Bericht über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage

1. Geschäftsbereich

Die Gesellschaft ist schwerpunktmäßig im Bereich der Güterbeförderung im Straßenverkehr tätig. Der operative Schwerpunkt liegt auf regionalen Schüttguttransporten und dem Baustellenverkehr. Befördert werden insbesondere mineralische Schüttgüter, Aushubmaterialien und Baustoffe. Der Fuhrpark wird dabei sowohl für eigene Transportleistungen als auch im Zusammenhang mit Erdbewegungen, Abbrucharbeiten, der Entsorgung von Aushubmaterialien sowie der Wiederaufbereitung und Deponierung eingesetzt.

Ergänzend betreibt die Gesellschaft die Produktion und den Verkauf von Schotter. Durch die Verbindung von Transport-, Bau- und Entsorgungsleistungen kann die Gesellschaft ihre Fahrzeuge, Arbeitsmaschinen und betrieblichen Anlagen in mehreren miteinander verbundenen Leistungsbereichen einsetzen. Diese integrierte Leistungserbringung ermöglicht eine flexible Reaktion auf die Anforderungen regionaler Bauvorhaben und reduziert die Abhängigkeit von einem einzelnen Tätigkeitsfeld. Gleichzeitig führt die hohe Kapital- und Personalintensität des Geschäftsmodells zu einer wesentlichen Abhängigkeit von einer ausreichenden Auslastung des Fuhrparks, einer wirtschaftlichen Preisgestaltung und einer verlässlichen Verfügbarkeit qualifizierter Fahrer und Mitarbeiter.

Im Geschäftsjahr 2025 erreichten die Umsatzerlöse rund EUR 13,05 Mio. gegenüber rund EUR 14,62 Mio. im Vorjahr. Der Umsatzrückgang von rund 10,7 % war mit einer deutlichen Verschlechterung des Ergebnisses verbunden. Das Ergebnis vor Steuern betrug rund EUR -0,41 Mio. nach rund EUR 0,97 Mio. im Vorjahr; das Geschäftsjahr wurde mit einem Jahresfehlbetrag von rund EUR 0,51 Mio. abgeschlossen. Die Ergebnisentwicklung zeigt, dass im Straßengüter- und Baustellenverkehr bereits moderate Mengen- oder Auslastungsrückgänge erhebliche Auswirkungen auf die Ertragslage haben können.

Die wesentlichen auf den Straßenverkehr bezogenen Aufwandspositionen lagen 2025 bei rund EUR 1,68 Mio. für Treibstoffe, rund EUR 0,50 Mio. für Reparaturen an LKW sowie rund EUR 0,39 Mio. für die österreichische LKW-Maut. Der Personalaufwand belief sich auf rund EUR 6,15 Mio. Die Kostenstruktur ist damit insbesondere durch Personal-, Treibstoff-, Maut-, Instandhaltungs- und Abschreibungsaufwendungen geprägt. Investitionen betrafen im Geschäftsjahr 2025 vor allem Arbeitsmaschinen in Höhe von rund EUR 0,71 Mio. und Fahrzeuge in Höhe von rund EUR 0,83 Mio.

Die finanzielle Lage war zum 31. Dezember 2025 trotz des Jahresfehlbetrags weiterhin durch eine positive Innenfinanzierungskraft gekennzeichnet. Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug rund EUR 1,04 Mio., das Working Capital rund EUR 1,28 Mio. und die Eigenmittelquote gemäß URG 34,2 %. Gleichzeitig verschlechterte sich die fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß URG von 2,5 Jahren auf 10,9 Jahre. Die Liquidität war nach den vorliegenden Informationen ausreichend; ein unmittelbarer Finanzierungsengpass oder ein bestandsgefährdendes Risiko bestand zum Bilanzstichtag nicht. Aufgrund der negativen Ergebnisentwicklung und des hohen Investitions- und Finanzierungsbedarfs ist die Entwicklung der Auslastung und der operativen Margen laufend zu überwachen.

Finanzielle und nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Kennzahlen gemäß URG	2025	2024
Eigenmittelquote gem. § 23 URG	34,2 %	37,5 %
Fiktive Schuldentilgungsdauer gem. § 24 URG	10,9 Jahre	2,5 Jahre

Kennzahlen zur Ertragslage	**2025**	**2024**
Umsatzerlöse in TEUR	13.048	14.618
Ergebnis vor Steuern in TEUR	-407	969
Umsatzrentabilität in % (EBIT/Umsatzerlöse)	-3,12 %	6,63 %

Kennzahlen zur Vermögens- und Finanzlage:	**2025**	**2024**
Working Capital	1.282	1.674

Cashflow-Kennzahlen in TEUR	**2025**	**2024**
CF aus der laufenden Geschäftstätigkeit	1.041	1.380
CF aus der Investitionstätigkeit	-586	-1.361
CF aus der Finanzierung	-301	-323
Netto-Geldfluss gesamt	**154**	**-304**

2. Voraussichtliche Entwicklung der Gesellschaft

Für das Jahr 2026 wird von einer nur moderaten wirtschaftlichen Erholung ausgegangen. Nach der WIFO-Konjunkturprognose 2/2026 dürfte die österreichische Wirtschaft 2026 und 2027 jeweils um etwa 1 % wachsen. Gleichzeitig wird für 2026 mit einer weiterhin erhöhten durchschnittlichen Inflation gerechnet. Die konjunkturelle Erholung bleibt damit verhalten und ist insbesondere von der Entwicklung der Energiepreise, der Investitionstätigkeit, des Außenhandels und der öffentlichen sowie privaten Bautätigkeit abhängig.

Für die europäische und österreichische Transportwirtschaft ergibt sich daraus ein uneinheitliches Bild. Einerseits ist aufgrund einer allmählichen Stabilisierung der Wirtschaft, der regionalen Bautätigkeit und des weiterhin hohen Anteils des Straßengüterverkehrs an der Güterbeförderung mit einer grundsätzlich vorhandenen Nachfrage zu rechnen. Andererseits wurde die Lage der österreichischen Verkehrswirtschaft im zweiten Quartal 2026 von den befragten Unternehmen deutlich negativ beurteilt. Genannt wurden insbesondere eine schwache Nachfrage, ein rückläufiger bzw. unsicherer Auftragsbestand, ausländischer Wettbewerbsdruck, hohe Energie- und Betriebskosten sowie der anhaltende Mangel an qualifizierten Arbeitskräften.

Die Gesellschaft erwartet für 2026 daher eine Stabilisierung der Geschäftsentwicklung, jedoch keinen starken konjunkturellen Aufschwung. Die regional vorhandene Bautätigkeit, der Baustellenverkehr sowie die Bereiche Abbruch, Entsorgung und Wiederaufbereitung sollen weiterhin die wesentlichen Nachfrageimpulse liefern. Die in den Vorperioden aufgebaute Kundenbasis und die Ausrichtung auf kombinierte Transport-, Erdbewegungs- und Entsorgungsleistungen bilden dabei eine solide Grundlage. Eine nachhaltige Verbesserung der Ertragslage wird jedoch nur erreicht werden können, wenn die Auslastung des Fuhrparks ausreichend hoch bleibt und gestiegene Personal-, Maut-, Treibstoff- und Instandhaltungskosten zeitnah in den Preisen berücksichtigt werden können.

Im Mittelpunkt der betrieblichen Maßnahmen stehen daher:

- die Sicherung und wirtschaftliche Weiterentwicklung bestehender Kunden- und Baustellenaufträge,
- eine konsequente Kalkulation der Transportleistungen einschließlich Treibstoff-, Maut- und Wartezeitkomponenten,
- die Verbesserung der Fahrzeugauslastung und die Verringerung von Leerfahrten,

- die laufende Erneuerung und Modernisierung des Fuhrparks und der Arbeitsmaschinen,
- die Verbesserung der Einsatzplanung, Wartungsplanung und digitalen Auftragsabwicklung,
- Maßnahmen zur Bindung, Qualifizierung und Gewinnung von Fahrern und technischem Personal sowie
- eine zurückhaltende Investitions- und Liquiditätsplanung unter Berücksichtigung der bestehenden Darlehens- und Leasingverpflichtungen.

Unter den derzeit erkennbaren Rahmenbedingungen wird für 2026 eine zumindest stabile bis leicht verbesserte Umsatzentwicklung gegenüber 2025 erwartet. Die Ergebnisentwicklung bleibt jedoch von der tatsächlichen Auftragslage, der Preisweitergabe und dem Verlauf der Energie-, Maut-, Personal- und Reparaturkosten abhängig. Die Gesellschaft wird die Entwicklung der Auftragseingänge, der Deckungsbeiträge je Fahrzeug und Auftrag, der Forderungslaufzeiten sowie des operativen Cashflows laufend überwachen.

3. Wesentliche Risiken und Ungewissheiten

3.1. Konjunktur-, Nachfrage- und Auftragsrisiko

Die Geschäftsentwicklung hängt wesentlich von der Vergabe und Umsetzung von Bauprojekten, der regionalen Bautätigkeit, der Entwicklung der Industrie sowie von der Nachfrage nach Schüttgut-, Erdbewegungs-, Abbruch- und Entsorgungsleistungen ab. Verzögerungen bei Bauvorhaben, eine geringere Investitionsbereitschaft, Stornierungen oder eine Verlängerung von Vergabeverfahren können zu einer Verringerung der Transportmengen und der Auslastung führen. Aufgrund der hohen Fixkosten des Fuhrparks und der Arbeitsmaschinen können bereits vorübergehende Auslastungsrückgänge die Ertragslage deutlich belasten.

3.2. Preis-, Treibstoff-, Maut- und Kostenrisiko

Treibstoff, Maut, Reparaturen, Ersatzteile, Versicherungen und Personal stellen wesentliche Kostenblöcke dar. Kostensteigerungen können nur dann vollständig kompensiert werden, wenn diese in den Transport- und Baustellenpreisen zeitnah weitergegeben werden können. Bei kurzfristigen Aufträgen, fixierten Preisen oder intensivem Wettbewerb besteht das Risiko einer Verschlechterung der Deckungsbeiträge. Die im Jahr 2025 negative Ergebnisentwicklung trotz positiver operativer Cashflows verdeutlicht die Bedeutung einer laufenden Kosten- und Margensteuerung.

Zur Begrenzung dieses Risikos sind eine verursachungsgerechte Nachkalkulation, klare Preisgleit- bzw. Treibstoffzuschlagsregelungen, eine laufende Überwachung der Maut- und Energiekosten sowie eine regelmäßige Überprüfung unrentabler Aufträge erforderlich.

3.3. Wettbewerbs- und Preisrisiko

Der Straßengüterverkehr ist durch intensiven Wettbewerb im Inland und durch Anbieter aus anderen europäischen Ländern geprägt. Ein Überangebot an Transportkapazitäten, aggressive Preisangebote oder eine Verschiebung von Transportleistungen zu kostengünstigeren Wettbewerbern können die erzielbaren Frachtraten und die Auslastung der Gesellschaft beeinträchtigen. Die Gesellschaft begegnet diesem Risiko durch ihre regionale Verankerung, die Kombination mehrerer Leistungen und die Ausrichtung auf flexible Baustellen-, Schüttgut- und Entsorgungsaufträge.

3.4. Personal- und Fahrermangel

Der Mangel an qualifizierten Berufskraftfahrern und technischem Personal kann die verfügbare Transportkapazität begrenzen, zu höheren Lohn- und Personalkosten führen und die termingerechte Erfüllung von Aufträgen erschweren. Zusätzlich können Ausfälle durch Krankheit, Fluktuation oder fehlende Nachbesetzung die Einsatzplanung beeinträchtigen. Die Bindung bestehender Mitarbeiter, die Ausbildung und Qualifizierung sowie attraktive und verlässliche Arbeitsbedingungen sind daher für die Sicherung der operativen Leistungsfähigkeit wesentlich.

3.5. Fuhrpark-, Investitions- und Finanzierungsrisiko

Das Geschäftsmodell erfordert laufende Investitionen in LKW, Arbeitsmaschinen, Auflieger, Betriebsausstattung und Infrastruktur. Verzögerungen bei der Beschaffung, steigende Anschaffungspreise, technische Ausfälle oder längere Reparaturzeiten können zu Kapazitätsengpässen und zusätzlichen Kosten führen. Gleichzeitig erhöhen hohe Investitionen die Abschreibungs- und Finanzierungsbelastung. Die gegenüber dem Vorjahr deutlich verlängerte fiktive Schuldentilgungsdauer gemäß URG ist bei der Investitionsplanung und bei der Beurteilung weiterer Fremdfinanzierungen zu berücksichtigen.

Die Finanzierung ist daher an der erwarteten Auslastung, dem operativen Cashflow und der tatsächlichen Rückzahlungsfähigkeit auszurichten. Größere Investitionen sollen grundsätzlich nur nach einer Wirtschaftlichkeitsrechnung und einer Liquiditätsvorschau durchgeführt werden.

3.6. Liquiditäts-, Zins- und Forderungsausfallrisiko

Die Gesellschaft verfügt nach den vorliegenden Bilanzdaten über eine ausreichende Liquiditätsbasis und erwirtschaftete 2025 einen positiven Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Dennoch können die negativen Ergebnisbeiträge, die hohen Investitionen sowie die bestehenden Darlehens- und Leasingverpflichtungen die finanzielle Beweglichkeit einschränken. Ein Anstieg des Zinsniveaus kann die Finanzierungskosten zusätzlich erhöhen. Forderungsausfälle oder deutlich verlängerte Zahlungsziele bei Kunden können die Liquidität belasten, insbesondere wenn gleichzeitig hohe laufende Personal-, Treibstoff- und Finanzierungszahlungen zu leisten sind.

Die Gesellschaft begegnet diesen Risiken durch laufende Liquiditätsplanung, Überwachung der Forderungslaufzeiten, ein konsequentes Mahnwesen, Bonitätskontrollen und die Abstimmung von Investitions- und Tilgungsplänen mit dem erwarteten operativen Cashflow.

3.7. Witterungs-, Klima- und Betriebsunterbrechungsrisiko

Ungünstige Witterungsverhältnisse, insbesondere starke Niederschläge, Frost, Hitzeperioden oder außergewöhnliche Naturereignisse, können Erdbewegungen, Baustellenverkehre, Abbrucharbeiten und Deponiebetrieb beeinträchtigen. Baustellenstillstände, Straßensperren und erschwerte Zufahrten können zu Terminverschiebungen, höheren Wartezeiten und einer geringeren Fahrzeugauslastung führen. Der Klimawandel kann die Häufigkeit und Intensität solcher Ereignisse erhöhen und damit die Planbarkeit der Geschäftsentwicklung erschweren.

3.8. Rechtliche, regulatorische und ökologische Anforderungen

Verschärfte Vorgaben zu Emissionen, CO2-Ausstoß, Maut, Fahr- und Ruhezeiten, Arbeitnehmerschutz, Abfall- und Deponierecht sowie zur technischen Ausstattung der Fahrzeuge können zu höheren Investitions-, Dokumentations- und Betriebskosten führen. Die Umstellung auf emissionsärmere Fahrzeuge und alternative Antriebe ist insbesondere im schweren Baustellen- und Schüttgutverkehr mit hohen Investitionen sowie mit Anforderungen an Reichweite, Ladeinfrastruktur und Einsatzplanung verbunden.

3.9. Unfall-, Haftungs- und Versicherungsschäden

Im Güter- und Baustellenverkehr bestehen Risiken aus Verkehrsunfällen, Schäden an Fahrzeugen und Maschinen, Beschädigungen von Gütern oder Baustelleneinrichtungen sowie aus Umwelt- und Haftungsfällen. Selbstbehalte, Prämiensteigerungen, Betriebsunterbrechungen und Reputationsschäden können die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage belasten. Eine laufende Wartung der Fahrzeuge, die Einhaltung der Sicherheits- und Ladungssicherungsvorschriften, Schulungen sowie ein angemessener Versicherungsschutz sind daher erforderlich.

3.10. Gesamtbeurteilung

Die wesentlichen Risiken der Gesellschaft liegen im Jahr 2026 in der verhaltenen konjunkturellen Entwicklung, der unsicheren Bau- und Transportnachfrage, dem Kosten- und Preisdruck, dem Fahrermangel sowie in der hohen Kapital- und Finanzierungsintensität des Fuhrparks. Dem stehen die regionale Marktposition, die Verbindung von Transport-, Bau- und Entsorgungsleistungen, die vorhandene operative Cashflow-Generierung und die ausreichende Liquiditätsbasis gegenüber.

Nach derzeitiger Einschätzung besteht kein einzelnes Risiko, das die Fortführung der Gesellschaft unmittelbar gefährdet. Aufgrund des Jahresfehlbetrags 2025, der verschlechterten fiktiven Schuldentilgungsdauer sowie der unsicheren Branchenentwicklung ist jedoch eine laufende Überwachung der Liquidität, der Auftragslage, der Fahrzeugauslastung und der Auftragsmargen erforderlich. Die Gesellschaft wird die Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der Kostenstruktur laufend beobachten und bei Bedarf durch Preisanpassungen, Investitionspriorisierung, Kapazitätsanpassungen und weitere Effizienzmaßnahmen gegensteuern.

4. Forschung und Entwicklung

Im abgelaufenen Berichtsjahr wurden keine Aufwendungen für Forschung und Entwicklung getätigt.

5. Bestehende Zweigniederlassungen

Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine Zweigniederlassungen.

Gössendorf, am

.....
Josef Krisper