Transped Europe GmbH
6300 Wörgl

Lagebericht zum Geschäftsjahr 2025

1. Geschäftsverlauf und Lage der Gesellschaft

Der Schwerpunkt der Tätigkeit liegt in der Organisation und Abwicklung europaweiter Transporte im Güterfernverkehr auf der Straße unter Einsatz von Subfrächtern (Charter) sowie im kombinierten Verkehr.

Das Geschäftsjahr 2025 entwickelte sich gegenüber dem Jahr 2024 trotz eines teilweise rückläufigen Ladungsaufkommens insgesamt positiv, insbesondere aufgrund einer verbesserten Margensituation. Nach rund 53.700 abgewickelten Ladungen im Jahr 2024 wurden im Jahr 2025 bereits rund 59.500 Ladungen im Straßen- und kombinierten Verkehr mit mehr als 1.000 Subfrächtern durchgeführt.

Durch die bereits im Jahr 2024 eingeleitete Anpassung der Kostenstruktur in den Bereichen Personal, Infrastruktur und kombinierter Verkehr sowie durch die konsequente Fortführung des „schlanken Managements“ im Jahr 2025 konnte die wirtschaftliche Trendwende eingeleitet werden. Dies führte zu einer deutlichen Reduktion des negativen Ergebnisses auf TEUR 2.270 gegenüber TEUR 4.883 im Vorjahr.

2. Finanzielle Leistungsindikatoren

a) Kennzahlen zur Ertragslage

Die Umsatzerlöse sind im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um rd. 13,1 % auf TEUR 94.639 gestiegen (im Vorjahr: TEUR 83.676).

Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) betrug im Berichtszeitraum TEUR -2.207 (im Vorjahr: TEUR -4.868).

Die Umsatzrentabilität (EBIT bezogen auf die Umsatzerlöse) betrug im Berichtszeitraum somit -2,3 % (im Vorjahr: -5,8 %).

Die Eigenkapitalrentabilität (ROE – Return on Equity) bezogen auf das Ergebnis vor Steuern und das Eigenkapital betrug im Berichtszeitraum -25,6 % (im Vorjahr: -39,4%).

Die Gesamtkapitalrentabilität (Return on Investment – ROI) bezogen auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) betrug -11,7 % (im Vorjahr: -22,4 %).

b) Kennzahlen zur Vermögens- und Finanzlage

Die Nettoverschuldung (Net Debt) als Differenz zwischen verzinslichem Fremdkapital und flüssige Mittel betrug im Berichtszeitraum TEUR – 1.084 gegenüber TEUR – 1.776 im Vorjahr.

Das Nettoumlaufvermögen (Working Capital) als Differenz zwischen kurzfristigem Umlaufvermögen und Rechnungsabgrenzungsposten einerseits und kurzfristigem Fremdkapital sowie kurzfristigen Rückstellungen andererseits betrug im Berichtszeitraum TEUR 7.658 (im Vorjahr: TEUR 9.988).

Die Eigenkapitalquote betrug im Berichtszeitraum 39,3 % (im Vorjahr: 54,6 %) und stellt weiterhin eine äußerst solide Basis für die weitere Unternehmensentwicklung dar.

Der Nettoverschuldungsgrad (Nettoverschuldung bezogen auf das Eigenkapital – Gearing) betrug im Berichtszeitraum -14,2 % (im Vorjahr: -17,9 %).

c) Cash-flow Kennzahl

Der Cash-flow aus dem operativen Bereich betrug im Berichtszeitraum TEUR -724 (im Vorjahr: TEUR -5.398).

Der Cash-flow aus der Investitionstätigkeit betrug im Berichtszeitraum TEUR 13 (im Vorjahr: TEUR 125).

3. Beschreibung der wesentlichen Risiken und Ungewissheiten, denen das Unternehmen ausgesetzt ist.

Das Unternehmen ist nach wie vor wesentlich von verkehrspolitischen Maßnahmen sowie makroökonomischen Entwicklungen in Europa betroffen. Zusätzlich erschweren die anhaltenden Konflikte im Iran und in der Ukraine die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Insbesondere geopolitische Spannungen und mögliche Einschränkungen entlang wichtiger Handels- und Energierouten führen weiterhin zu Unsicherheiten bei Energiepreisen, Lieferketten und Transportkosten.

Darüber hinaus beeinflusst die Zollpolitik der USA den globalen Handel negativ und führt zu Veränderungen innerhalb der europäischen Transportwirtschaft. Die zunehmenden handelspolitischen Spannungen und protektionistischen Maßnahmen wirken sich auf internationale Warenströme, Wettbewerbsfähigkeit und Transportvolumina aus.

Mautsysteme, umweltpolitische Maßnahmen, Fahrermangel, Lieferkettenprobleme sowie Grenzkotrollen beeinträchtigen weiterhin den freien europäischen Warenverkehr und wirken sich nachhaltig auf das Ergebnis des Unternehmens aus.

Das geringe Wirtschaftswachstum in den Kernländern der EU sowie das zurückhaltende Konsumverhalten der Verbraucher beeinflussen maßgeblich die Warenströme in Europa und damit auch die Entwicklung der Transportwirtschaft.

Nach wie vor sind schwankende Frachtmargen zu verzeichnen. Durch die Einführung eines Risikomanagementsystems versucht die Gesellschaft, diesen Risikofaktoren gezielt entgegenzuwirken.

Dem Risiko von Forderungsausfällen wird durch ein umfangreiches Kundenmonitoring in Zusammenarbeit mit Auskunfteien sowie durch die Absicherung der Forderungen mittels Kreditversicherung vorgebeugt.

Risiken aus Transportschäden sind durch eine Verkehrshaftungsversicherung abgedeckt.

4. Prognose der voraussichtlichen Entwicklung des Unternehmens.

Die Aussichten für das Geschäftsjahr 2026 sind weiterhin als äußerst herausfordernd einzustufen. Die globalen Entwicklungen, insbesondere der Iran- und Ukrainekonflikt sowie deren direkte Auswirkungen auf den Öl- und Energiesektor, beeinflussen gemeinsam mit der schwachen konjunkturellen Entwicklung in den Kernländern der EU maßgeblich die wirtschaftliche Entwicklung Europas.

Aufgrund der mangelnden Wettbewerbsfähigkeit der Schiene, auf der nur auf einzelnen Strecken positive Ergebnisse erzielt werden können, wird die Anzahl der Trailer im kombinierten Verkehr (Straße/Schiene) auch im Jahr 2026 weiter reduziert. Dabei werden die zukünftigen strategischen Anforderungen des Marktes weiterhin berücksichtigt.

Die bereits im Geschäftsverlauf dargestellten und umgesetzten Strukturierungsmaßnahmen bilden gemeinsam mit der nachhaltigen Fortführung des Kosten- und Risikomanagements die Grundlage für eine positive und zufriedenstellende Entwicklung des Unternehmens.

5. Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

Sind derzeit nicht anwendbar.

6. Angabe der in- und ausländischen Zweigniederlassungen.

Sind derzeit nicht anwendbar.

7. Abschätzung der sich aus der Verwendung von Finanzinstrumenten ergebenden Risiken und Darstellung der Methoden zur Absicherung gegen negative Entwicklungen.

Sind derzeit nicht anwendbar.

8. Internes Kontroll- und RisikoManagementsystem

In der Gesellschaft wird strikt auf das „Vier Augen Prinzip“ geachtet.

9. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Umwelt

Als Beitrag zur Reduktion von CO_2-Emissionen wird verstärkt versucht, Subfrächter mit schadstoffarmen Fahrzeugen der Euro-6-Norm einzusetzen. Der Einsatz elektrisch betriebener Nutzfahrzeuge bzw. alternativer Treibstoffe wie HVO100 oder HVO80 stellt derzeit aus wirtschaftlichen Gründen noch keine adäquate Option dar.

Human Capital

Durch regelmäßig – mindestens alle zwei Jahre – durchgeführte anonymisierte Mitarbeiterbefragungen wird die Mitarbeiterzufriedenheit erhoben und bei wesentlichen Abweichungen werden entsprechende Maßnahmen gesetzt. Dadurch soll die Fluktuation nachhaltig reduziert werden.

Trotz des bereits hohen Qualifikationsniveaus der MitarbeiterInnen wird laufend in deren interne und externe Weiterbildung investiert, um eine langfristige Bindung an das Unternehmen zu fördern.

Customer Capital

Die Kundenstruktur ist breit diversifiziert; derzeit entfällt auf keinen Kunden ein Umsatzanteil von mehr als 5 % des Gesamtumsatzes. Es bestehen somit keine wesentlichen Klumpenrisiken.

Verstärkte Anstrengungen werden weiterhin in den Ausbau der Kontraktlogistik investiert.

Zur laufenden Evaluierung der Kundenbedürfnisse wird jährlich die Kundenzufriedenheit erhoben. Bei festgestellten Abweichungen werden entsprechende Maßnahmen gesetzt, um gezielt gegenzusteuern.

Bonität

Der Transped Europe GmbH wird von den maßgeblichen Auskunfteien derzeit eine ausgezeichnete Bonität sowie ein minimales Ausfallsrisiko bescheinigt.

Wörgl, am 30.07.2026

Die Geschäftsführung