1. Lagebericht

I. Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage der Gesellschaft – Bemerkungen der Geschäftsleitung

Die Ferrexpo Port Services GmbH blieb auch im Jahr 2024 ein zentraler Akteur im Bereich der Versorgung der gewerblichen Binnenschifffahrt mit Betriebsstoffen. Dazu zählten Treibstoffe, Schmierstoffe, sowie weitere für den maritimen Betrieb unverzichtbare Materialien.
Die Verteilung der Versorgungsmengen erfolgte in den beiden Segmenten Güterschifffahrt und Tourismusschifffahrt.

Während die Frachtschifffahrt zu Jahresbeginn ein weitgehend stabiles Transportaufkommen verzeichnete, machten sich im weiteren Verlauf – insbesondere zum Jahresende – deutliche Auswirkungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen bemerkbar. Steigende Marktvolatilität, strukturelle Veränderungen in der globalen Nachfrage sowie veränderte Handelsströme prägten die Entwicklung in diesem Sektor.

Die Personenschifffahrt hingegen zeigte eine anhaltend stabile bis moderat positive Wachstumsdynamik. Der Tourismussektor profitierte von einer robusten Konsumentennachfrage, die sich in der Folge auch in einer konstanten bzw. leicht gestiegenen Nachfrage nach Treibstoffen widerspiegelte.

I.1 Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2024 setzte sich die Entwicklung in der Schifffahrtsbranche relativ stabil fort, begleitet von spürbaren, aber weitgehend erwarteten Veränderungen. Während die Personenschifffahrt weiterhin eine stabile Marktposition hielt, stand die Frachtschifffahrt vor wachsenden Herausforderungen. Insbesondere auf der Donau nahm der Warenverkehr im Korridor Rumänien-Ukraine weiter ab, ohne eine Rückkehr zu den ursprünglichen Transportrouten zu verzeichnen. Diese Entwicklung spiegelt die wirtschaftliche Gesamtlage Europas wider, die weiterhin von Unsicherheiten und geopolitischen Spannungen geprägt ist.

Der Wettbewerbsdruck im Marktsegment Bunker variierte und hing stark von der Situation der Anbieter im östlichen Donauraum ab. Während viele dort ansässige Bunkerbetriebe teilweise mit infrastrukturellen und regulatorischen Herausforderungen zu kämpfen hatten, profitierte unser Unternehmen von einer verlässlichen Versorgung durch OMV. Die Kabinenschifffahrt blieb stabil und erfreute sich weiterhin hoher Nachfrage. Der Frachtschifffahrtssektor hingegen war von wirtschaftlichen Faktoren und nautischen Einschränkungen betroffen. Hydrologische Einflüsse, führten zwar nur zu kurzfristigen Störungen, wirkten sich jedoch auf die Absatzmengen aus.

Trotz dieser externen Herausforderungen konnte zum Jahresende eine insgesamt positive Performance bilanziert werden. Sowohl im Vergleich zum Budget als auch gegenüber dem Vorjahr ließ sich eine Steigerung der Abgabemengen feststellen. Die Margenentwicklung blieb primär preisgetrieben, wies jedoch eine robuste Stabilität auf und konnte effektiv gesteuert werden.

Temporäre Verschiebungen der Bunkermengen zwischen Ungarn und Österreich traten aufgrund regulatorischer Unsicherheiten bezüglich der Herkunft von Gasölprodukten auf. Besonders relevant war hierbei die Frage, ob in Ungarn möglicherweise Produkte russischen Ursprungs in die Gasölproduktion einfließen und ob dies eine Verletzung der geltenden EU-Sanktionsbestimmungen darstellen könnte. Diese regulatorischen Unklarheiten hatten jedoch keine signifikanten Marktveränderungzur Folge.

Im Jahr 2024 führten auch Hochwasserereignisse der Donau zu nautischen Einschränkungen im Schifffahrtsbetrieb, was sich direkt auf die Absatzmengen im Bunkerbusiness auswirkte. In diesen Phasen kam es zu temporären Schifffahrtssperren sowie zu Einschränkungen bei Bunkerlieferungen.

Besonders betroffen waren Bunkerboote, die aufgrund ihrer vergleichsweise geringeren Motorleistung bereits vor Erreichen der offiziellen Hochwassermarken Schwierigkeiten hatten, bestimmte Anlegestellen – insbesondere die Station Nussdorf – zu erreichen. Strömungsbedingte Einschränkungen und zeitweise gesperrte Schleusen führten zusätzlich zu Ausfällen im Betriebsablauf der Donauflotten.

Die retrospektive Analyse der Preisentwicklung im Geschäftsjahr zeigte eine insgesamt stabile Marktbewegung. Im betrachteten Zeitraum erreichte der Höchstwert 916,50 USD pro Tonne, während die niedrigste Notierung bei 629,25 USD pro Tonne lag. Im historischen Vergleich erwies sich diese Volatilität als moderat und bewegte sich innerhalb eines wirtschaftlich gut zu handhabenden Korridors.

Die beobachtete Preisstabilität stellte für unser Unternehmen einen Vorteil dar, insbesondere im Hinblick auf die strategische Preisgestaltung. Die weitgehende Konstanz der Marktpreise ermöglichte eine präzisere Kalkulation und reduzierte das Risiko unvorhersehbarer Preisrisiken. Dies trug nicht nur zur Planungssicherheit bei, sondern unterstützte auch die Entwicklung einer nachhaltigen Preisstrategie. Durch diese Marktbedingungen konnte eine bessere Preisstruktur verfolgt werden.

Zusätzliche Dienstleistungen, insbesondere der Handel mit Schmierölen, Schmierfetten und schifffahrtsspezifischen Materialien, trugen weiterhin zur Kundenbindung bei, wenngleich ihr wirtschaftlicher Beitrag im Vergleich zum Kerngeschäftsfeld des Schiffsdieselverkaufs nachrangig blieb.

Ein essenzieller Bestandteil der strategischen Unternehmensplanung war auch im Jahr 2024 der langjährige Konsignationslagervertrag mit der Firma Varo Energy Inland Bunkerservice BV. Seit vielen Jahren bildet diese Partnerschaft eine tragende Säule der Versorgungssicherheit und gewährleistet eine zuverlässige und flexible Lagerhaltung, die sich als entscheidender Wettbewerbsvorteil erwiesen hat.

Ein besonderer Vorteil dieses Modells liegt in der effektiven Kontrolle von Kurs- und Notierungsrisiken. Durch die Möglichkeit, flexibel auf Marktbewegungen zu reagieren, können Preisschwankungen gezielt abgefedert und die Handelsstrategien entsprechend angepasst werden. Dies führt dazu, dass der Verkauf mit minimalem Risiko gestaltet werden kann und eine hohe Kalkulationssicherheit gewährleistet ist.

Die kontinuierliche Zusammenarbeit mit Varo Energy stärkt nicht nur die operative Effizienz, sondern ermöglicht auch eine vorausschauende Marktanpassung, wodurch das Unternehmen in einem dynamischen Umfeld langfristig erfolgreich agieren kann. Die stabile Verfügbarkeit von Produkten schafft Planungssicherheit und trägt maßgeblich zur positiven Geschäftsentwicklung bei.

Angesichts der steigenden Anforderungen an eine resiliente Logistik- und Versorgungskette bleibt der Konsignationslagervertrag ein unverzichtbares Element der Unternehmensstrategie. Auch in Zukunft wird diese bewährte Struktur eine zentrale Rolle spielen, um Marktchancen optimal zu nutzen, das Kursrisiko weiterhin effektiv zu minimieren und das nachhaltige Wachstum des

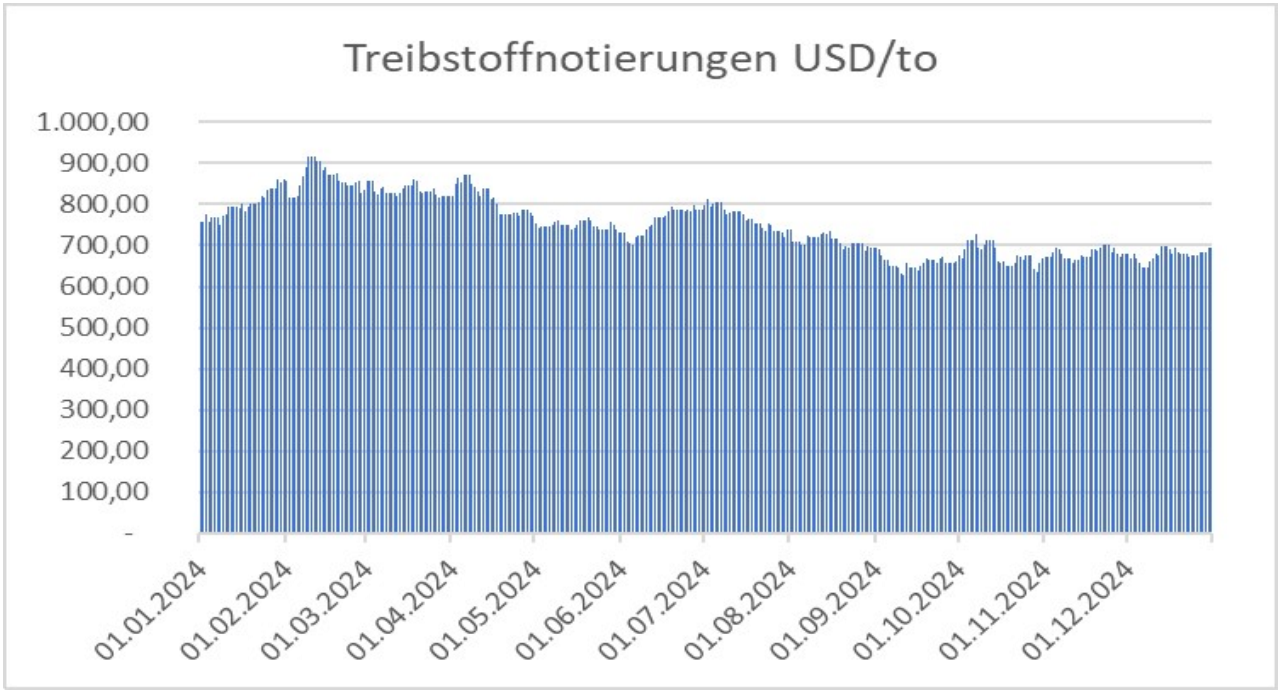
Unternehmens weiter voranzutreiben.

Entwicklung der Einkaufs- und Verkaufspreise, sowie Beschreibung der Handelsspanne

Die Entwicklung der Treibstoffpreise zeigt im betrachteten Zeitraum eine weitgehend stabile Tendenz. Die höheren Preise im Februar 2024 stellen zwar eine temporäre Abweichung dar, bewegen sich jedoch innerhalb eines unauffälligen Rahmens und bedürfen keiner besonderen Kommentierung. Insgesamt kann die Preisentwicklung als konstant bezeichnet werden.

Für das Bunkerbusiness war im Jahr 2024 weniger die Preisgestaltung der entscheidende Faktor, sondern vielmehr die Verfügbarkeit der Mengen, die einen spürbaren Einfluss hatte.

Die nachstehende Grafik veranschaulicht die vergleichsweise stabile Preisentwicklung anschaulich.



(Notierungen: Gasöl 10 ppm Barges FOB Rotterdam high Quotation)

Die Ferrexpo Port Services GmbH setzt seit Jahren konsequent auf ein tagesaktuelles Preismodell sowohl für den Einkauf als auch den Verkauf. Diese dynamische Preisgestaltung ermöglicht es dem Unternehmen, stets marktkonforme Verkaufspreise anzubieten und unmittelbar auf Preisbewegungen zu reagieren.

Im Vergleich dazu nutzen viele Mitbewerber entlang der Donau das FIFO-Prinzip (First In, First Out), wodurch Preisänderungen mit Verzögerung in die Verkaufskalkulation einfließen. Dies führt dazu, dass Wettbewerber in steigenden Märkten vorübergehend von niedrigeren Einkaufspreisen profitieren, während sie in fallenden Märkten mit höheren Bestandswerten operieren müssen. Die Ferrexpo Port Services GmbH hingegen kann durch ihr tagesaktuelles Modell bei sinkenden Preisen sofort günstigere Konditionen weitergeben und sich so einen Wettbewerbsvorteil sichern.

In einem bullischen Marktumfeld kann dieses Modell jedoch nachteilig sein, da die Preisgestaltung unmittelbar von steigenden Einkaufskosten beeinflusst wird. Dennoch gewährleistet die gewählte Preisstrategie eine transparente und marktgerechte Preisfindung, wodurch das Unternehmen seinen Kunden jederzeit wettbewerbsfähige Angebote unterbreiten kann. Zudem ermöglicht das tagesbasierte Modell eine effektive Absicherung gegen Währungs- und Kursrisiken, da Preisschwankungen zeitnah berücksichtigt und entsprechende Adaptionen getroffen werden können.

Branchenentwicklung, Marktumfeld, Trends

Im Geschäftsjahr 2024 blieb die Anbieterlandschaft für Bunkertreibstoffe und Schiffsmaterialien entlang der Donau unverändert. In Österreich sind Anbieter in Linz, Enns, Wien und Korneuburg vertreten, wobei die Ferrexpo Port Services GmbH eine wesentliche Rolle einnimmt. Während auch österreichische Bunkerstationen Wettbewerbsdruck erzeugen, haben jene östlich von Österreich einen wesentlich größeren Einfluss auf den Markt.

Die Ferrexpo Port Services GmbH konnte ihre Rolle als der maßgebliche Akteur im Bunkermarkt weiter festigen und sich als führender Anbieter in Österreich für die zuverlässige Versorgung der Binnenschifffahrt behaupten. Ein zentraler Erfolgsfaktor war dabei die kontinuierliche Versorgungssicherheit, die sich insbesondere in einem anspruchsvollen Marktumfeld als klarer Wettbewerbsvorteil erwies. Während einige Mitbewerber mit Lieferengpässen und operativen Einschränkungen konfrontiert waren, sicherte sich die Ferrexpo Port Services GmbH durch effiziente Logistik, vorausschauendes Bestandsmanagement und strategische Partnerschaften eine durchgehende Verfügbarkeit von Bunkertreibstoffen.

Dieser konsequente Fokus auf Liefertreue und Kundenorientierung führte zu einer nachhaltig hohen Kundenzufriedenheit und stärkte die Marktposition des Unternehmens weiter. Gerade in Zeiten wirtschaftlicher und logistischer Herausforderungen bewies Ferrexpo Port Services GmbH erneut ihre Zuverlässigkeit als Partner der Schifffahrt und leistete einen wesentlichen Beitrag zur Stabilität und Effizienz des Bunkerbusiness an der Donau.

Die strategische Marktführerschaft und vorausschauende Unternehmensführung verdeutlichen, dass die Ferrexpo Port Services GmbH auch in Zukunft als maßgeblicher Anbieter im Bunkertreibstoffmarkt agieren und die Schifffahrt entlang der Donau mit höchster Verlässlichkeit versorgen kann.

Erneuerbare Energien und Alternativtreibstoffe für die Binnenschifffahrt

Im Jahr 2024 bleibt die Untersuchung alternativer Schiffstreibstoffe ein zentrales und herausforderndes Thema für das Unternehmen. Während dieser Bereich langfristig von strategischer Bedeutung ist, erweist sich die praktische Umsetzung als schwierig und nur schleppend voranschreitend. Der klare Fokus liegt aktuell auf HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), da es als kurzfristig umsetzbare Lösung mit erheblichen Vorteilen für die Binnenschifffahrt angesehen wird. Andere alternative Treibstoffe werden hingegen eher als mittelfristige Optionen oder aufgrund regulatorischer und wirtschaftlicher Unsicherheiten als fraglich betrachtet.

<u>HVO – Die derzeit vielversprechendste Option</u>

HVO gilt als derzeit beste verfügbare Alternative für die Binnenschifffahrt, da es ohne größere Anpassungen der bestehenden Infrastruktur und Motorentechnologie eingesetzt werden kann. Seine hohe Umweltfreundlichkeit, technische Kompatibilität und nachhaltige Rohstoffbasis machen es zu einer praxisnahen Lösung für eine nachhaltigere Schifffahrt.

Nachhaltigkeit & Emissionsreduktion: HVO wird aus erneuerbaren Quellen wie pflanzlichen Ölen oder tierischen Fetten gewonnen und bietet eine deutliche Reduzierung der Treibhausgasemissionen gegenüber fossilem Diesel.

Einfache Implementierung: Im Gegensatz zu anderen alternativen Treibstoffen kann HVO in bestehenden Dieselmotoren ohne technische Umrüstung verwendet werden, was eine kosteneffiziente Umstellung ermöglicht. Selbst ältere Motorengenerationen lassen sich problemlos auf HVO-Betrieb umstellen.

Rohstoffverfügbarkeit & Diversifikation: Die Herstellung aus nachhaltigen Abfallstoffen minimiert die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Die Verfügbarkeit ist bereits in Teilen gesichert, wenngleich langfristige Lieferstrukturen weiterentwickelt werden müssen.

Hohe Leistung & Betriebssicherheit: HVO weist eine vergleichbare oder sogar höhere Energiedichte und Verbrennungsqualität als herkömmlicher Dieselkraftstoff auf, wodurch eine zuverlässige Nutzung in der Binnenschifffahrt gewährleistet wird.

Wasserstoff & Methanol – Mittelfristige oder fragliche Alternativen

Während Wasserstoff, jedenfalls in der grünen Variante, als emissionsfreie Energiequelle grundsätzlich Potenzial bietet, sind die praktischen und wirtschaftlichen Herausforderungen derzeit erheblich. Insbesondere die niedrige Energiedichte, fehlende Speicherinfrastruktur und hohe Anschaffungskosten für Dual-Fuel-Motoren machen einen breiten Einsatz in der Binnenschifffahrt kurzfristig unwahrscheinlich. Zudem fehlen nach wie vor konkrete gesetzliche Rahmenbedingungen und Bauvorschriften, die eine sichere Integration in den Schiffsverkehr ermöglichen würden.

Methanol gewinnt aufgrund seiner umweltfreundlichen Eigenschaften an Bedeutung und bietet Potenzial zur Emissionsreduktion. Jedoch sind umfangreiche Investitionen in Sicherheitsmaßnahmen und Anpassungen der Schiffsinfrastruktur erforderlich, die den wirtschaftlichen Nutzen mittelfristig noch ungewiss erscheinen lassen. Nur eine vollständig „grüne“ Variante könnte einen nachhaltigen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten, jedoch ist auch hier die Verfügbarkeit und Produktionskapazität noch nicht im erforderlichen Maßstab gegeben.

Fazit: Klare Priorität auf HVO, andere Optionen sind mit Unsicherheiten behaftet

Während sich das Unternehmen weiterhin mit alternativen Treibstoffen auseinandersetzt, liegt der klare Fokus im Jahr 2024 auf HVO, da es eine kurzfristig realisierbare Lösung mit minimalem Investitionsbedarf darstellt. Wasserstoff und Methanol werden aufgrund wirtschaftlicher, technologischer und regulatorischer Hürden derzeit eher als mittelfristige oder unsichere Optionen betrachtet. Das Unternehmen bleibt jedoch bestrebt, langfristig nachhaltige Lösungen für die Binnenschifffahrt zu evaluieren und die technologische Entwicklung in diesem Bereich aktiv zu beobachten.

Strategie

In den vergangenen Jahren hat das Unternehmen die Kundenzufriedenheit als grundlegende Priorität etabliert und wird diesen Fokus auch in den kommenden Geschäftsjahren konsequent weiterverfolgen. Die kontinuierliche Verbesserung von Servicequalität, technischer Infrastruktur und nachhaltigen Lösungen ist dabei essenzieller Bestandteil der Unternehmensstrategie.

Als Teil seines umfassenden Engagements für den Umweltschutz investierte das Unternehmen

erhebliche finanzielle Mittel in die Modernisierung der Bunkeranlagen, insbesondere in den Umbau von Doppelhüllen, die Weiterentwicklung der Schiffstechnik und die Erhöhung der Betriebssicherheit. Diese Maßnahmen dienten nicht nur der Einhaltung höchster Umweltstandards, sondern auch der langfristigen Sicherstellung eines nachhaltigen und zukunftsfähigen Betriebs.

Im vergangenen Geschäftsjahr wurden weiterhin verstärkt Gespräche mit Kunden, Behörden und Lieferanten über die Potenziale alternativer Treibstoffe geführt. Die aktive Auseinandersetzung mit nachhaltigen Energieträgern bleibt eine strategische Priorität, da umweltfreundlichere Lösungen zunehmend an Bedeutung gewinnen und regulatorische Rahmenbedingungen stetig angepasst werden.

Mit großem Optimismus wurde bereits 2023 das Projekt zur Einführung von HVO 100 als Betriebsstoff für die Bunkerboote initiiert. Unter dem Leitsatz „Wir beliefern Sie umweltfreundlich“ sollte dieser Schritt ein deutliches Zeichen für nachhaltige Schifffahrt setzen. Trotz intensiver Bemühungen verzögerte sich die Umsetzung jedoch aufgrund fehlender behördlicher Freigaben. Das Unternehmen arbeitet weiterhin eng mit den zuständigen Behörden zusammen, um die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten und dieses zukunftsweisende Vorhaben erfolgreich umzusetzen.

Ein wesentlicher regulatorischer Hemmschuh liegt in den gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Treibstoffmischung. Die Vermischung von HVO mit klassischem Marine Gasöl ist rechtlich nicht zulässig, da sie als unerlaubte Produktherstellung eingestuft würde. Dies hat erhebliche steuerliche Konsequenzen: Bereits geringfügige Beimischungen führen dazu, dass die Steuerbefreiung für den Treibstoff entfällt. Zudem sind weitere rechtlich relevante Verordnungen, darunter die Herstellungsverordnung und die Kennzeichnungsverordnung, strikt zu beachten.

Diese Herausforderungen erfordern sorgfältige Prüfungen und Verhandlungen mit den Behörden, um einen rechtssicheren und wirtschaftlich tragfähigen Einsatz von HVO in der Binnenschifffahrt zu ermöglichen. Das Unternehmen wird auch in Zukunft intensiv daran arbeiten, die regulatorischen Hürden zu überwinden und einen nachhaltigen, gesetzeskonformen und wirtschaftlich effizienten Einsatz alternativer Treibstoffe zu realisieren.

Neben der vollständigen Umstellung auf HVO 100 arbeiten unsere Partner auch an einer Mischlösung mit einem 20-prozentigen HVO-Anteil im klassischen Marinetreibstoff. Diese hybride Kraftstofflösung könnte eine technisch und wirtschaftlich praktikable Alternative darstellen, da sie eine Reduktion der CO_2-Emissionen ermöglicht, ohne dass eine vollständige Umstellung auf reines HVO erforderlich ist.

Obwohl bereits konkrete Ansätze und teilweise Lösungen existieren, bleiben weiterhin offene Fragen, insbesondere hinsichtlich der Marktnachfrage und Kostenverteilung. Ein zentrales Thema ist die Frage, wer die höheren Treibstoffkosten trägt und wie diese Mehrkosten wirtschaftlich vertretbar gestaltet werden können.

Ein weiterer entscheidender Aspekt ist die Nachweisführung für Kunden. Zertifizierte Lösungen spielen dabei eine zentrale Rolle, um den Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen nachvollziehbar zu dokumentieren. Analog zu den SAF-Lieferungen (Sustainable Aviation Fuel) in der Luftfahrt könnten entsprechende Zertifikate ausgestellt werden, um die CO_2-Einsparungen transparent nachzuweisen. Die genauen Details der Abwicklung, Zertifizierungsprozesse und Abstimmungen müssen jedoch noch weiter ausgearbeitet und mit den relevanten Akteuren abgestimmt werden.

Unser Unternehmen wird diesen Weg aktiv weiterverfolgen und eng mit seinen Partnern sowie

den zuständigen Behörden und Kunden zusammenarbeiten, um eine rechtskonforme, wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Lösung für den Einsatz von HVO-haltigen Treibstoffen in der Binnenschifffahrt zu entwickeln.

Umbauprojekt Bunkerboot „Wientank 1“ – Neumotorisierung

Im Rahmen eines umfassenden Modernisierungsprojekts wurde das Bunkerboot „Wientank 1“ im Jahr 2024 vollständig überarbeitet und technisch auf den neuesten Stand gebracht. Trotz erheblicher Verzögerungen konnte das Projekt erfolgreich abgeschlossen werden, wodurch das Schiff nun sowohl umweltfreundlicher als auch effizienter operieren kann.

Ein zentrales Element der Modernisierung war der Einbau einer neuen, emissionsarmen Hauptmaschine des Fabrikats SCANIA, die eine deutliche Reduzierung der Schadstoffemissionen ermöglicht und zur Verbesserung der Umweltbilanz des Schiffes beiträgt. Ergänzend dazu wurde ein besonders leiser Stromgenerator installiert, der einen geräuscharmen und kundenfreundlichen Betrieb gewährleistet. Zudem wurde ein Abgasnachbehandlungssystem integriert, das Emissionen auf ein Minimum reduziert und höchsten Umweltstandards entspricht.

Neben diesen Kernmaßnahmen wurde das Getriebe erneuert, um eine optimierte Kraftübertragung und eine höhere umweltfreundlichere Effizienz sicherzustellen. Die Installation eines Zwei-Kreis-Rudersystems verbessert die nautische Sicherheit erheblich und erhöht die Manövrierfähigkeit des Schiffes. Darüber hinaus wurde eine moderne Steuerungstechnologie implementiert, die eine präzisere und energieeffizientere Bedienung ermöglicht.

Ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Nachhaltigkeit war die Umstellung der Heizungsanlage von fossilen Brennstoffen auf eine vollständig elektrische Lösung, wodurch die Umweltbelastung weiter reduziert werden kann. Auch die Antriebe der Abgabepumpen wurden erneuert, um die Effizienz der Treibstofflogistik weiter zu verbessern. Es wurde die Hydraulikanlage (Treibstoffabgabe) auf einen verlustfreien Direktantrieb umgestellt, der nun elektrisch betrieben wird und so zu einer weiteren Steigerung der Energieeffizienz beiträgt.

Für dieses umfassende Modernisierungsprojekt wurde im Rahmen des „Förderprogramms für klima- und umweltfreundliche Schifffahrt“ der Republik Österreich ein Förderantrag eingereicht. Die Förderzusage wurde bereits erteilt, und die Fertigstellung des Projekts wurde gemeldet. Der entsprechende Zuschuss wird voraussichtlich im Jahr 2025 erwartet.

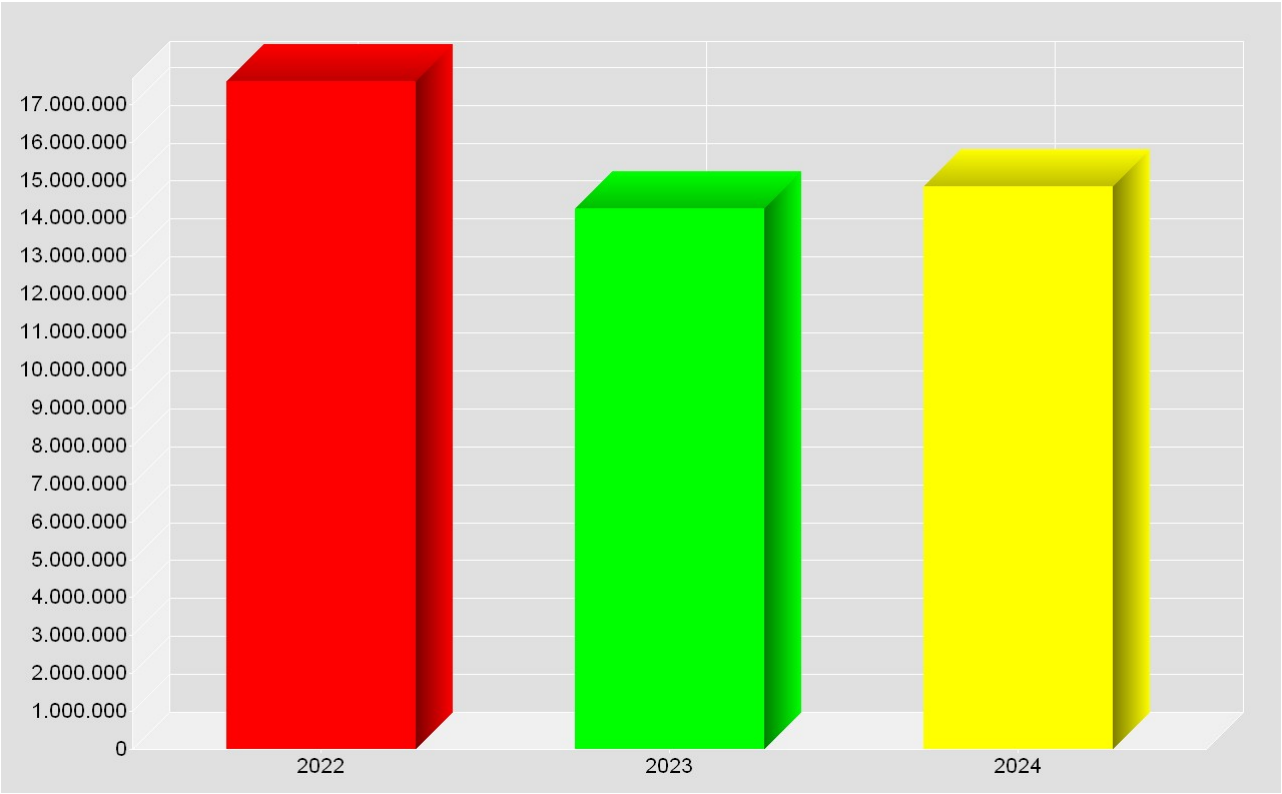
Mit der erfolgreichen Umsetzung dieser Modernisierung setzt das Unternehmen einen bedeutenden Schritt hin zu einer nachhaltigeren und technologisch optimierten Bunkerschifffahrt. Das Bunkerboot „Wientank 1“ erfüllt nun höchste Umwelt- und Sicherheitsstandards und ist optimal für die zukünftigen Anforderungen im Markt gerüstet.

I.2 Zweigniederlassungen

Das Unternehmen plant weder kurz- noch mittelfristig die Errichtung von Zweigniederlassungen.

Entwicklung Umsatzerlöse (Sales)

	2022 EUR	2023 EUR	2024 EUR
Umsatzerlöse	17.601.657	14.260.314	14.840.484



Beginnend ab dem Jahr 2018 wurde der Ausweis der Umsatzerlöse anhand der in AFRAC 32 Rz (8) ff. dargestellten Grundsätze geändert. Der Treibstoff, welcher an den Vertragspartner Varo abgegeben wurde, wird nicht mehr als Verkauf gesehen, sondern als Serviceleistung. Somit wird der Wareneinsatz aus der an Varo abgegebenen Menge mit dem Umsatz nicht mehr dargestellt und scheint nur noch genettet auf.

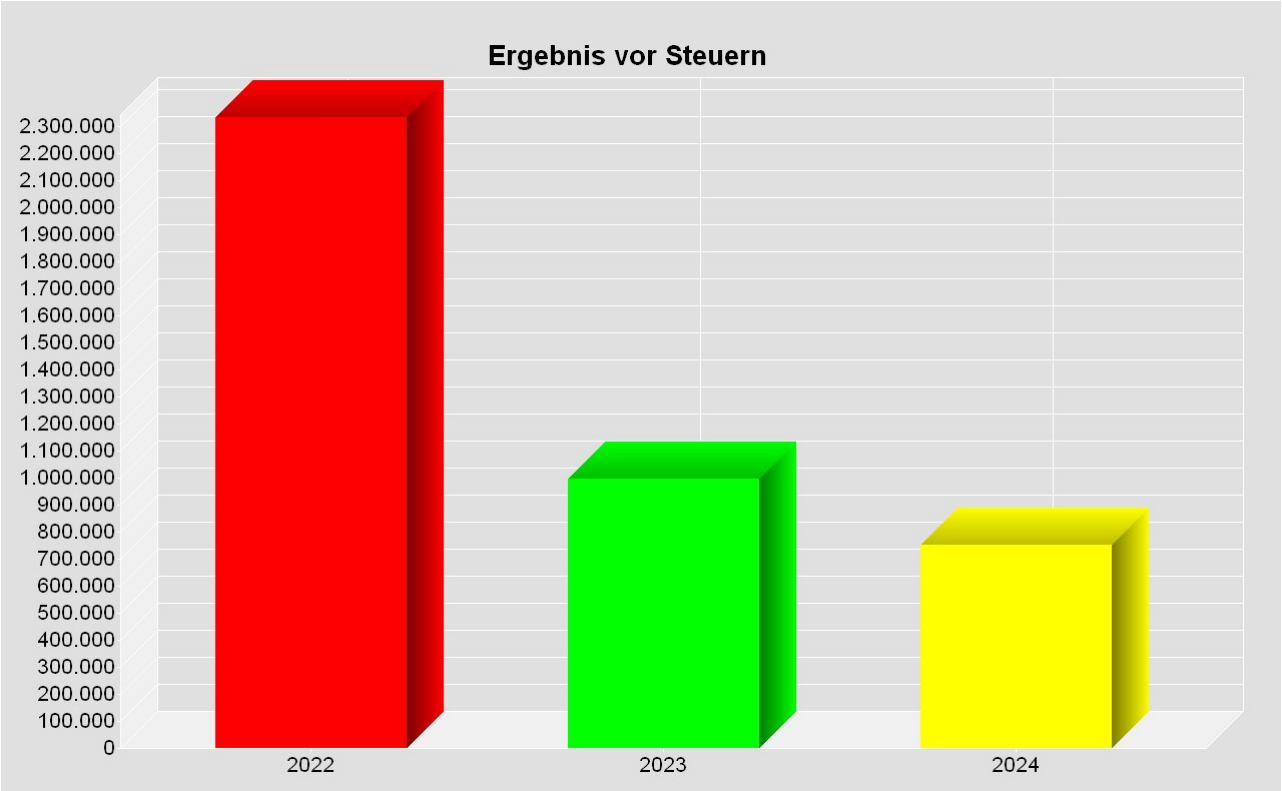
Die Umsatzerlöse sind im Vergleich zu 2023 leicht gestiegen, obwohl der durchschnittliche Verkaufspreis für Gasöl um ca. 10 % geringer war als im Vergleichszeitraum.

Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern entspricht dem um den Zinsaufwand korrigierten Ergebnis vor Steuern (Summe aus Z 7 und Z 10).

Ergebnis vor Steuern (Summe aus Z 7 und Z 10)
+ Zinsen und ähnliche Aufwendungen gem. § 231 Abs 2 Z 15 bzw. Abs 3 Z 14 UGB
= Ergebnis vor Zinsen und Steuern

	2022 EUR	2023 EUR	2024 EUR
Ergebnis vor Zinsaufwendungen und Steuern	2.333.859	997.653	752.779



Das Ergebnis des Jahres 2022 widerspiegelt zu einem großen Teil die Auflösung der Rückstellung für das Energie-Effizienzgesetz in Höhe von € 1.818.318,82, welche auf Grund eines Gutachtens entsprechend verbucht wurde.

Im Jahr 2023 wurde nachträglich eine Förderung wegen Covid-19 ausbezahlt, welche sich auf das Ergebnis positiv auswirkte.

Das Jahr 2024 war frei von Sonderpositionen, welche das Ergebnis beeinflussten.

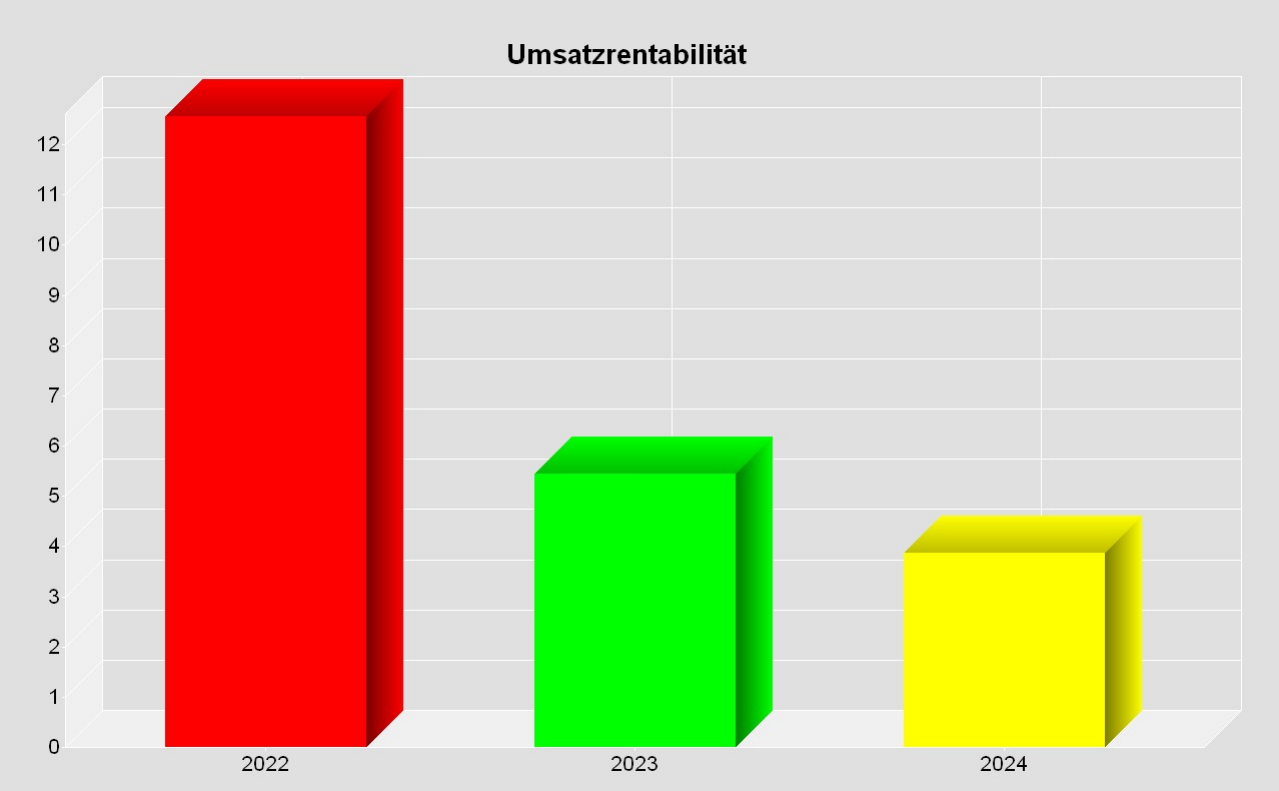
Umsatzrentabilität

Die Umsatzrentabilität entspricht dem Verhältnis aus Ergebnis vor Zinsen und Steuern und den Umsatzerlösen.

Berechnung:

$$\frac{\text{Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100}}{\text{Umsatzerlöse}}$$

	2022 %	2023 %	2024 %
Umsatzrentabilität	12,56	5,45	3,87



Die Umsatzrentabilität des Jahres 2022 beträgt 12,56 % und beinhaltet die Auflösung der Rückstellung des EEffG. Das Ergebnis vor Steuern verringert um den Effekt der Rückstellungsauflösung ergibt eine Umsatzrentabilität von 2,23 %. Dies zeigt, dass durch die höheren Umsatzerlöse nicht zwingend die Margen steigen.

Das Jahr 2024 hat mit einer Umsatzrentabilität von 3,87 % einen soliden Wert erreicht.

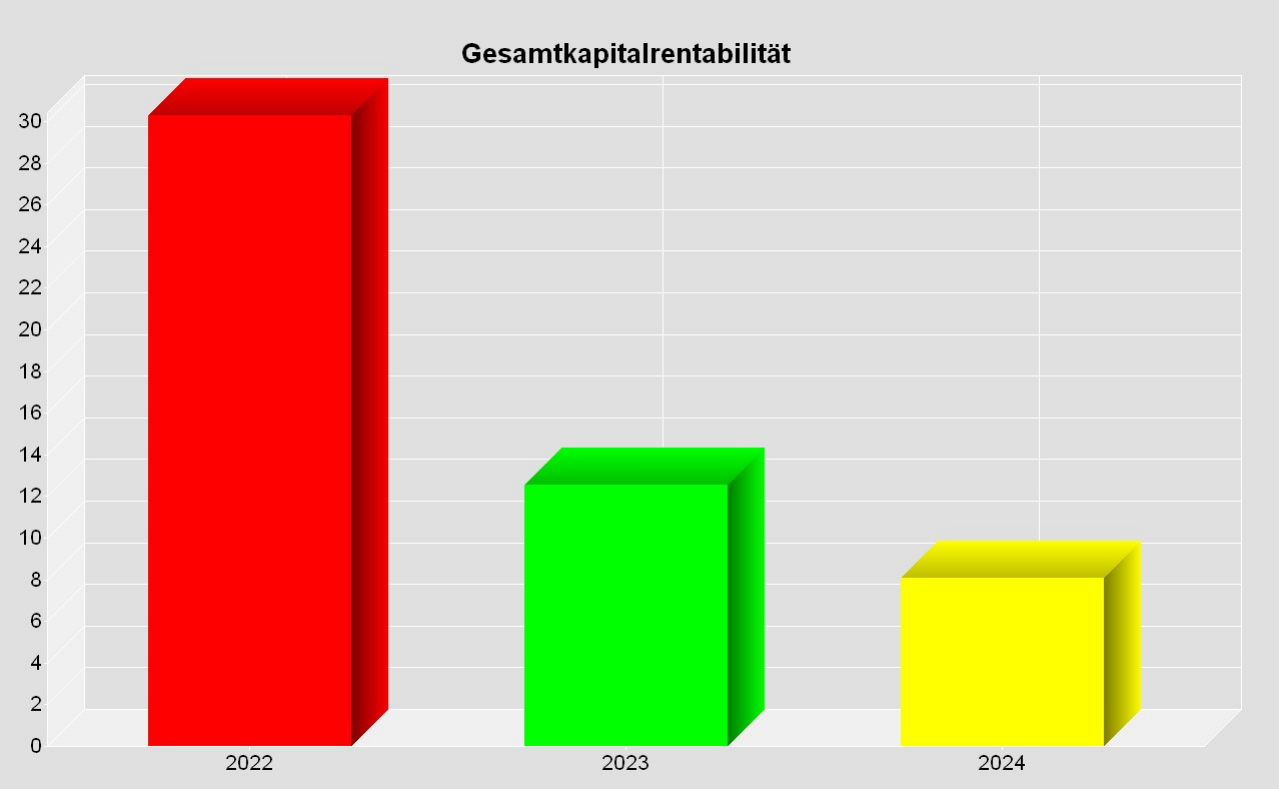
Gesamtkapitalrentabilität

Die Gesamtkapitalrentabilität ergibt sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Zinsen und Steuern zum Gesamtkapital.

Berechnung:

$$\frac{\text{Ergebnis vor Zinsen und Steuern x 100}}{\text{Gesamtkapital}}$$

	2022 %	2023 %	2024 %
Gesamtkapitalrentabilität	30,29	12,54	8,08



In der Gesamtkapitalrentabilität ist ebenfalls der Effekt der Rückstellungsauflösung beinhaltet. Ohne diesen Effekt ergibt sich eine Gesamtkapitalrentabilität von 5,39 %.

Die Gesamtkapitalrentabilität mit 8,08 % für das Jahr 2024 – ohne Sondereffekte – ist ein erfreulicher Wert.

Vermögenslage

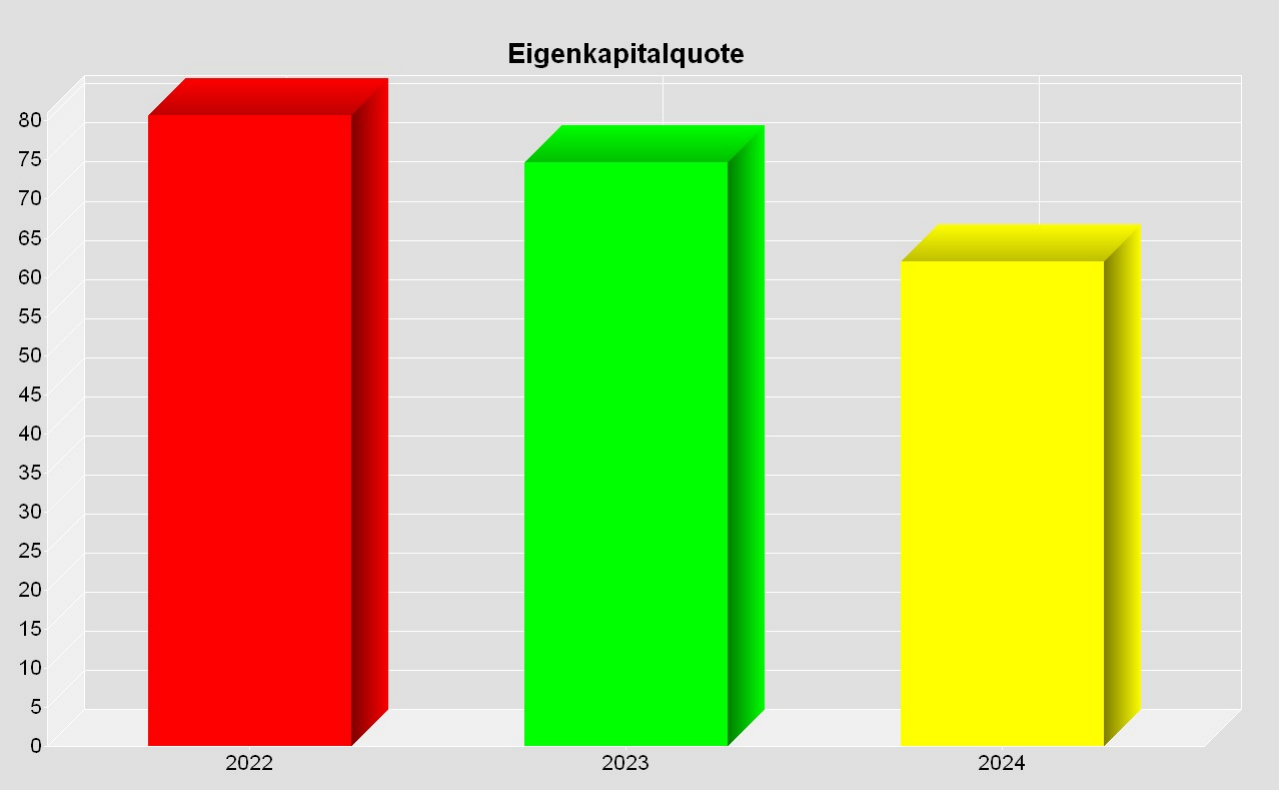
	31.12.2024 EUR	31.12.2023 EUR	+/- EUR	%
kurzfristiges Umlaufvermögen				
Vorräte	7.068,12	5.329,10	1.739,02	32,6
Lieferforderungen	1.344.949,12	1.308.031,48	36.917,64	2,8
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	4.074.726,03	2.963.570,73	1.111.155,30	37,5
sonstige Forderungen	3.350,41	500,00	2.850,41	570,1
flüssige Mittel	126.257,38	647.706,75	-521.449,37	-80,5
Rechnungsabgrenzungsposten	40.809,07	57.104,99	-16.295,92	-28,5
Aktive latente Steuern	505,99	411,66	94,33	22,9
	5.597.666,12	**4.982.654,71**	**615.011,41**	**12,3**
kurzfristiges Fremdkapital				
kurzfristige Rückstellungen	179.998,74	155.329,37	24.669,37	15,9
Lieferverbindlichkeiten	1.724.852,07	1.157.877,94	566.974,13	49,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	712.540,70	190.965,77	521.574,93	273,1
sonstige Verbindlichkeiten	76.673,37	60.455,07	16.218,30	26,8
	2.694.064,88	**1.564.628,15**	**1.129.436,73**	**72,2**
Working Capital (Netto-Umlaufvermögen)	**2.903.601,24**	**3.418.026,56**	**-514.425,32**	**-15,1**
Anlagevermögen				
Sachanlagen	**1.510.191,36**	**1.223.232,09**	**286.959,27**	**23,5**
langfristiges Fremdkapital				
langfristige Rückstellungen	**3.965,27**	**3.052,31**	**912,96**	**29,9**
Reinvermögen (Eigenkapital)	**4.409.827,33**	**4.638.206,34**	**-228.379,01**	**-4,9**
Stammkapital	**3.700.000,00**	**3.700.000,00**	**0,00**	**0,0**
Bilanzgewinn	**709.827,33**	**938.206,34**	**-228.379,01**	**-24,3**
Summe Eigenkapital	**4.409.827,33**	**4.638.206,34**	**-228.379,01**	**-4,9**
Summe Fremdkapital	**2.698.030,15**	**1.567.680,46**	**1.130.349,69**	**72,1**
Bilanzsumme	**7.107.857,48**	**6.205.886,80**	**901.970,68**	**14,5**

Eigenkapitalquote

Berechnung:

$$\frac{\text{Eigenkapital}}{\text{Gesamtkapital}}$$

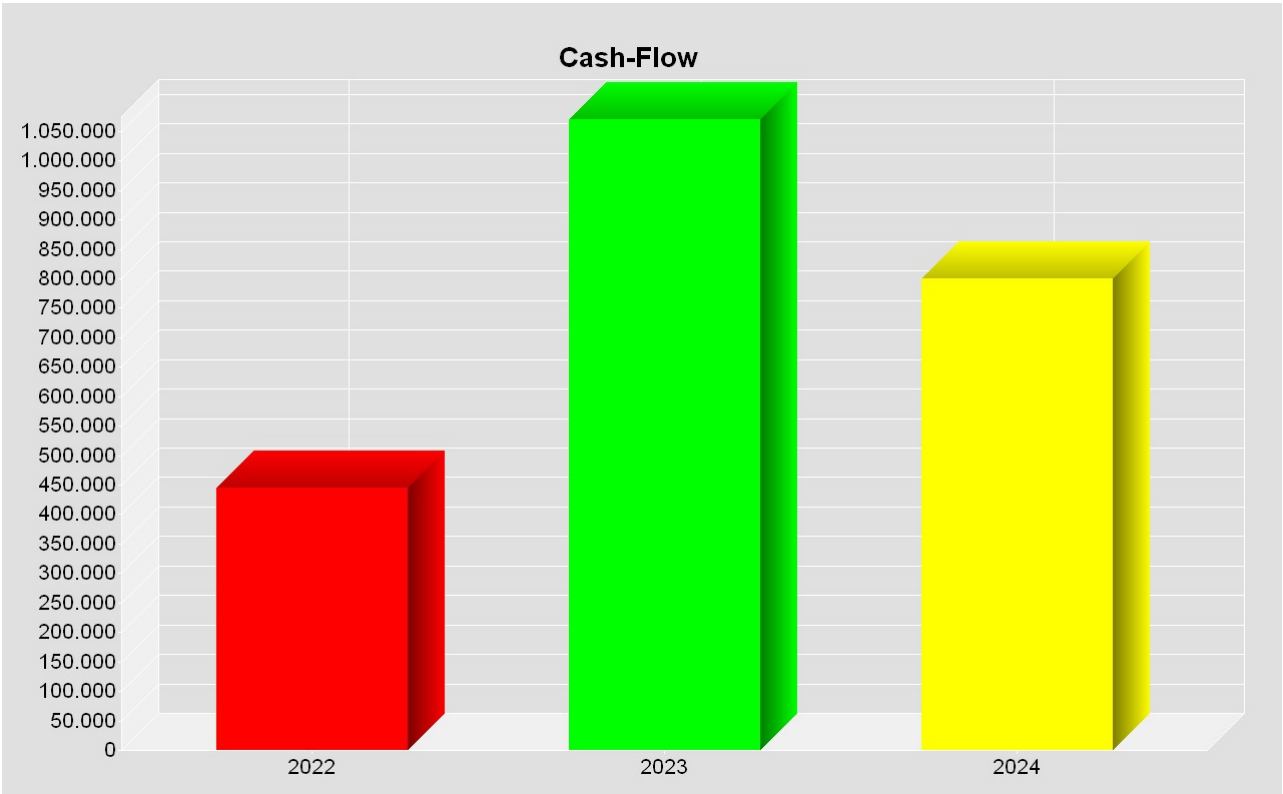
	2022 %	2023 %	2024 %
Eigenkapitalquote	80,69	74,73	62,04



Die Eigenkapitalquote stellt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital dar.

Finanzlage

	2022 EUR	2023 EUR	2024 EUR
Jahresü./Fehlbetrag	2.188.998	937.865	709.416
+ Abschr. AV u. UV	71.904	70.481	65.567
+Abschr. Disagio	0	0	0
+ RBW ausg. AG	0	0	0
- Zuschreibungen	0	0	0
- Aufl. Inv.zusch.	0	0	0
Cash-Flow I	2.260.902	1.008.346	774.983
+Dot. RSt	2.872	61.702	25.582
Cash-Flow II	2.263.774	1.070.048	800.565
- Aufl. Rückstellungen	- 1.818.319	0	0
- Eigenverbrauch	0	0	0
Cash-Flow III	**445.455**	**1.070.048**	**800.565**



I.4 Ereignisse von besonderer Bedeutung nach dem Abschlussstichtag

Der anhaltende Krieg in der Ukraine bleibt ein bedeutender geopolitischer Faktor, dessen wirtschaftliche Auswirkungen weiterhin in verschiedenen Bereichen der Schifffahrt spürbar sind.

Dennoch zeigt sich, dass die direkte Relevanz für den Bunkerbetrieb begrenzt ist und keine größere Bedrohung für die Geschäftstätigkeit darstellt.

Während die Personenschifffahrt aufgrund ihres spezifischen Aktionsradius nur marginal betroffen ist und sich bereits ab 2023, nach der COVID Zeit, vollständig stabilisiert hat, wirkt sich die Situation auf die Frachtschifffahrt deutlicher aus. Insbesondere in Bezug auf den Transport von Rohstoffen, die eine zentrale Rolle für die Güterschifffahrt spielen, bestehen weiterhin Herausforderungen.

Die Absatzmengen im Bunkerbereich unterliegen zwar weiterhin Schwankungen, doch die strategische Planung der Ferrexpo Port Services GmbH berücksichtigt diese Rahmenbedingungen umfassend. Besonders für die Konzerngesellschaft DDSG Mahart Kft. ergeben sich durch die anhaltenden Planungsunsicherheiten infolge des Ukraine-Kriegs Einschränkungen auf die Transportvolumen, die auch Auswirkungen auf unseren Betrieb haben können. Diese könnten erheblich sein, stellen jedoch keine wesentliche Bedrohung für die Ferrexpo Port Services GmbH dar. Die in Wien stationierte Bunkerstation sollte weitgehend verschont bleiben, sodass die operativen Abläufe weiterhin stabil bleiben.

Für die Kabinenschifffahrt wird auch für 2025 eine positive Entwicklung mit leichtem Wachstum erwartet, sodass potenzielle Einschränkungen im Frachtbereich durch Zuwächse im Tourismussektor teilweise kompensiert werden können. Insgesamt bleibt das Thema zwar wesentlich, jedoch mit nur begrenzter Relevanz für den Bunkerbetrieb. Ein Risiko für das Unternehmen ist weiterhin nicht zu erwarten.

Situation Mitteldestillat-Mengen

Die EU-Sanktionen, die seit dem 5. Februar 2023 den Import von Produkten aus russischem Rohöl untersagen, bleiben weiterhin bestehen, haben jedoch an Relevanz verloren. Zwar gab es anfänglich Befürchtungen über Versorgungsengpässe bei Mitteldestillaten, die sich in Teilen auch auf die Bunkerbetriebe auswirkten, jedoch hat sich die Marktsituation im Laufe des Jahres 2024 deutlich entspannt. Für 2024 zeigt sich eine stabile Versorgungslage, was sich auch in einer Preisberuhigung widerspiegelt.

Für 2025 wurde bereits eine Liefervereinbarung mit OMV und unserem Partner VARO Energy abgeschlossen, wodurch die Mengensicherung frühzeitig gewährleistet ist. Die Marktentwicklung zeigt sich sowohl volumenseitig als auch preisstrukturell vorteilhaft, was eine stabile Versorgungslage für den Bunkerbetrieb sicherstellt.

ETS2-Regelung und CO_2-Bepreisung: Entwicklungen und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt in 2024

Grundsätzlich scheint die Schifffahrt in der ETS2 Regelung als betroffen auf jedoch bleibt die Donauschifffahrt ausdrücklich von der Ausweitung des Emissionshandelssystems (ETS2) in Österreich ausgenommen. Diese Klarstellung ergibt sich aus der offiziellen Regelung, die gesetzliche Grundlage ist im 8. Abschnitt des EZG 2011 und den damit verbundenen Anhängen 10 und 11 zu finden. Punkt „c)“ unter der Spalte „Tätigkeit“ im „Anhang 11 zu § 2 Abs. 1 Z 4 und zum 8. Abschnitt: Kategorien von Tätigkeiten, die zusätzlich in den Anwendungsbereich des 8. Abschnittes einbezogen werden“ lautet wie folgt:

"Brennstoffe, die für Zwecke des Schiffs- und Bootsverkehrs (einschließlich Sportgeräte) auf Inlandsgewässern eingesetzt werden; hiervon ausgenommen ist der gewerbliche Schiffsverkehr auf der Donau, dem Bodensee und dem Neusiedlersee."

Somit ist eindeutig festgelegt, dass der gewerbliche Schiffsverkehr auf der Donau nicht in den Geltungsbereich des ETS2 fällt. Diese Ausnahme wurde auch von der Wirtschaftskammer, den zuständigen Rechtsvertretungen und den Behörden bestätigt.

CO_2-Bepreisung und Mineralölsteuer: Keine neuen Restriktionen für die Binnenschifffahrt

Wie in vielen anderen Ländern bleibt die Binnenschifffahrt in Österreich weiterhin von direkten regulatorischen Einschränkungen unberührt. Diese Entscheidung wird als wesentlich für die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors angesehen. Aufgrund ihrer hohen Effizienz und Umweltfreundlichkeit stellt die Binnenschifffahrt eine nachhaltige Alternative zu anderen Verkehrsträgern dar und trägt aktiv zur Reduzierung von Emissionen im Transportsektor bei.

Die anerkannte ökologische und wirtschaftliche Bedeutung dieses Verkehrsträgers macht eine Einführung zusätzlicher Abgaben wie eine CO_2-Bepreisung oder eine Ausweitung der Mineralölsteuer wenig sinnvoll. Derartige Maßnahmen könnten nicht nur die Wirtschaftlichkeit der Branche gefährden, sondern auch die klimapolitischen Ziele der EU konterkarieren, indem sie eine Verlagerung des Güterverkehrs auf weniger umweltfreundliche Alternativen begünstigen.

RED III – Neue Entwicklungen und Unsicherheiten

Mit der Umsetzung der neuen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED III) gewinnt das Thema alternative Kraftstoffe für die Schifffahrt erneut an Bedeutung. Erstmals wird die Binnenschifffahrt ausdrücklich in den Geltungsbereich der Regelung aufgenommen, jedoch fehlen bislang konkrete Maßnahmen oder Verpflichtungen.

Als Zeitpunkt für potenzielle Neuerungen wird Mitte Mai 2025 genannt. Allerdings haben die Behörden signalisiert, dass aufgrund der aktuellen politischen Lage in Österreich und der langen ausstehenden Regierungsbildung im Jahr 2025 keine unmittelbaren Maßnahmen zu erwarten sind.

Da die zukünftige Entwicklung der Regulierung weiterhin unklar ist, wurde unternehmensseitig die Wirtschaftskammer aktiv eingebunden, um frühzeitig auf mögliche nachteilige Vorgaben reagieren zu können. Ziel ist es, die Interessen der Branche zu schützen und wirtschaftlich tragfähige Lösungen für die Binnenschifffahrt zu sichern.

Erneuerbare Energien und Alternativtreibstoffe für die Binnenschifffahrt

Auch 2025 bleibt die Untersuchung alternativer Schiffstreibstoffe ein strategisch bedeutendes und herausforderndes Thema. Der Fokus liegt auf HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), da es ohne größere Anpassungen der Infrastruktur oder Motorentechnologie genutzt werden kann und eine emissionsärmere Schifffahrt ermöglicht. HVO bietet eine hohe Umweltfreundlichkeit, einfache Implementierung und eine nachhaltige Rohstoffbasis, während langfristige Lieferstrukturen noch ausgebaut werden müssen.

Wasserstoff und Methanol gelten als mittelfristige oder unsichere Alternativen. Wasserstoff scheitert derzeit an der fehlenden Infrastruktur und hohen Investitionskosten, während Methanol erhebliche Sicherheitsmaßnahmen und technische Anpassungen erfordert.

Das Unternehmen verfolgt weiterhin aktiv nachhaltige Lösungen und investierte in die Modernisierung der Bunkeranlagen sowie in die Optimierung der Schiffstechnologie. Die Einführung von HVO 100 als Betriebsstoff für Bunkerboote verzögert sich aufgrund regulatorischer Hürden, insbesondere hinsichtlich der Treibstoffmischung und steuerlicher Vorgaben. Alternativ wird eine 20%ige HVO-Mischlösung geprüft.

Zentrale Herausforderungen bleiben die Marktnachfrage, Kostenverteilung und Zertifizierung. Das Unternehmen arbeitet eng mit Behörden, Kunden und Partnern zusammen, um eine rechtskonforme, wirtschaftlich tragfähige und nachhaltige Lösung für den Einsatz von HVO in der Binnenschifffahrt zu realisieren.

Dieses Thema wird im Lagebericht für 2024 genauer betrachtet und ist hier nur kompakt dargestellt, da die laufende Verfolgung des Themas im Fokus steht.

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

II.1 Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Die Planung für das Jahr 2025 in der Güterschifffahrt orientiert sich an den Entwicklungen der Vorjahre und deutet auf weitgehend stabile Zahlen hin, wobei vereinzelt leichte Einschränkungen zu erwarten sind. Dennoch wird insgesamt mit einer moderaten Steigerung der Absatzmengen gerechnet. Die Kabinenschifffahrt hingegen dürfte ein deutliches Wachstum verzeichnen. Für den Donaubereich wird ein Zuwachs von etwa zehn neuen Schiffen prognostiziert.

Die Mengenplanung für die Unternehmensgruppe wurde im Rahmen der konzernweiten Budgetplanung in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbereichen koordiniert. Insbesondere im Bereich der Kabinenschifffahrt erfolgte eine detaillierte Budgetabstimmung mit unserem Partner, der Firma VARO Energy, um den steigenden Anforderungen und der Marktentwicklung Rechnung zu tragen.

II.2 Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

Krieg – Ukraine

Wie bereits im aktuellen Lagebericht mehrfach hervorgehoben, könnten die anhaltenden Kriegshandlungen in der Ukraine weiterhin Einfluss auf die Entwicklung der Güterschifffahrt nehmen und zu entsprechenden Abweichungen führen. Allerdings stellt dies nach derzeitigem

Kenntnisstand keinen existenziellen Risikofaktor für das Unternehmen dar.

Versicherung:

Zum Schutz vor potenziellen Haftungsrisiken im Zusammenhang mit Unfällen oder Umweltschäden im Bunkerbetrieb wurde eine umfassende P&I-Haftpflichtversicherung abgeschlossen. Darüber hinaus sind sämtliche Schiffseinheiten durch Kaskoversicherungen abgedeckt, um materielle Schäden angemessen abzusichern.

Qualitätssicherung

Im Rahmen des Qualitätsmanagements nach ISO 9001:2015 werden regelmäßig umfassende Sicherheitsaudits durchgeführt, um die Einhaltung höchster Sicherheits- und Prozessstandards zu gewährleisten. Sicherheit ist ein essenzieller Aspekt in risikobehafteten Arbeitsumgebungen – die Bunkertankstellen bilden hierbei keine Ausnahme. Das Management trägt durch kontinuierliche Überprüfung der Arbeitsschutzvorgaben, gesetzlichen Bestimmungen und Gefahrgutrichtlinien aktiv zur Risikominimierung und zum Schutz der Mitarbeiter bei.

Gefahrgutschulungen – Sicherheit - Schiffsausrüstung

Alle Mitarbeitenden verfügen über eine ADN-Sachkundigen Zertifizierung, welche fundierte Kenntnisse im Umgang mit gefährlichen Gütern und sicherheitsrelevanten Maßnahmen nachweist. Dies stellt sicher, dass sämtliche operativen Tätigkeiten an Bord der Schiffe unter höchsten Sicherheitsstandards erfolgen und das Unfallrisiko minimiert wird. Sämtliche Kollegen im operativen Bunkerbetrieb werden laufend auch hinsichtlich Erster Hilfe und dem Arbeitsschutz trainiert.

Das Unternehmen legt besonderen Wert auf Arbeitsschutz und Mitarbeitersicherheit. Neben der Bereitstellung persönlicher Schutzausrüstung für Tätigkeiten im Gefahrgutbereich werden ausreichende Ruhezeiten sowie durchdachte Dienstschichten implementiert, um eine sichere und effiziente Arbeitsweise zu gewährleisten.

Zudem ist ein externer Gefahrgutbeauftragter mit der Überwachung der gesetzlichen Vorschriften beauftragt. Dieser, von den zuständigen Schifffahrtsbehörden anerkannte Experte, verfügt über weitreichende Fachkenntnisse im Bereich ADN und Schiffstechnik. Seine Hauptaufgabe besteht in der Sicherstellung der rechtskonformen Handhabung gefährlicher Güter und der Minimierung betrieblicher Risiken. Mit seiner langjährigen Erfahrung unterstützt er das Unternehmen zusätzlich bei der kontinuierlichen Optimierung der Sicherheitsstandards und der weiteren Reduzierung potenzieller Gefahrenquellen.

Alle Schiffe verfügen über gültige Zulassungsurkunden, Gefahrgutzeugnisse, sowie alle erforderlichen Unterlagen zur Produktlagerung. Zudem unterliegen sie der AUVA-Überwachung, verfügen über laufend geprüfte Prüfmittel und – sofern überwachungspflichtig – über Klassenzertifikate einer von der Schiffszulassungsbehörde akkreditierten Klassifikationsgesellschaft.

Finanzielles - Ausfallsrisiko:

Das Unternehmen verfügt über eine transparente und klar definierte Kundenstruktur, wobei Zahlungsausfälle nahezu vollständig vermieden werden. Vor der Geschäftsanbahnung werden potenzielle Neukunden einer umfassenden Bonitätsprüfung unterzogen, auf deren Grundlage individuelle Kreditlimits festgelegt werden. In spezifischen Fällen wird die Lieferung ausschließlich

gegen Vorauszahlung abgewickelt.

Als Teil einer konzernverbundenen Unternehmensgruppe gelten konzerninterne Lieferungen trotz erhöhtem Forderungsbestand als risikoärmer. Dies wird durch die bestehende Konzernunterstützung weiter untermauert, insbesondere durch das Vorliegen eines "Parental Letter of Support" der FERREXPO PLC, welcher die wirtschaftliche Stabilität der internen Geschäftsbeziehungen zusätzlich absichert.

Zins- und Währungsrisiko:

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses bestanden keinerlei Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber Kreditinstituten oder Leasinggesellschaften. Aufgrund der ausschließlichen Abwicklung sämtlicher Transaktionen in Euro unterliegt die Ferrexpo Port Services GmbH keinem Fremdwährungsrisiko und ist somit nicht von Währungsschwankungen betroffen.

III. Finanzinstrumente

Im letzten Geschäftsjahr wurden keine derivativen Finanzinstrumente eingesetzt. Alle Finanzinstrumente, die in der Bilanz erscheinen, werden gemäß den üblichen Risikomanagementpraktiken des Unternehmens verwaltet. Jegliche Risiken und notwendige Maßnahmen zur Absicherung werden im Rahmen der angewandten Buchhaltungs- und Bilanzierungsmethoden erfasst und sind im aktuellen Jahresabschluss angemessen berücksichtigt.

IV. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Die kontinuierliche Modernisierung der Tankstellensysteme hat die Umweltstandards erheblich verbessert und das Risiko von Störfällen sowie Umweltschäden deutlich reduziert.

Nachhaltige Treibstoffe für die Binnenschifffahrt sind ein zentrales Thema in der Zusammenarbeit mit Partnern, Kunden und Lieferanten. Biogene Kraftstoffe kristallisieren sich zunehmend als vielversprechendste Alternative heraus.

Da dieses Thema im Bericht bereits ausführlich behandelt wird, erfolgt hier nur eine ergänzende Nennung. Das Unternehmen verfolgt diese Entwicklungen weiterhin aktiv und misst ihnen hohe Bedeutung bei.

V. Berichterstattung über wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und des Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Für eine effektive Umsetzung des Kontroll- und Risikomanagements richtet sich die Gesellschaft an die konzernweiten Richtlinien der Ferrexpo AG. Zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Rechnungslegung werden dabei zentrale Governance-Prinzipien des Konzerns konsequent angewendet. Dazu zählen die strikte Funktionstrennung, das Vier-Augen-Prinzip sowie gezielte IT-Zugriffsrestriktionen, um unbefugten Datenzugriff zu unterbinden und die Integrität der Finanzberichterstattung zu gewährleisten.

VI. Angaben zu Kapital-, Anteils-, Stimm- und Kontrollrechten und damit verbundenen Verpflichtungen

Die Ferrexpo Port Services GmbH ist eine vollständig konsolidierte Tochtergesellschaft der First-DDSG Logistics Holding GmbH, die ihrerseits als hundertprozentige Beteiligung im ausschließlichen Eigentum der Ferrexpo AG mit Sitz in der Schweiz steht.

Anmerkung zum Lagebericht

Der Lagebericht umfasst zukunftsgerichtete Aussagen und Prognosen zur weiteren Entwicklung der Gesellschaft sowie des wirtschaftlichen Umfelds. Diese Einschätzungen basieren auf den zum Zeitpunkt der Berichtserstellung verfügbaren Informationen. Aufgrund externer und unternehmensspezifischer Einflussfaktoren kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass die tatsächlichen Entwicklungen von den im Bericht formulierten Erwartungen abweichen.

Datum:

Unterschrift der Geschäftsführung