwartung wurde für 2025 in Europa zwar wieder ein moderater positiver Trend nach den Rückgängen der Vorjahre gesehen, jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Bau- und Kapazitätseffekte sowie die konjunkturelle Lage die Erholung dämpfen.

In Österreich zeigte sich 2025 im Vergleich dazu ein relativ robustes Bild: Laut Statistik Austria stieg das Transportaufkommen auf dem österreichischen Schienennetz auf 96,2 Mio. Tonnen (+1,8 % ggü. 2024) und die Transportleistung auf 21,5 Mrd. Tonnenkilometer (+2,6 %). Gleichzeitig blieb das Marktumfeld auch hier durch die schwache Industrienachfrage und den Preiswettbewerb mit der Straße anspruchsvoll, während die internationale Leistungsqualität stark von der Netzsituation in den Nachbarländern – insbesondere Deutschland – abhing.

1.4 Mitarbeiter*innen

Ø FTE	**2024**	**2025**	**+/-**	**+/-%**
Arbeiter*Innen	0	0	0	0%
Angestellte	138	133	-5	-3,6%
Gesamt	**138**	**133**	**-5**	**-3,6%**

Im Geschäftsjahr 2025 betrug der durchschnittliche Personalstand 133 FTEs (VJ 138). Für die Aus- und Weiterbildung bestehen genaue Ausbildungspläne, die im Rahmen der durchgeführten ISO-Zertifizierung – Sicherheits- und

digitale Ausfertigung

Qualitätsverbesserungsmaßnahmen – erstellt wurden. Neben den gesetzlichen Untersuchungen für Betriebsmitarbeiter*innen wurden zusätzlich für alle Mitarbeiter*innen regelmäßige Impfaktionen durchgeführt.
Im Jahr 2025 wurden 2 meldepflichtigen Arbeitsunfälle verzeichnet.

.

2. Wirtschaftsbericht

2.1 Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2025 wurden die Transportleistungen mit durchschnittlich 25 elektrischen Triebfahrzeugen sowie 3 Dieseltriebfahrzeugen erbracht. Von den im Bestand befindlichen E-Triebfahrzeugen wurden im Jahresdurchschnitt 2 bis 3 Fahrzeuge an Dritte vermietet. Die operative Leistungserbringung erfolgte mit einem durchschnittlichen Personalstand von 133 Mitarbeitenden.
Im Geschäftejahr 2025 konnte die Anzahl der durchgeführten Verkehre im Jahresvergleich deutlich gesteigert werden. Dies wurde einerseits durch eine Erhöhung der Rundlaufzahlen mit Bestandskund:innen sowie andererseits durch die Gewinnung zusätzlicher Neugeschäfte erreicht.
In der zweiten Jahreshälfte kam es jedoch wiederholt zu infrastrukturbedingten Einschränkungen im deutschen Schienennetz, die sich negativ auf die operative Abwicklung sowie die Planbarkeit der Verkehre auswirkten und das Umsatzwachstum entsprechend dämpften.
Als zusätzlichen positiven Impuls konnte im Bereich der Speditionsleistungen ein deutliches Wachstum erzielt werden. Dieses ist insbesondere auf die Ausweitung der Verkehre mit bestehenden Kunden sowie auf die erhöhte Nachfrage nach flexiblen Logistiklösungen zurückzuführen. Die infrastrukturbedingten Einschränkungen machten eine besonders hohe Anpassungsfähigkeit in der Transportabwicklung erforderlich, wodurch zusätzliche Leistungen übernommen und neue Potenziale erfolgreich genutzt werden konnten.

2.1.1 Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

	2024	2025	±	± %
Züge	4 066	**4 893**	**827**	**20%**
Frachtaufkommen (in Tonnen)	2 856 205	**3 502 303**	**646 098**	**23%**
Zugkilometer	2 728 643	**3 172 307**	**443 664**	**16%**
Bruttotonnenkilometer	3 627 994 416	**4 259 025 289**	**631 030 873**	**17%**

digitale Ausfertigung

2.1.2 Gewinn und Verlustrechnung (Kurzfassung)

in Tsd. EUR	2024	2025	±	± %
Umsatzerlöse	52 566	62 371	9 805	19%
Sonstige betriebliche Erträge	11 574	12 867	1 293	11%
Materialaufwand	-24 809	-23 336	1 473	-6%
Personalaufwand	-14 448	-16 744	-2 296	16%
Abschreibungen	-1 526	-1 395	131	-9%
sonstige betriebliche Aufwendungen	-31 077	-33 051	-1 974	6%
Betriebsergebnis	**-7 720**	**712**	8 432	-109%
Finanzergebnis	-718	-90	627	-87%
Ergebnis vor Steuern (EBT)	**-8 438**	**622**	**9 059**	**-107%**
Steuer vom Einkommen und Ertrag	-11	-30	-19	171%
Jahresüberschuss/Fehlbetrag	**-8 449**	**+591**	**9 040**	**107%**

- **Umsatzerlöse**

Die Umsätze aus dem Güterverkehr stiegen deutlich um +6,4 Mio. EUR. Auch die Umsätze aus den Speditionsverkehren erhöhten sich signifikant um +2,7 Mio. EUR. Innerhalb der übrigen Umsatzerlöse konnte ein Anstieg von +0,7 Mio. EUR erreicht werden.

- **Sonstige betriebliche Erträge**

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Geschäftsjahr 2025 zum einen aus öffentlichen Förderungen. Diese umfassen insbesondere Förderungen für den kombinierten Verkehr in Österreich in Höhe von EUR 3,8 Mio. EUR., die Wegeentgeltförderung in Höhe von EUR 1,7 Mio. EUR sowie die Trassenförderung in Deutschland in Höhe von EUR 0,2 Mio. EUR.

Zum anderen beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von EUR 1,4 Mio. EUR, Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen in Höhe von EUR 3,7 Mio.EUR sowie Erträge aus dem Weiterverkauf einer Lokomotive in Höhe von EUR 1,5 Mio. EUR.

- **Materialaufwand**

Der Rückgang des Materialaufwandes in Höhe von EUR 1,5 Mio. ist im Wesentlichen auf einen deutlichen Rückgang der Strombezugskosten von EUR -5,0 Mio. zurückzuführen. Dem gegenüber steht ein Anstieg der Kosten für bezogene Fremdleistungen in Höhe von EUR +3,5 Mio., der überwiegend auf eine verstärkte Inanspruchnahme von Subunternehmen im Bereich des Speditionsgeschäfts zurückzuführen ist.

- **Personalaufwand**

Der Anstieg des Personalaufwandes um 2,3 Mio.EUR im Geschäftsjahr 2025 ist im Wesentlichen auf eine im Zusammenhang mit dem Eigentümerwechsel gewährte Retentionszahlung an Mitarbeitende zurückzuführen, die dem Ziel diente, die Verfügbarkeit qualifizierten Personals sowie die operative Stabilität nach der Transaktion sicherzustellen.

- **Abschreibung**

digitale Ausfertigung

Der Abschreibungsaufwand ist im Vergleich zum Vorjahr um -0,1 Mio. EUR gesunken, was auf den Abgang von Anlagevermögen zurückzuführen ist.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um +2,0 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die gestiegene Verkehrsleistung und die damit verbundenen höheren Infrastrukturentgelte in Höhe von +2,5 Mio. EUR sowie auf erhöhte Aufwendungen für die Anmietung von Lokomotiven und Wagen in Höhe von +0,2 Mio. EUR zurückzuführen.
Demgegenüber standen rückläufige Aufwendungen in mehreren Kostenpositionen in einem Gesamtausmaß von rund -0,2 Mio. EUR sowie deutlich geringere Schadensaufwendungen in Höhe von -0,5 Mio. EUR. Im Vorjahr war es in diesem Zusammenhang zu einem außergewöhnlichen Schadensfall gekommen, der durch eine Lokomotive verursacht wurde.

- **Finanzergebnis**

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich um +0,6 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Zinserträge aus Bankguthaben sowie auf Zinserträge aus einem abgeschlossenen Verfahren in Höhe von +0,4 Mio. EUR zurückzuführen.
Darüber hinaus konnten die Zinsaufwendungen um -0,2 Mio. EUR reduziert werden. Dies resultiert insbesondere aus der Umstellung der Finanzierung von einem Überziehungsrahmen auf einen Konzernkredit, wodurch langfristig eine niedrigere Zinsbelastung erzielt werden konnte.

- **EBT**

Das Ergebnis vor Steuern (EBT) fiel im Geschäftsjahr 2025 mit +0,6 Mio. EUR deutlich positiv aus, nachdem im Vorjahr ein Ergebnis von -8,4 Mio. EUR zu verzeichnen war. Diese Verbesserung ist vor allem auf gestiegene Umsatzerlöse infolge eines höheren Verkehrsaufkommens sowie auf Einmalerträge aus Anlagenverkäufen in Höhe von insgesamt +11,1 Mio. EUR zurückzuführen.
Dem standen insbesondere höhere Personalaufwendungen – bedingt durch die oben dargestellte Retentionsprämie – sowie gestiegene Kosten im Zusammenhang mit der Ausweitung des Verkehrsvolumens. Diese betreffen vor allem Infrastrukturentgelte, Aufwendungen für die Anmietung von Lokomotiven sowie Leistungen von Subunternehmen.

digitale Ausfertigung

2.1.3 Bilanz (Kurzfassung)

in Tsd. EUR	2024	2025	±	± %
Anlagevermögen	23 841	8 791	-15 050	-63%
Umlaufvermögen	14 915	19 273	4 358	29%
Rechnungsabgrenzungs-posten	214	1 277	1 063	496%
Aktive Latente Steuern	14	129	116	854%
SUMME AKTIVA	**38 985**	**29 471**	**-9 513**	**-24%**
Eigenkapital	10 837	11 428	591	5%
Investitionszuschüsse aus öffentl. Mitteln	12	0	-12	-100%
Langfristiges Fremdkapital	16 302	1 028	-15 274	-94%
Kurzfristiges Fremdkapital	11 834	17015	5181	44%
SUMME PASSIVA	**38 985**	**29 471**	**-9 513**	**-24%**

- **Anlagevermögen:**

Neben der üblichen Geschäftsausstattung werden im Anlagevermögen zwei E-Lokomotiven mit einem Buchwert von 4,7 Mio. EUR, geführt. Zudem befinden sich drei Diesellokomotiven für den Verschub mit einem Buchwert von 2,1 Mio. EUR im Anlagevermögen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde eine Siemens Vectron 1216-955 (Restbuchwert: 1,9 Mio. EUR) in der Höhe von 2,6 Mio. EUR verkauft. Zudem wurden auch 5 Traxx Lokomotiven (187.321-325 Restbuchwert 12,9 Mio.) für 15,8 Mio. EUR verkauft.

- **Umlaufvermögen:**

Im Umlaufvermögen werden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 7,0 Mio. EUR (VJ: 6,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen betragen 4,9 Mio. EUR.
Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände beinhalten insbesondere eine Forderung aus einem Treuhand-vertrag in Höhe von 1,9 Mio. EUR. Darüber hinaus sind Forderungen aus Förderungen des BMK in Österreich aus den Titeln Containerförderung und Wegeentgeltförderung in Höhe von 0,3 Mio. EUR (VJ: 0,6 Mio. EUR) enthalten. Ferner bestehen Forderungen aus der Trassenförderung in Deutschland in Höhe von 0,2 Mio. EUR (VJ: 0,2 Mio. EUR) sowie Forderungen gegenüber ausländischen Finanzbehörden in Höhe von 0,6 Mio. EUR (VJ: 0,8 Mio. EUR).
Die liquiden Mittel, ausgewiesen als Guthaben bei Banken, belaufen sich zum Ende des Geschäftsjahres 2025 auf 3,8 Mio. EUR (VJ: 0,5 Mio. EUR).

- **Eigenkapital:**

Das Eigenkapital wird mit 11,4 Mio. EUR (VJ: 10,8 Mio. EUR) ausgewiesen. Davon entfallen 10,5 Mio. EUR auf den Bilanzgewinn sowie 0,9 Mio. EUR auf Gewinnrücklagen.

- **Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln:**

digitale Ausfertigung

Die Aufrüstung der Triebfahrzeuge mit dem Zugsicherungssystem ETCS wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Form eines nicht rückzahlbaren Investitionszuschusses gefördert. Der Investitionskostenzuschuss wurde entsprechend dem ETCS über 10 Jahre verteilt und wurde im Geschäftsjahr vollständig aufgelöst.

- **Kurzfristiges Fremdkapital:**

Im kurzfristigen Fremdkapital sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4,7 Mio. EUR (VJ: 3,2 Mio. EUR) enthalten.

Die sonstigen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 9,0 Mio. EUR (VJ: 3,1 Mio. EUR) und umfassen insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber dem Finanzamt in Höhe von 4,2 Mio. EUR (VJ: 1,0 Mio. EUR). Darüber hinaus sind hierin Fördermittel, die an Kunden weiterzugeben sind, in Höhe von 3,6 Mio. EUR (VJ: 1,6 Mio. EUR), Verbindlichkeiten aus dem Titel Retentionsprämie in Höhe von 0,8 Mio. EUR sowie Verbindlichkeiten aus Sozialversicherungsbeiträgen gegenüber der VAEB in Höhe von 0,3 Mio. EUR (VJ: 0,3 Mio. EUR) enthalten.

Die im kurzfristigen Fremdkapital ausgewiesenen Rückstellungen in Höhe von 3,2 Mio. EUR (VJ: 5,1 Mio. EUR) betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR (VJ: 1,9 Mio. EUR), Rückstellungen für sonstige Verpflichtungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR (VJ: 1,9 Mio. EUR) sowie Rückstellungen für zu erwartende Aufwendungen aus noch nicht konsumierten Urlaubsansprüchen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (VJ: 0,7 Mio. EUR). Darüber hinaus sind Rückstellungen für sonstige Personalaufwendungen in Höhe von 0,8 Mio. EUR (VJ: 0,8 Mio. EUR) enthalten.

- **Langfristiges Fremdkapital:**

Im langfristigen Fremdkapital sind Rückstellungen für Abfertigungen in Höhe von 1,0 Mio. EUR (VJ 1,0 Mio. EUR)) ausgewiesen.

2.1.4 Investitionen

in Tsd. EUR	2024	2025	±	± %
Immaterielle Vermögensgegenstände	30	0	-30	n.e.%
Sachanlagen	643	2031	1388	216%
SUMME INVESTITIONEN	**672**	**2031**	**1358**	**202%**

- **Sachanlagen**

Die Zugänge im Anlagevermögen betreffen im Wesentlichen Investitionen für eine Lokomotive in der Höhe 1,4 Mio. EUR, sowie Investitionen für Upgrades der E-Lokomotiven der 187er Reihe mit 0,6 Mio. EUR.

digitale Ausfertigung

2.1.5 Kapitalflussrechnung (Kurzfassung)

Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	+1.414.001,92
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	+17.726.707,59
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	-15.823.998,65
Zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel	+3.316.710,86

- **Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit**

Der positive Effekt innerhalb der betrieblichen Tätigkeit ist vor allem auf einen erhöhten Anstieg innerhalb Verbindlichkeiten zurückzuführen.

- **Geldfluss aus dem Investitionsbereich**

Der positive Beitrag innerhalb des Investitionsbereichs ist auf verkaufte Anlagengüter zurückzuführen.

- **Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit**

Der negative Geldfluss innerhalb des Finanzierungsbereichs, ist auf die Rückzahlung von einem Darlehen zurückzuführen.

digitale Ausfertigung

3. CHANCEN UND RISIKEN

3.1 Internes Kontrollsystem

Bis zum Verkauf des Unternehmens im Dezember 2025 wurde das interne Kontrollsystem (IKS) durch die Wiener Stadtwerke Gruppe betrieben. Es umfasste die Gesamtheit aller prozessbezogenen Überwachungsmaßnahmen in den Organisationen. Es basiert auf einer systematischen und dokumentierten Erfassung der Ablauforganisation mit Prozessen, der Identifizierung und Bewertung von festgestellten Prozessrisiken, der Definition von kompensierenden Maßnahmen und der Durchführung von Kontrollen auf Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit. Das IKS ist in der Wiener Stadtwerke Gruppe dezentral in den Konzernunternehmen organisiert und liegt im Verantwortungsbereich der Geschäftsführungen der jeweiligen Gesellschaft.

Eine Konzernrichtlinie legt den Mindeststandard für das IKS fest, um ein einheitliches Verständnis zu den Rollen und Verantwortlichkeiten im IKS zu schaffen und den IKS-Regelablauf zu definieren.

Der IKS-Regelablauf sieht vor, dass die Geschäftsführungen der Konzernunternehmen sicherstellen, dass eine nachvollziehbare Dokumentation über die durchgeführten Kontrollen vorliegt und das IKS somit wirksam und funktionsfähig ist. Durch eine verpflichtende, periodische Berichterstattung an die Geschäftsführungen und Aufsichts-rat/Prüfungsausschuss, ist ein entsprechend den Vorgaben durchgeführtes IKS gewährleistet.

Innerhalb des folgenden Geschäftsjahres wird ein neues Kontrollsystem, welches unabhängig vom damaligen Eigentümer ist, aufgebaut.

3.2 Erläuterung der wesentlichen Einzelrisiken

Die CCT sieht sich in diesem Bereich vor allem mit Wettbewerbsdruck durch andere Logistikanbieter und alternative Verkehrsträger konfrontiert. Auch Volatilität im Transportaufkommen, insbesondere durch konjunkturelle Schwankungen und geopolitische Einflüsse, kann Umsätze und Auslastung negativ beeinflussen.

Anlagevermögen und Investitionen

Die CER Cargo Traction verfügt über Anlagevermögen in Form von rollendem Material, dazu gehören Streckenlokomotiven (Elektro sowie Hybrid) sowie Diesellokomotiven für Verschub. Durch regelmäßige Investitionen in Form von notwendigen Upgrades (u.a. ETCS) und Überholungen älterer Fahrzeuge, sowie kontinuierlichen Instandhaltungsarbeiten, werden die Risiken für den Verschleiß des Anlagevermögens minimiert.

IT und Digitalisierung

Der reibungslose Ablauf der Geschäftsprozesse im Konzern hängt unmittelbar von der zuverlässigen Arbeit der IT-Systeme ab. Der Ausfall der Systeme, ganz oder in Teilen, könnte zu empfindlichen Beeinträchtigungen in den Betriebsabläufen führen.

Zur technischen Sicherung der Abläufe und zuverlässigen Unterstützung der Geschäftsprozesse gab und gibt es eine IT-Einheit welche von dem alten Eigentümer zur Verfügung gestellt wird und wurde.

digitale Ausfertigung

3.3 Chancen

3.3.1 Chancenmanagement

Die systematische Identifikation, Bewertung und Nutzung von Chancen ist integraler Bestandteil der strategischen Unternehmenssteuerung der CER Cargo Traction GmbH. Dabei werden insbesondere Markttrends, regulatorische Entwicklungen sowie Potenziale aus der Eigentümerstruktur und internationalen Vernetzung berücksichtigt.

3.3.2 Erläuterung der Chancen

CER Cargo Traction GmbH nimmt als Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kontext der europäischen Klimaziele eine zentrale Rolle ein. Ein wesentlicher Hebel zur Reduktion der Emissionen im Güterverkehr liegt in der weiteren Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. Der Schienengüterverkehr zeichnet sich durch hohe Energieeffizienz und – insbesondere bei einem steigenden Anteil erneuerbarer Energien im Strommix – durch eine deutlich verbesserte CO_2-Bilanz aus.

Vor diesem Hintergrund ist eine zunehmende Nachfrage seitens der Kund*innen nach nachhaltigen und klimafreundlichen Logistiklösungen zu beobachten. Dies umfasst insbesondere den Einsatz von „grünem“ Bahnstrom sowie transparente und CO_2-reduzierte Transportketten.

Eine wesentliche Chance ergibt sich aus der verstärkten politischen und finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs auf europäischer und nationaler Ebene. Förderprogramme und Investitionen zielen darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße zu erhöhen und die Verkehrsverlagerung nachhaltig zu beschleunigen.

Darüber hinaus eröffnen sich aus der Einbindung von CER Cargo Traction GmbH in eine neue Eigentümerstruktur zusätzliche strategische und operative Entwicklungsmöglichkeiten. Dazu zählen insbesondere die Erweiterung des geografischen Marktzugangs, die Weiterentwicklung internationaler Verkehrsachsen sowie die Nutzung von Synergien in den Bereichen Traktion, Vertrieb und operative Abwicklung. Dies ermöglicht eine effizientere Bedienung bestehender Relationen sowie die Erschließung neuer Marktsegmente, insbesondere in Zentral- und Südosteuropa.

Insgesamt ergeben sich daraus gute Voraussetzungen, die Marktposition von CER Cargo Traction GmbH nachhaltig zu stärken und von den strukturellen Wachstumstrends im Schienengüterverkehr zu profitieren.

4. Ausblick

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Transformation des europäischen Güterverkehrsmarktes sowie der zunehmenden Bedeutung nachhaltiger Logistiklösungen erwartet CER Cargo Traction GmbH auch in den kommenden Jahren ein weiterhin herausforderndes, zugleich jedoch chancenreiches Marktumfeld.

Die politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen – insbesondere auf Ebene der Europäischen Union – unterstützen weiterhin die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Damit verbunden sind sowohl steigende Anforderungen an Effizienz und Servicequalität als auch attraktive Wachstumschancen für leistungsfähige und gut positionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Mit der Einbindung in die CER Gruppe ergeben sich für CER Cargo Traction GmbH zusätzliche Entwicklungsperspektiven. Insbesondere werden Synergien in den Bereichen Marktauftritt, Netzwerkzugang, operative Leistungserbringung sowie Einkauf und Ressourcenmanagement erwartet. Diese ermöglichen es, bestehende Marktpositionen zu festigen, neue Verkehrsrelationen zu erschließen und die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu steigern.

Parallel dazu wird die strategische Weiterentwicklung der Geschäftsbereiche vorangetrieben. Im Fokus stehen dabei eine verstärkte Ausrichtung auf ertragsstarke Segmente, die Optimierung interner Strukturen sowie die Steigerung der operativen Effizienz. In diesem Zusammenhang werden bestehende Geschäftsaktivitäten laufend evaluiert und an die sich ändernden Marktanforderungen angepasst. Ziel ist eine nachhaltige Verbesserung der Ergebnisqualität sowie eine klare Fokussierung auf wirtschaftlich tragfähige Leistungsbereiche.

Die eingeleiteten organisatorischen Maßnahmen tragen dazu bei, Strukturen zu verschlanken, Prozesse zu harmonisieren und Ressourcen gezielter einzusetzen. Damit schafft CER Cargo Traction GmbH die Grundlage für profitables Wachstum und eine langfristig stabile Unternehmensentwicklung.

Insgesamt geht das Unternehmen davon aus, die sich bietenden Chancen aus Markt, Regulierung und Konzernintegration erfolgreich nutzen zu können und seine Position als verlässlicher Partner im europäischen Schienengüterverkehr weiter auszubauen..

Wien, am 25.06.2026

Christian Kahlbacher

GESCHÄFTSFÜHRER

CER Cargo Traction GmbH
Freudenauer Hafenstrasse 8-10, 1020 Wie
Österreich/Austria

digitale Ausfertigung