LAGEBERICHT
zum Jahresabschluss per 31. März 2025

I. Wirtschaftliches Umfeld und Rahmenbedingungen

1. Geschäftstätigkeit

Der Tätigkeitsbereich der Johann Huber Spedition und Transportgesellschaft m.b.H. erstreckt sich auf die nachstehenden Geschäftsfelder:

A: Spedition und Transport

- **Silotransporte:** in diesem Bereich sind wir einer der führenden Silofrächter in Österreich, die Transporte werden europaweit durchgeführt mit Schwerpunkt Österreich, Deutschland, Italien. Ferner werden Silostellertransporte als Spezialtransporte angeboten.
- **Kippertransporte:** In diesem Bereich sind wir einer der führenden Kipperfrächter in der Steiermark
- **Sammel- u. Komplettladungstransporte national:** mit Schwerpunkt Sattel-, Hängerzug- und Krantransporte für die Baustoffindustrie und regionale Betriebe
- **Sammel- u. Komplettladungstransporte international:** mit Schwerpunkt der Transporte auf der Relation Steiermark nach Deutschland, Schweiz und Osteuropa
- **Stückgutverkehr:** tägliche österreichweite Verkehre Obersteiermark ein- und ausgehend
- **Zollbüro** am Zollamt in Niklasdorf und in St. Lorenzen
- **Logistik, Lagerei und Umschlag:** in den Lagerhallen in St. Lorenzen und Krieglach
- **Paketdienstkooperation** mit „GLS General Logistik Systems"
- **Österreichweite Stückgutkooperation:** „SYSTEMPO Spedition & Logistik GmbH" mit internationale Stückgutanbindung

B: LKW-Service

Wir sind in St. Lorenzen im Mürztal und in Liezen im Ennstal MAN-Vertragswerkstätte, in Liezen auch für Volvo und Renault. Weiters führen wir Reparaturen für sämtliche LKW- und Aufliegermarken durch. Die Arbeitsfelder sind: Mechanische Werkstätte, Bremsendienst, Autoelektrik, Lackiererei, Schlosserei, Fahrzeugbau, Abschleppdienst, Ersatzteil-Lager, Waschstraße, Fertigung und Reparatur von Kardanwellen, Fertigung von Hydraulikschläuchen, Überprüfungsstelle der Steiermärkischen Landesregierung.

2. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Johann Huber Spedition und Transportgesellschaft m.b.H. war im abgelaufenen Geschäftsjahr mit einem insgesamt angespannten wirtschaftlichen Umfeld konfrontiert. Die österreichische Volkswirtschaft befindet sich in einer leichten Rezession, die insbesondere die Industrie und das Baugewerbe – zwei Kundensegmente unseres Unternehmens –betrifft. Hohe Zinsen, inflationsbedingte Kaufkraftverluste und eine weit verbreitete Investitionszurückhaltung belasten die Nachfrage und führen zu rückläufigen Transportmengen.

Auch der österreichische Transportsektor steht unter Druck: Die sinkende Auslastung bei gleichzeitig hoher Verfügbarkeit von Fahrzeugen hat einen Preiswettbewerb zur Folge. Mittelständische Speditionen sehen sich mit sinkenden Margen, steigenden Fixkosten – etwa durch höhere Löhne und Mauttarife – und wachsenden Anforderungen an Effizienz konfrontiert. Viele Unternehmen, auch unseres, reagieren mit Investitionszurückhaltung und der längeren Nutzung bestehender Flotten.

Der strukturelle Wandel in Richtung emissionsarmer Transportlösungen bleibt dabei ein zentrales Thema. Die Integration alternativer Antriebstechnologien – insbesondere Elektro-LKW – wird durch hohe Anschaffungskosten, eingeschränkte Reichweiten und fehlende Infrastruktur erschwert. Unser Unternehmen verfolgt dennoch einen schrittweisen Transformationspfad: Erste E-LKW werden demnächst in Betrieb genommen, und an mehreren Standorten wurden Ladepunkte errichtet. Weitere Investitionen erfolgen derzeit mit Augenmaß.

Während die Transportmengen stagnieren, eröffnen sich im Bereich der Lager- und Logistikdienstleistungen immer Wachstumspotenziale. Die gestiegene Nachfrage nach Lagerkapazitäten – etwa als Reaktion auf volatile Lieferketten – ermöglichte uns die Errichtung einer Schüttguthalle in Krieglach mit 6.000 m² im abgelaufenen Geschäftsjahr. Damit konnten zusätzliche logistische Mehrwertdienste realisiert und die Resilienz unserer Kunden gestärkt werden.

II. Geschäftsverlauf und wesentliche Ereignisse

Das Geschäftsjahr war geprägt von einem, wie oben geschildert, herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld, das sich auch in der Umsatz- und Ergebnisentwicklung niederschlug.

Einen zentralen Schwerpunkt des abgelaufenen Geschäftsjahres bildete die bauliche Neugestaltung unseres Werkstattstandorts in St. Lorenzen. Die Errichtung der neuen LKW-Werkstätte und die damit verbundenen Übersiedelungsmaßnahmen führten vorübergehend zu betrieblichen Einschränkungen. Parallel dazu erfolgten der Abbruch des Altbestands sowie die umfassende Instandsetzung und Neugestaltung der Abstellflächen.

1. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Eckdaten des Geschäftsjahres sowie des Vorjahres stellen sich wie folgt dar:

Geschäftsergebnis und Ertragslage	TEUR 2024/25	TEUR 2023/24
Rohergebnis	**20.044**	**20.914**
Betriebserfolg	**1.015**	**2.742**
Finanzerfolg	**-110**	**6**
Ergebnis vor Steuern	**905**	**2.748**
Jahresüberschuss	**728**	**2.109**
Vermögens-, Finanz- und Liquiditätsanalyse		
Bilanzsumme	**31.170**	**27.771**
davon		
langfristiges Vermögen	**21.582**	**15.442**
kurzfristiges Vermögen	**9.588**	**12.329**
davon		
Eigenkapital (inkl. Investitionszuschüsse)	**12.758**	**12.061**
langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**9.799**	**8.044**
kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**8.612**	**7.665**
Eigenkapitalanteil in % (Eigenkapital inkl. Investitionszuschüsse/Bilanzsumme)	**40,93%**	**43,43%**
Deckung lfr. Vermögen in % (lfr. Kapital/lfr. Vermögen)	**104,52%**	**130,20%**
Anlagendeckung (Eigenkapital inkl. Investitionszuschüsse/Anlagevermögen)	**59,61%**	**79,42%**
working capital (kfr. Vermögen abzgl. kfr. Fremdkapital)	**976**	**4.664**
Anlagenintensität (Anlage-/Gesamtvermögen) (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	**68,67%**	**54,68%**
Lagerintensität (Vorräte/Gesamtvermögen)	**5,58%**	**5,97%**

2. Umsatzentwicklung

Unser Umsatz reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 9,6 %. Dieser Umsatzrückgang resultiert einerseits aus dem schwächeren Transportaufkommen, andererseits aus reduzierten Frachtraten. Durch den deutlichen Rückgang des Dieselpreises reduzierten sich trotz Lohnerhöhungen und sonstiger Preissteigerungen die finalen Frachtraten.

Die Rückgänge im Transportvolumen passierten im Bereich der internationalen Transporte (vorwiegend nach Deutschland) und bei den Transporten für die Bauwirtschaft. Hier war der Wirtschaftseinbruch deutlich zu merken. Lagervermietung sowie der Werkstättenbereich entwickelten sich umsatzmäßig zufriedenstellend.

Unser derzeitiger Eigenfuhrpark besteht aus ca. 110 ziehenden Einheiten (gegenüber ca. 115 im Vorjahr).

3. Ergebnis

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr erwirtschafteten wir einen Jahresüberschuss von 728 T€ (nach 2.109 T€ im Vorjahr). Das Ergebnis vor Steuern betrug 905 T€ (2.748 T€ im Vorjahr).

Das EBITDA betrug 2.390 T€ (Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) nach 4.070 T€ im Vorjahr. Die Steuern vom Einkommen und Ertrag betrugen 177 T€ (639 T€ im Vorjahr).

Wir haben damit im abgelaufenen Wirtschaftsjahr angesichts des herausfordernden wirtschaftlichen Umfelds ein respektables Ergebnis erzielen können. Aufgrund der Investitionen in die neue Werkstätte und der damit einhergehenden Erhöhung der Bilanzsumme ging der Eigenkapitalanteil moderat auf nunmehr 40,9 % zurück (43,4 % Vorjahr).

Die Planung für das laufende Wirtschaftsjahr 2025/26 sieht ein positives Planergebnis von ca. 850 T€ vor. Aktuell liegen wir im Plan.

4. Investitionen

Das Investitionsvolumen 2024/25 betrug 7.665 T€ (nach 2.435 T€ im Vorjahr). Dieses entfiel überwiegend auf den Neubau unserer LKW-Werkstätte in St. Lorenzen sowie auf Investitionen in den Fuhrpark und die Betriebs- und Geschäftsausstattung.

III. Forschung und Entwicklung

Es gibt keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten.

IV. Zweigstellen

Wir verfügten im Geschäftsjahr 2024/25 sowie zum 31. März 2025 über folgende Zweigstellen:

- Zollbüro am Zollamt in Niklasdorf
- LKW-Werkstätte in Liezen

V. Risikobericht

1. Kreditrisiko

Das Kreditrisiko besteht primär in der Gefahr von Forderungsausfällen durch verspätete oder ausbleibende Zahlungen seitens der Kunden. Zur Absicherung besteht eine Versicherung für Forderungsausfälle. Für unversicherte Kunden bzw. Kundenforderungen, die über das festgelegte Limit hinausgehen, gibt es begleitende Maßnahmen und eine genaue Beobachtung des Zahlungsverhaltens, es werden Kreditlimits festgelegt. Die Mahnläufe erfolgen regelmäßig. Die Gesellschaft bedient sich keiner derivativen Finanzinstrumente.

2. Beschaffung und Absatz

Das Beschaffungsrisiko besteht in möglichen Lieferengpässen bei Fahrzeugen oder Ersatzteilen, die zu Einschränkungen im laufenden Betrieb führen können. Hinsichtlich unseres Beschaffungsmarktes gibt es Verträge mit den wichtigsten Partnern (u.a. MAN), unsere Einkaufspolitik zielt darauf ab, nicht von einem einzelnen Lieferanten abhängig zu sein. Der Absatzmarkt ist durch unsere breite Kundenstruktur (kein Kunde macht mehr als 10 % unseres Gesamtumsatzes aus) ebenfalls nicht zu stark von Einzelkunden abhängig.

3. Personalrisiko

Ein wesentlicher Punkt unserer Firmenpolitik ist es, zentral von der Obersteiermark aus unsere Geschäfte zu planen und abzuwickeln. Wir verfügen über fast ausschließlich einheimische Mitarbeiter, sehr viele davon sind schon langjährig bei uns beschäftigt. Bei den LKW-Fahrern sind wir allerdings angewiesen, diese auch im Ausland zu akquirieren. Um einem Fahrermangel vorzubeugen bieten wir Fahrern von Auswärts auch Zimmer/Unterkunft an. Weiters betreiben wir eine sehr aktive Lehrlingsausbildung, um den Nachwuchs sicherzustellen.

4. Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko besteht in der Gefahr, laufenden Zahlungsverpflichtungen nicht fristgerecht nachkommen zu können, etwa bei verspäteten Kundenzahlungen oder unerwartet hohen Ausgaben. Dank unserer jahrelangen und guten Zusammenarbeit mit den Banken haben wir keine Einschränkung bei unseren Kreditlinien und können auch von den günstigen Zinssätzen profitieren.

VI. Prognosebericht

Vor dem Hintergrund anhaltender wirtschaftlicher Unsicherheit und einer nur zögerlich einsetzenden gesamtwirtschaftlichen Erholung erwarten wir – trotz einzelner positiver Signale – keine durchgreifende Belebung der Transportwirtschaft. Vielmehr gehen wir von einer insgesamt verhaltenen Entwicklung aus, die stark vom konjunkturellen Umfeld, insbesondere der Investitionstätigkeit im Industrie- und Bausektor, abhängig ist.

Moderate Wachstumschancen sehen wir in Bereichen wie der Lagerlogistik und der digital unterstützten Zollabwicklung. Die Nutzung künstlicher Intelligenz in operativen Prozessen – etwa zur Automatisierung von Warenanmeldungen – konnte erfolgreich etabliert werden und soll weiter ausgebaut werden. Perspektivisch rücken dialogfähige Schnittstellen zu autonomen Beschaffungssystemen auf Kundenseite in den Fokus, um Abläufe effizienter zu gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Zugleich führen gesetzliche Vorgaben zu einer zunehmenden Verpflichtung zur Lieferkettentransparenz, was alle Marktteilnehmer einbindet und digitale Nachweissysteme erforderlich macht.

Im Bereich der nachhaltigen Logistik investieren wir gezielt und mit Augenmaß. Zwei E-LKWs werden demnächst in Betrieb genommen, flankiert von der Errichtung eigener Ladeinfrastruktur an unseren Standorten. Die Umstellung unseres Fuhrparks auf zertifizierten Biodiesel wird fortgesetzt und ermöglicht laut Umweltbundesamt eine CO_2-Reduktion von rund 70 %. Aufgrund der eingeschränkten Reichweiten, der hohen Energieverbräuche und noch begrenzter Infrastruktur erfolgen weitere Investitionen in emissionsarme Fahrzeugtechnologien selektiv.

Insgesamt rechnen wir mit einer stabilen, bestenfalls leicht steigenden Umsatzentwicklung. Effizienz, Flexibilität und Kundenorientierung bleiben dabei zentrale Steuerungsgrößen. Kosteneffizienz, ein relevanter Marktanteil in den bedienten Segmenten, hohe Kundenbindung – etwa durch integrierte Softwarelösungen oder Mehrwertleistungen wie Lagerhaltung – sowie gut abgestimmte Qualität und engagierte Mitarbeitende bilden das Fundament unserer Wettbewerbsfähigkeit. Zusätzlich legen wir unser Augenmerk auf den Ausbau wertschöpfender Partnerschaften und das Aufspüren neuer, lukrativer Marktsegmente.

Zusammenfassend sehen wir unser Unternehmen gut aufgestellt, um auch unter herausfordernden Rahmenbedingungen Stabilität zu sichern und auf Marktveränderungen flexibel zu reagieren.

St. Lorenzen im Mürztal, 21. Juli 2025

Der Geschäftsführer



Dr. Johann Huber