5. Lagebericht
des Vorstandes über das Geschäftsjahr 2025

Die Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.2025 weist einen **Bilanzgewinn** von € **582 132,70** aus, der sich folgendermaßen errechnet:

Gewinnvortrag 2024	3.009.395,94
Zuführung freie Rücklage	- 3.000.000,00
Gewinnvortrag 2024	€ 9 395,94
Jahresgewinn 2025	€ 572 736,76
Bilanzgewinn zum 31.12.2025	**€ 582 132,70**

Der Vorstand schlägt die Übertragung des Bilanzgewinns auf neue Rechnung vor.

Die <LILO> weist nach der Fusion mit der NWP (Lokalbahn Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach AG) eine Streckenlänge von **58,7 km** in zum Teil schwierigem Gelände mit Brücken, Abhängen, Bögen und Gefällen auf und musste u. a. folgende **Aufwendungen** im Jahr 2025 erwirtschaften:

=> Abschreibungen	€ 4 439 537,39 (VJ: TEUR 4 789)
=> Materialaufwand	€ 3 860 592,15 (VJ: TEUR 3 867)

Der Jahresgewinn ist von € 657 379,98 (2024) auf € 572 736,76 (2025) leicht gesunken.

5.1. Personenverkehr

Im Jahr **2025** wurden ca. 2.169.727 Personen befördert, was einem kleinen Rückgang von 1,3% zum Rekordjahr **2024** (2.199.375) entspricht.

Wegen der guten Erlösentwicklung, der zinsbringenden Veranlagung des Eigenkapitals, des leistungsbezogenen Infrastrukturbenützungsentgelts und wegen effizienten Kostenmanagements konnte wiederum ein deutlicher Jahresgewinn ausgewiesen werden. Die sehr gute Zusammenarbeit mit der Stern & Hafferl VerkehrsgmbH (S&H) ist hervorzuheben.

Seit dem Jahr 2005 läuft die Abrechnung der Verkäufe nicht nur über St&H, sondern auch über die ÖBB und den OÖVV, sodass die tatsächliche Frequenz nur über eine Hochrechnung der erhobenen Ein- und Ausstiegszahlen sowie der Verkaufszahlen ermittelt werden kann. Damit erklären sich auch gewisse Schwankungsbreiten, abhängig von der tatsächlichen Frequenz der gewählten Erhebungstage.

5.2. Güterverkehr

Die Gütertonnage ist im Jahr **2025** mit 12.758 Tonnen gegenüber **2024** mit 41.981 Tonnen um 69,61 % gesunken. Das Güteraufkommen ist vor allem von der Rübenkampagne, von saisonalen Schwankungen, der jeweiligen Entwicklung auf dem Weltmarkt und vom Klima abhängig. Allerdings ist die wirtschaftliche Bedeutung des Güterverkehrs im Vergleich zum Personenverkehr sehr gering. Dennoch werden etwaige Chancen zur Erhöhung des Umsatzes verfolgt. Mittelfristig können Initiativen zum Ausbau des Schienen-Güterverkehrs in der Europäischen Union auch im Bereich der <LILO> Auswirkungen haben.

5.3. Förderungsmittel

Der Bund und das Land OÖ förderten **2025** mit insgesamt € 9 000 000,00 notwendige Erhaltungsaufwendungen sowie Investitionen zur Wahrung der Betriebsbereitschaft und Eisenbahnsicherheit (Oberbau, Brücken, Unterbau, Fahrleitung, Unterwerke, Masten, Bahnsteige, Sicherungsanlagen, Fahrdienstleitung, Fernsteuerung, Funkbetrieb, etc.).

- Anteil Bund: € 0,00
- Anteil Land: € 9 000 000,00

Der jeweilige laufende Erhaltungsaufwand hängt vom Personaleinsatz und Sachaufwand zur Beseitigung von Betriebsstörungen ab und ist mit dem Bund und dem Land OÖ abzurechnen.

5.4. Umsatzerlöse - sonstige Erträge

Die **Umsatzerlöse** belaufen sich im Jahr 2025 auf € 2 237 775,69 (2024 TEUR 2 300). Der Großteil der Erlöse ist auf das Infrastrukturbenützungsentgelt mit rund TEUR 2 117, sowie auf Mieterlöse von ca. TEUR 71 zurück zu führen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** in Höhe von € 6 767 770,72 (2024 TEUR 7 189) resultieren vor allem aus der Auflösung von Investitionszuschüsse von € 4 406 477,11 (2024 TEUR 4 758) und aus den Fördermitteln des Bundes und Landes OÖ für die Erhaltung der Infrastruktur von € 2 347 254,09 (2024 TEUR 2 403).

Die veränderte Zinssituation konnte im Rahmen des Cash Management zu einer erheblichen Steigerung der Finanzerträge führen und damit den inflationsbedingten Wertverlust des Bilanzgewinns deutlich abfedern.

5.5. Anlagevermögen

Das Anlagevermögen setzt sich aus den aktivierungspflichtigen Aufwendungen für die **Infrastruktur** (Unterbau, Oberbau, Hochbau, Sicherungs- und Fernmeldeanlagen, Unterwerke, Neubau von Brücken und Lichtzeichenanlagen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen) und aus dem Fuhrpark mit den Gelenktriebwagen (GTW) zusammen und beläuft sich auf rund € 66,33 Mio. per 31.12.2025 (2024 rund € 64,56 Mio.). Der Anschaffungswert für 14 GTW in Höhe von ca. € 36,5 Mio. wurde mit € 27 Mio. bzw. 74 % aus Mitteln des Landes OÖ und des MIP (Mittelfristiges Investitions-Programm) sowie mit € 9,5 Mio. bzw. 26 % von der Stadt Linz finanziert.

5.6. Umlaufvermögen

Unter Forderungen gegenüber Unternehmen mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind Forderungen an St&H im Zusammenhang mit der IBE-Abrechnung sowie der Betriebsführungsvereinbarung von TEUR 152 gebucht.

Die sonstigen Forderungen und Vermögensgegenstände belaufen sich auf TEUR 340, welche zu TEUR 148 auf die periodengerechte Abgrenzung der Zinsen aus Veranlagungen & Habenzinsen zurück zu führen sind. Der Rest (TEUR 192) lässt sich auf eine Steuergutschrift vom Finanzamt zurück führen.

5.7. Eigenkapital und Verbindlichkeiten

Das **Eigenkapital** von rund € 9,85 Mio. und die **Investitionszuschüsse** aus öffentlichen Mitteln von rund € 65,74 Mio. decken mit insgesamt € 75,59 Mio. das Anlagevermögen von ca. € 66,33 Mio. mit 113,95 %, womit die „goldene Bilanzregel“ mehr als erfüllt wird.

Die **Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von € 418 412,64 beziehen sich auf die Baukostenzuschüsse für die Instandhaltung der Lichtzeichenanlagen Pollhammerstraße, Michaelnbach, Raffeldinger Landesstraße, Brechtweg, Kästnerstraße, Eferdingerstraße, Kürnbergstraße, Hörschinger Straße, Theninger Straße und Ruflinger Straße die jeweils über 25 Jahre aufgelöst werden.

5.8. Cashflow

Der Finanzmittelbestand hat sich aufgrund der Betriebsergebnisse sowie der noch nicht verwendeten MIP-Mittel im Vergleich zum VJ, um TEUR 2 295 (27,71%) auf TEUR 10 579 erhöht.
Detailberechnung zum Cashflow können aus dem Anhang zum Lagebericht entnommen werden.

5.9. Mittelfristiges Investitionsprogramm - MIP

Die MIP-Mittel für die Jahre 2021 bis 2025 wurden im Rahmen des 9. MIP erhöht. Das Übereinkommen wurde am 9.6.2021 vom Bund, Land OÖ und vom Vorstand der <LILO> unterzeichnet und wird je zur Hälfte vom Bund und vom Land OÖ auf Grund des Privatbahngesetzes finanziert. Fördermittel in Höhe von insgesamt € 45 Mio. bzw. € 9 Mio. pro Jahr wurden für die Vornahme von Investitionen in die Infrastruktur zur Beschleunigung und Verbesserung des Fahrkomforts genehmigt. Die Fördermittel wurden um fast 68 % erhöht und dienen der Entlastung des Verkehrs im Zentralraum von Linz und entsprechen dem Klimaschutzgedanken des „Green Deals“.

Für das Jahr 2026 wurde das 9. MIP verlängert. Aktuell laufen die Planungen und Verhandlungen im Bezug auf das 10. MIP welches von 2027 - 2031 die Infrastruktur der LILO sichern soll.

Ein spezielles Problem ist die Aufteilung der für die Sicherung der Eisenbahnkreuzungen zur Verfügung stehenden Finanzmittel zwischen der Bahn und den Trägern der Straßenbaulast. Das Land OÖ hat für die Verteilung der ohnedies knappen Mittel des Bundes Förderungsrichtlinien erlassen. Die notwendigen Vereinbarungen können erst nach langwierigen Verhandlungen zum Abschluss gebracht werden, weshalb die Kosten der behördlich vorgeschriebenen Kreuzungssicherung von der <LILO> vorfinanziert werden müssen.

Die hohen Kosten der Infrastruktur zeigen, dass sich die Bahn gegenüber dem Individualverkehr in einem deutlichen Wettbewerbsnachteil befindet. Durch Übernahme der Vorhalte- und Wegekosten, vor allem durch Instandhaltung der Infrastruktur, erbringt die Bahn eine gemeinwirtschaftliche Leistung im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse, wie Beförderungs- und Tarifpflicht, umweltfreundlicher Betrieb, Einsparung an Energiekosten, Entlastung des Straßenverkehrs, Krisenvorsorge und sozialpolitische Rücksichtnahme auf einkommensschwache Bevölkerungskreise.

Jeder in die Lokalbahn investierte Betrag erzielt die doppelte Wertschöpfung. Wenn man einen Vergleich mit dem Hauptkonkurrenten Straßenverkehr vornimmt, sind viele EU-Verordnungen auf dem Gebiet der Zulassung, der Sicherheit, der Auftragsvergabe, der Beihilfen und des Personalwesens zu beachten, welche mit dem Gleichbehandlungsgebot nicht immer in Einklang zu bringen sind und die Schienenbahnen gegenüber dem Straßenverkehr benachteiligen.

Wünschenswert wäre vor allem die Herbeiführung von mehr Kostenwahrheit unter Berücksichtigung aller sozialen Kosten und Nutzen. Auf diese Weise würde die Verkehrsnachfrage in die volkswirtschaftlich und klimapolitisch gewünschte Richtung gelenkt werden und wären für den öffentlichen Verkehr bessere Erlöse zu erzielen. Ebenso wäre angesichts der allgemeinen Preissteigerung und anderer externer Faktoren (wie Lieferengpässe) eine Wertsicherung des laufenden MIP im Ausmaß der Inflation wünschenswert, da sich dessen realer Wert sonst über den Zeitraum von fünf Jahren nicht unerheblich reduziert.

5.10. Zusammenfassung

Das Unternehmen zeigte in den letzten Jahren eine stetige Aufwärtsentwicklung. Die Einbindung in die Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof im Jahr 2005, die Siedlungsstruktur der Region Richtung Linz, die Fahrplanverdichtung im Auftrag des Landes OÖ, der Einsatz neuer Triebfahrzeuge und schließlich die Integration der <LILO> als S 5 in das S-Bahnkonzept des Landes OÖ im zentralen Knoten Hauptbahnhof Linz, haben den Fahrkomfort für die Fahrgäste wesentlich verbessert, einen abgestimmten Taktverkehr ermöglicht und somit die Attraktivität der <LILO> stark erhöht.

Mit Bescheid vom 8.11.2001, GZ 821.512/4-II/C/121/01 hat das BMVIT die Konzessionsdauer bis zum Ablauf des 12.1.2031 verlängert. Mit Inkrafttreten der Eisenbahngesetz-Novelle am 30.4.2004 wurde das Konzessionsrecht dahingehend geändert, dass die bestehende Eisenbahnkonzession ex lege per 1.5.2005 auf eine **Infrastruktur-Konzession** eingeschränkt wurde.

In der Sitzung des Aufsichtsrates vom 20.12.2004 wurde beschlossen, **keine Verkehrskonzession** zu beantragen. Der Verkehr wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Stern & Hafferl auf Grund eines mit der OÖVG abgeschlossenen Verkehrsdienstevertrages abgewickelt. Die Bestellung von Verkehrsleistungen erfolgt im Auftrag des Landes OÖ.

Die <LILO> ist seit 1912 konzessioniertes Eisenbahnunternehmen und seit Einbindung in den Hauptbahnhof im Jahr 2005 ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Mit der am 30.12.2021 erfolgten Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 obliegt die Aufsicht mit allen Rechten und Pflichten beim EIU, welches auch die Trassenzuweisung an das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vornimmt. Für den Bereich des Linzer Hauptbahnhofes hat das EIU <LILO> mit der ÖBB Infrastruktur AG einen Infrastrukturverknüpfungsvertrag vereinbart und die Betriebsführung geregelt. Am Standort Eferding besteht zwischenzeitlich eine Kooperation mit der Schiene OÖ GmbH aufgrund geänderter Eigentumsverhältnisse.

Mit Bescheid vom 4.4.2008 hat das BMVIT das zwischen Stern & Hafferl und der <LILO> auf die neue Situation angepasste Infrastruktur-Überlassungsübereinkommen genehmigt.

Die <LILO> ist schuldenfrei und hat den Unternehmenswert kontinuierlich erhöht. Eine solide Gebarung ist die unentbehrliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Zentralraum von Oberösterreich im Rahmen eines attraktiven S- und Stadtbahnsystems zur Entlastung des weiterhin stark zunehmenden Straßenverkehrs Richtung Linz. Aus verkehrspolitischer Sicht wird die bereits geplante und zwischen Bund, Land OÖ und Stadt Linz abgestimmte Linzer Stadtbahn eine wichtige Rolle spielen.

Eine Zukunftsperspektive für die Linzer Lokalbahn ist weiterhin die vorgeschlagene, verkehrspolitisch sinnvolle Verbindung der <LILO> mit der Aschacher Bahn und die bauliche Neugestaltung des Bahnhofes Eferding sowie die Errichtung einer Regional-Stadtbahn in Linz sowie eines 15-Minuten-Taktes Eferding-Linz. Trotz widriger Rahmenbedingungen in den öffentlichen Haushalten zeichnet sich durch gemeinsamen Einsatz ein Fortschritt bei der Umsetzung der qualitativen Aufwertung der Infrastruktur und des Streckennetzes ab.

Über die Zukunftsperspektiven der <LILO> wurde schon im Rahmen der Schriftenreihe „Kommunale Forschung in Österreich“ des Instituts für Kommunalwissenschaften (IKW) eine Broschüre „ZUKUNFT 20.20 <LILO>“ herausgegeben, welcher die investiven Verbesserungsmaßnahmen, vor allem im Bereich Linz - Eferding – Aschach, zu entnehmen sind. Erweitert und vertieft wurde der Ausblick anlässlich der Publikation „111 Jahre Linzer Lokalbahn“, welche von Sektionschef a. D. Prof. Gerhard Gürtlich herausgegeben wurde.

Bemerkt wird, dass die Stadt Linz die Betriebsabgänge für die Dauer von 94 Jahren, also bis 2005 gedeckt hat, um die Einstellung und den Ersatz durch einen Busverkehr zu verhindern und den Weiterbestand zu sichern.

Inklusive der freiwilligen Mitfinanzierung der Gelenktriebwägen hat die Stadt Linz Zahlungen von rund € 30 Mio. geleistet. Die letzten Weichenstellungen für die „Regionalstadtbahn“ erhöhen die Attraktivität der <LILO> potenziell weiter deutlich, weshalb den beteiligten Gebietskörperschaft Bund (derzeit: BMIMI), Land Oberösterreich und Stadt Linz Dank für die Zusammenarbeit und ihren zugesagten Einsatz gebührt.

Eine zentrale Herausforderung und zugleich auch Chance für die Linzer Lokalbahn AG wird es sein, unter der Herausforderung schwer erreichbarer Investitionsbedarfe dennoch die Qualität der Infrastruktur nachhaltig zu festigen und die erforderlichen Weichenstellungen in Richtung eines 15-Minuten-Taktes vorzunehmen. Dabei kann es zu Vorleistungen seitens der <LILO> kommen, ohne die eine spätere Umsetzung der Verbesserung nicht zeitgerecht und daher nicht mehr zielführend wäre.

Der Aufsichtsrat erhielt, abseits von etwaigen Fahrtkosten, keinerlei Vergütung.

Forschungs- und Entwicklungstätigkeit fällt bei der Gesellschaft nicht an.

Linz, am 31. März 2026



MMag. Detlef Wimmer MPA MSc, Vorstand

Anhang zum Lagebericht: Cashflow Berechnung