5. Lagebericht
des Vorstandes über das Geschäftsjahr 2025



5.1. Die Aktiengesellschaft

Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG (LV) ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß §1a EisbG. Den Betrieb seiner Infrastruktur hat die Gesellschaft aufgrund eines Infrastruktur-Überlassungsübereinkommens an die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (StH) übertragen. Diese ist gegenüber der LV für die Abwicklung des Infrastrukturbetriebes verantwortlich.

Der Betrieb der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG wird zwischen den Bahnhöfen Lambach und Vorchdorf abgewickelt. Die Gleise in Richtung Brauerei Eggenberg werden derzeit weder vom Personenverkehr noch vom Güterverkehr genutzt, eine Reaktivierung ist aber vorgesehen, da deren Sinnhaftigkeit und Nachhaltigkeit 2024 durch eine Potentialanalyse untermauert wurde.

Für die 2031 in Vorchdorf (Schloss Eggenberg) fixierte Landesgartenschau ist die Reaktivierung der o.a. Teilstrecke ein wesentlicher Beitrag zur sanften Mobilität dieser Veranstaltung und findet daher auch maßgebliche Berücksichtigung bei den diesbezüglichen Überlegungen.
Von der gesamten Streckenlänge befindet sich der Abschnitt von Stadl-Paura nach Vorchdorf-Eggenberg mit einer Baulänge von 15,609 km im Besitz der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG. Im Streckenabschnitt Lambach – Stadl-Paura wird von der Lokalbahn die ÖBB-Bahnstrecke Lambach – Laakirchen mitbenützt. Die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG verfügt mit dem Bescheid vom 11. Februar 2016 vom BMVIT über eine Konzession bis 20. Jänner 2033. Diese Konzession ist seit 19. Jänner 2005 auf die Tätigkeit eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingeschränkt.



Die Führung des Eisenbahnbetriebes der Lokalbahn wurde gemäß Übereinkommen vom 8. Juli 1942 auf Konzessionsdauer an die Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (im Folgenden St&H genannt) übertragen.

Das Betriebsübereinkommen aus dem Jahre 1942 wurde durch das „Infrastruktur-Überlassungsübereinkommen“ vom 15. Juni 2005 und durch die „Kaufmännische Vereinbarung zum Infrastruktur-Überlassungsübereinkommen“ vom 28. Juni 2005 der aktuellen Rechtslage angepasst.

Die Aktien der Gesellschaft sind auf Basis des Gesellschaftsrechtsänderungsgesetzes 2011 (GesRÄG 2011) im Aktienbuch der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG dokumentiert Namensaktien mit folgenden Eigentümern:

Aktionäre	**Anteil in %**
Republik Österreich	72,51
OÖ. Verkehrsholding GmbH	11,03
Marktgemeinde Lambach	9,42
Marktgemeinde Vorchdorf	3,31
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.	2,70
KommR. Dkfm. Dr. Karl Stöhr	0,66
Dr. Norbert Montag v. Seefranz	0,33
Dr. Norbert van Handel	0,04
	100,00

5.2. Finanzierung

Die maßgeblichen Säulen der Finanzierung der Gesellschaft waren im Jahr 2025 Einnahmen:

- aus dem Infrastrukturbenützungsentgelt (€ 334 738,72)
- aus der Vermietung von Anlagen (€ 9 486,24) und
- die Beiträge des Bundes und des Landes Oberösterreich für die Infrastrukturinvestitionen und die Infrastrukturerhaltung, welche im 9. Mittelfristplan geregelt sind.
  Die Fördermittel von Bund und Land Oberösterreich betrugen:
  - Bund: € 0,00
  - Land: € 1 800 000,00

Die Finanzierung der Lokalbahn wird somit weitgehend auf Basis des Privatbahngesetzes 2004 gesichert, worin auch die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch den Bund für Eisenbahnverkehrsunternehmen (was erst die Bezahlung des Infrastrukturbenützungsentgeltes ermöglicht) und die Förderung der Schieneninfrastruktur durch die öffentliche Hand (gemäß Mittelfristige Investitionspläne MIP) geregelt wird.

Mit dem 9. MIP liegt eine Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2021 bis 2025 für die Investitionen und die Erhaltung in Summe mit € 9,0 Mio. und damit die nachhaltige Sicherung der Existenz der Lokalbahn vor.

5.3. Strecke

Gemäß Schreiben Zl. BMVIT-211.017/0009-IV/E1/2017 vom 6. Oktober 2017 wurde die Strecke Lambach-Vorchdorf-Eggenberg als strategisch unbedeutend im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU qualifiziert (wobei diese Richtlinie in der geänderten Fassung der Richtlinie [EU] 2016/2370 vom 14. Dezember 2016 - Teil des 4. Eisenbahnpaketes - zu interpretieren ist) und ist daher vom Geltungsbereich des 6. Teiles gem. §54a Abs. 3 des Eisenbahngesetzes ausgenommen.

Technische Daten gem. SNNB

Allgemeine Beschreibung

Einstufung der Strecke	Nebenbahn
Streckenklasse	C
Traktionsart	750 V Gleichstrom, Diesel oder Dampf
Baulänge [km]	15,609
Betriebslänge [km]	15,500
Spurweite [mm]	1435 (Normalspur)
Anzahl d Streckengleise	1
Kleinster Bogenhalbmesser [m]	
- Streckengleis	190
- Nebengleis	140
Zulässiger Überhöhungsfehlbetrag [mm]	100
Zulässige Seitenbeschleunigung [m/s2]	0,654
Größte Neigung	15‰
Geschwindigkeitsabhängige Rampenneigung	1:6V
Max Rampenneigung	1:400
Ausrundung [m]	
Kuppe / Wanne	2000
Fahrzeugumgrenzung	UIC 505-1
Achslast [t]	Stadl-Paura –? Bad Wimsbach-N. 20 t Bad Wimsbach–N. – Vorchdorf-Eggenberg 18 t
zulässige Meterlast [t/m]	Stadl-Paura – Bad Wimsbach-N. 6,4 (C2) Bad Wimsbach–N. – Vorchdorf-Eggenberg 6,4 (B2)
Radreifenprofil	UIC - ORE

Radreifenbreite [mm]	135
Gleisabstand	--
Bahnsteiglänge [m]	30/50
Zugbeeinflussungssysteme	Zugleitsystem StH

Betriebsführung

Art des Verkehrs	Personen- u. Güterverkehr
Streckengeschwindigkeit.	
Maximale Geschwindigkeit	60 km/h
Minimale Geschwindigkeit	20 km/h
Max Zuglänge [m]	115
Max Zuggewicht (t)	700
Mindestbremshundertstel [G/P]	18/18
Notbremsüberbrückung	Nein
Zugbildung	kein Nachschiebebetrieb
Übergabebahnhof	Stadl-Paura
Übergabeart	Bestimmungen für nationale Grenzen LV (Grenzbehelf)
Besetzung der Züge	0:0 Fahren; 1:0 Fahren

Signal- und fernmeldetechnische Anlagen

Signalsystem	Siehe Bestimmungen für nationale Grenzen
LZB	---
PZB	---
Zugleitsystem	ZLS-StH
Zugfunk/Verschubfunk	System StH

Fahrleitungsanlagen

Stromsystem	Gleichstrom
Fahrleitungsspannung	750 V
Fahrleitung	
-Höhe [m]	4,5 - 5,7
-Anpressdruck [kp]	5,0 - 6,5
-Zickzack [cm]	+/- 35
Profil Stromabnehmer	Radius 3600 m
Psophometrische	Ip < 1,5 A
Störströme	
Rückspeisemöglichkeit	< 960 V=

Nach Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 60 km/h soll diese in einem nächsten Schritt auf 80 km/h erhöht werden. Ebenfalls in Vorbereitung ist die Aufwertung der zulässigen Achslast auf 22,5 t (Streckenklasse D).

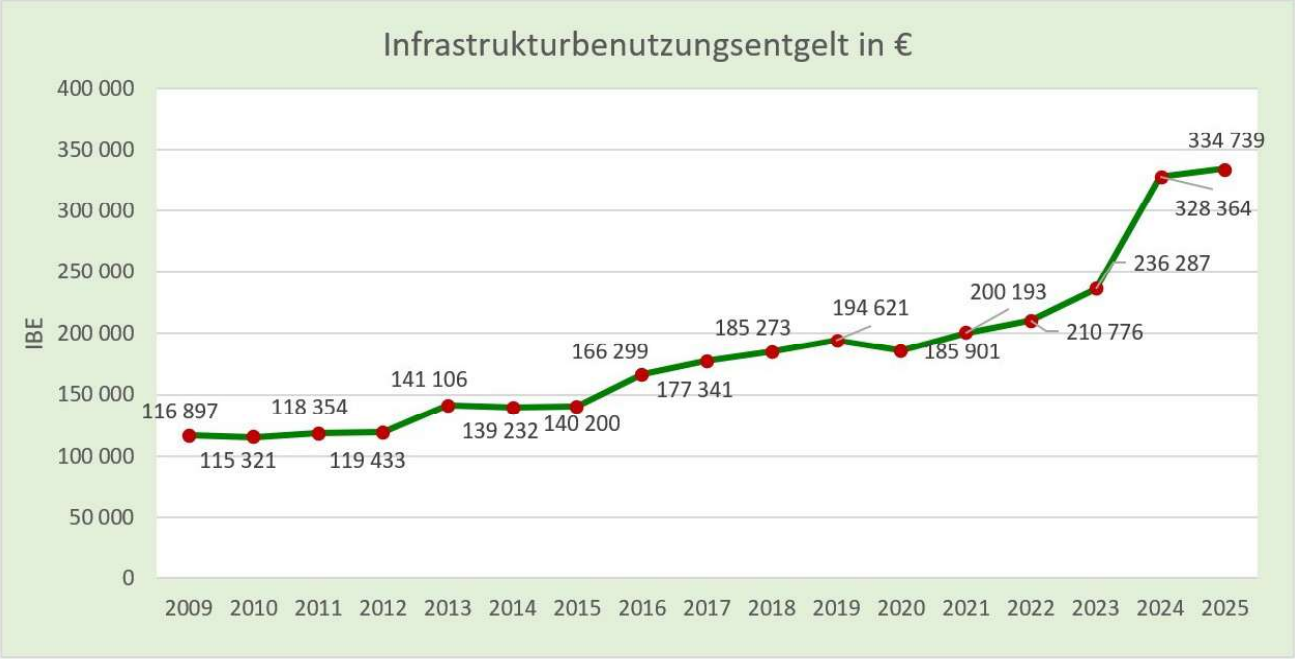
5.4. Geschäftsverlauf

Umsatzerlöse

	2025	2024	Veränderung	
	EURO	EURO	EURO	%
a) Infrastrukturbenützungsentgelt	334 738,72	328 363,67	6 375,05	1,94%
b) Mieterlöse	9 486,24	10 876,99	-1 390,75	-12,79%
c) sonstige Umsatzerlöse (ohne Investitionszuschüsse)	386 419,63	468 638,95	-82 219,32	-17,54%

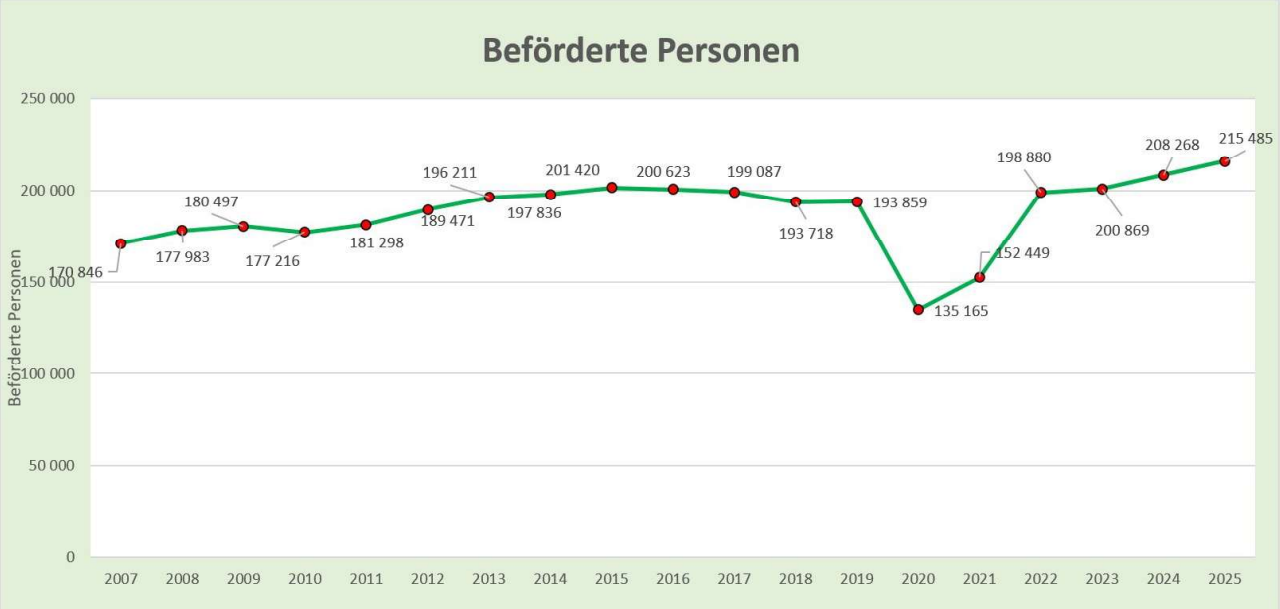
Die wesentlichste kaufmännische Einnahmequelle der Gesellschaft (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) ist das Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) in der Höhe von € 334 738,72, das dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H. (St&H) verrechnet werden kann. Für die Berechnung dieses Entgelts sind die auf der Lokalbahnstrecke gefahrenen Zugkilometer und die vom Bahnhof Vorchdorf abgefertigten Züge maßgeblich.

Das IBE hat sich in den letzten Jahren folgendermaßen entwickelt:



Die Jahresgegenüberstellung **2024/2025** zeigt folgende Entwicklung der Leistungen des Betriebes auf der Lokalbahnstrecke:

Zugleistungen im Fahrplanjahr		2025	2024	Veränderung	
				absolut	in %
Zugkilometer	Personenzüge	153 692	156 972	- 3 280	-2,09%
	Sonderzüge	93	76	17	22,25%
	Güterzüge	65	131	- 66	-50,15%
	Insgesamt	**153 850**	**157 179**	**- 3 329**	**-2,12%**
Züge (Anzahl)	Personenzüge	14 874	14 874	-	0,00%
	Sonderzüge	12	7	5	71,43%
	Güterzüge	6	22	- 16	-72,73%
	Insgesamt	**14 892**	**14 903**	**- 11**	**-0,07%**



Neben dem Infrastrukturbenützungsentgelt zählen auch **Mieteinnahmen** zu den Umsatzerlösen der Gesellschaft.



Sonstige betriebliche Erträge

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** betrugen im Jahr 2025 € 1 194 710,53. Die bestimmenden Positionen waren, die Auflösung der Investitionszuschüsse in der Höhe von € 808 290,90 und die Fördermittel für die Erhaltung in der Höhe von € 383 565,92.

5.5. Investitionen

Die Investitionen im Jahr 2025 gliedern sich wie folgt:

Investitionen 2025	EURO
Fahrweg (Unterbau und Gleise)	33 406
Investitionen Hochbau	51 967
Sicherungsanlagen (Zugleitsystem)	-
Elektrische Anlagen (Erneuerung Fahrleitung)	16 301
Technischer Kreuzungsschutz	- 4 600
Nichtöffentliche Bahnübergänge (Sperrschranken)	3 383
Summe	**100 457**



In der Bilanz wurden die Investitionen aufgrund von Projektabrechnungen der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft als Anlagenzugänge aktiviert. Da diese Zugänge durch Förderungsmittel finanziert wurden, erfolgte – so wie in den Vorjahren – in der Bilanz unter der Position „Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln“ eine Passivierung in der gleichen Höhe.

5.6. Aufwendungen

Die **Abschreibungen** auf Sachanlagen (die mit der Auflösung der Investitionszuschüsse korrespondieren) sind, aufgrund der Generalsanierung des Streckenabschnittes km 8,801 - 9,718 sowie dem Bau von 4 neuen Haltestellen (Feldham, Kösslwang, Mittlere Au & Haltestelle Au) um 14,07% auf € 802 533,79 gestiegen.

Die **Aufwendungen für die Erhaltung der Infrastruktur** (gemäß den Mittelfristplänen abgewickelt und finanziert) sind um 14,58% auf € 398 703,48 gesunken.
Die Erträge aus Fördermitteln für die Erhaltung decken diese Aufwendungen für die Infrastrukturerhaltung ab und bleiben daher in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgsneutral.

Erhaltung 2025

Unterbau	84 388,73
Oberbau	93 213,00
Hochbau	20 517,68
Sicherungsanlagen	97 029,34
Elektrische Anlagen	103 554,74
Gesamt	**398 703,48**

Wir bedanken uns ganz besonders beim Bund und dem Land Oberösterreich für die Gewährung der Förderungsbeiträge für Investitionen und Erhaltung.



Die weiteren **Aufwendungen für den Betrieb der Infrastruktur** (die gemäß Infrastruktur-Überlassungsübereinkommen die Infrastrukturbetriebsführung von Stern & Hafferl betreffen) in Höhe von **€ 235 307,06** sind um **9,83**% gestiegen und gliedern sich – wie folgt:

Materialaufwand

	2025	**2024**	**Veränderung**	
	EURO	EURO	EURO	%
a) Aufwand für Infrastrukturverknüpfung	7 640,72	7 090,49	550,23	7,76%
b) Personalaufwand Infrastrukturbetrieb	105 425,71	116 476,09	-11 050,38	-9,49%
c) Infrastruktur Wartung	53 583,92	45 212,42	8 371,50	18,52%
d) Sonstige betriebliche Aufwendungen	68 656,71	45 460,77	23 195,94	51,02%

Die Kosten für Infrastruktur Wartung waren aufgrund der saisonalen Arbeiten (Schneeräumung und Aufwuchsbekämpfung) zum Vorjahr in absoluten Beträgen leicht erhöht. Großen Einfluss darauf haben die Vegetationsbedingungen im betreffenden Jahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen insbesondere Grundsteuer, Kammerumlage, Steuerberatung und Abschlussprüfung, Beratungskosten, Notarkosten, Gesellschaftsverwaltung wie Vorstand und Aufsichtsrat und Kosten für Veröffentlichungen, Gebühren und Umlagen. Die Abweichung zum Vorjahr ergibt sich daraus, dass es keine Erlöse aus dem Verkauf von Schrott gab (VJ: 6,5 TEUR), die Heiz- sowie Stromkosten um 37,7% (9 TEUR) gestiegen sind und die neue Abteilung SQ, mit anteiligen Kosten der LVE von. 9 TEUR, eingeführt wurde.

Finanzergebnis

Das **Finanzergebnis** enthält Zinserträge für Bankguthaben von insgesamt € 1 196,71, wobei € 0,00 auf Zinserträge aus MIP-Mittel zurückzuführen sind, da im Jahr 2025 aufgrund der Vorziehung der MIP-Mittel ins Jahr 2024 keine Gelder zum Veranlagen verfügbar waren.
Somit verbleiben im Finanzergebnis € 1 196,71 an Zinserträgen, welche aus Lokalbahn eigenen Mitteln erwirtschaftet wurden.

Gewinn

Die Gegenüberstellung aller Erträge und Aufwendungen ergibt für 2025 nach Abzug der Steuern einen **Jahresgewinn** von **€ 40 031,14.**

5.7. Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanz zum 31. Dezember 2025** weist einen **Bilanzgewinn von € 355 283,21** (VJ: **315 252,07** T€) aus.

Das **Anlagevermögen** hat sich aufgrund der Vorziehung der MIP-MIttel ins Jahr 2024 von **€ 14 762 407,66** um -4,76% auf **€ 14 060 330,74** verringert.

Bei einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist das **Umlaufvermögen** (€ 928 357,94) im Vergleich zum Anlagevermögen eher gering:

- **Forderungen** in Höhe von **€ 338 198,50** (VJ: 2 256 T€) sind größtenteils auf den Vorgriff der MIP-Mittel auf 2025 zurück zu führen.
- Die **Guthaben bei Kreditinstituten** sind aufgrund der Auszahlung der MIP-Mittel, welche zuvor durch Mitteln der Lokalbahn vorfinanziert wurden auf **€ 590 159,44** (VJ: 51 T€) **gestiegen.**

Das **Grundkapital** beträgt 2025 **€ 160 000,00** und ergibt gemeinsam mit den **Gewinnrücklagen (€ 130 000,00)** sowie dem **Bilanzgewinn € 355 283,21** für 2025 ein **Eigenkapital** von **€ 645 283,21** (6,61% gegenüber 2024)**.**

Die (kumulierten) **Investitionszuschüsse aus öffentlichen Mitteln** sind 2025 aufgrund der weniger investiven Projekten auf **€ 14 201 304,67** (-4,75%) gesunken..

Die **Rückstellungen** sind gegenüber 2024 auf **€ 12 553,00** (VJ: 6T€) gestiegen.

Der größte Teil der **Verbindlichkeiten** € 56 492,89 resultiert aus Lieferungen und Leistungen, welche auf offene Projektabrechnungen des betriebsführenden Unternehmen zurück zu führen sind.

Unter der Position Rechnungsabgrenzungsposten ist ein Kostenbeitrag der Gemeinde Vorchdorf für die Instandhaltung der Lichtzeichenanlage Brückenweg sowie der Kösslwangerstraße ausgewiesen, welcher über die Nutzungsdauer der Anlage (25 Jahre) aufgelöst wird.

5.8. Risikobericht

Das **sicherheitstechnische Risiko** kann vorerst minimiert werden, da die liquiden Mittel zur Aufrechterhaltung der Betriebs- und Verkehrssicherheit vorhanden sein werden. Dazu wird auf Mittel aus dem 9. MIP zurückgegriffen.
Die 2025 bestandenen **Verbindlichkeiten** der Gesellschaft sind unter Berücksichtigung der korrespondierenden Forderungen und Bankguthaben abgedeckt und durch vertragliche Regelungen abgesichert.
Das **Bankguthaben** ist bei einer inländischen Bank in Euro veranlagt, weshalb die Gesellschaft weder einem Wechselkurs- noch einem Ausfallsrisiko gegenübersieht.

Das 9. Mittelfristige Infrastrukturförderungsprogramm wurde für das Jahr 2026 von Bund und Land OÖ verlängert. Aktuell laufen die Verhandlungen zum 10. MIP, welches die Grundlage für weitere Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen für die Jahre 2027-2031 bilden soll. Damit und mit dem bis 2030 laufenden Verkehrsdienstevertrag ist der Bestand der Bahn weitgehend gesichert, aber durch die aktuelle Preis- und Liefersituation ist das Arbeiten wesentlich erschwert.

5.9. Prognosebericht

Basis für die künftige wirtschaftliche Grundlage der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG sind unverändert

- die 2016 erteilte **Konzessionsverlängerung** bis 20. Jänner 2033
- das **9. MIP**, welches von 2021 bis 2025 Investitions- und Erhaltungsmittel von **€ 9,0 Mio.** sichert
- ein neuer **Verkehrsdienstevertrag** mit dem auf unserer Strecke fahrenden EVU wurde bis 2030 abgeschlossen

Darüberhinausgehende Maßnahmen in Richtung einer dynamischen Vorwärtsstrategie wie sie im Konzept **„Zukunftsorientierte Entwicklung der Stern & Hafferl Südbahnen"** dargestellt wurden, sind - soweit diese die Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG betreffen - teilweise im 9. MIP finanziert. Umfassende Attraktivierungsmaßnahmen - vor allem im Hinblick auf eine Beschleunigung des Betriebes und die behindertenfreundliche Ausgestaltung der Infrastruktur wurden für das 10. MIP (2026 - 2030) angemeldet, inhaltlich mit den Fördergebern akkordiert und harrt aktuell der politischen Entscheidung.

5.10. Bericht über Zweigniederlassungen

Das Unternehmen verfügt über keine Zweigniederlassungen.

5.11. Bericht über die Forschung und Entwicklung

Das Unternehmen führt keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten aus.

Der Vorstand



KommR Dir. Gunter Mackinger

Gmunden, am 31. März 2026