

MUSTER

DVZ

Deutsche Verkehrs-Zeitung

Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

BILANZCHECK



Brief

Wöchentliche Chef-Informationen aus
Verkehr, Transport & Logistik

TOP-THEMA

Qatar Airways erklimmt die Spitze Qatar Airways ist nach Verkehrsleistung die neue Nummer eins in der Rangliste der größten Frachtfluggesellschaften der Welt. Die katarische Airline hat sich im Ranking des Weltluftfahrtverbands Iata für 2019 von Platz 2 im Jahr 2018 an Emirates vorbeigeschoben und liegt mit einer Verkehrsleistung von 12,7 Mrd. tkm deutlich vor Emirates, die auf 11,7 Mrd. tkm kommt. Auf Rang 3 ist Cathay Pacific mit einer Verkehrsleistung von 10,9 Mrd. tkm. Qatar konnte in dem für die Luftfracht schweren Jahr 2019 als eine der wenigen Luftfrachtgesellschaften bei der Verkehrsleistung zulegen - im Vergleich zum Rekordjahr 2018 nochmals um 0,5 Prozent. Kräftig gewachsen ist Turkish Airlines (Rang 10, plus 11,7 Prozent). Schlechter als der Gesamtmarkt, der um 3,9 Prozent schrumpfte, schneiden Lufthansa Cargo (Rang 4, minus 7,9 Prozent), Korean Air (Rang 8, minus 8,5 Prozent) sowie Singapore Airlines (Rang 9, minus 7,3 Prozent) ab.

VERKEHRSPOLITIK

Eilverfahren für EU-Hilfspaket geplant Das am 24. April von der EU-Kommission vorgeschlagene Paket mit Sonderregeln, die der Transportbranche in der Covid-Krise helfen sollen, könnte bereits in der kommenden Woche verabschiedet sein. Die Botschafter der EU-Staaten wollen an diesem Freitag über die Vorschläge beraten. Es geht etwa darum, abgelaufene LKW-Führerscheine, Schulungsnachweise, Tüv-Bescheinigungen und ähnliche Dokumente für sechs Monate weiterhin zu akzeptieren, da eine Verlängerung wegen der Krise oft nicht möglich ist. Auch die Möglichkeit, Hafengebühren auszusetzen oder zu reduzieren, und die vorübergehende Auftragsvergabe an Flughafen-Bodendienstleister ohne Ausschreibung gehört zu den Vorschlägen. Falls die Mitgliedstaaten keine weitreichenden Änderungen vornehmen, wonach es derzeit aussieht, gibt es im Europäischen Parlament Bereitschaft, die Sonderregeln im Eilverfahren zu beschließen. Es könnte schon bei der Plenartagung vom 13. bis 16. Mai abgestimmt werden, heißt es im Parlament.

DER KOPF IM BRIEF

Quang Hien Mike Becker

CTO und Co-Founder
von doks.innovation

Kassel
32 Jahre
M.Sc. Computer Science



Noch hat die Logistik viel Angst vor Big Data und Clouds, doch die Kombination von Daten und Sensoren bietet ihr viel Raum. Diesen Ansatz verfolgend hat der passionierte Heimwerker mit doks.innovation Lösungen für ein automatisiertes Bestands- und Logistikmanagement entwickelt. www.dvz.de/quang_hien_mike_becker

Bahn will keine halbvollen Züge Wenn von Europas Eisenbahnunternehmen verlangt wird, wegen der sozialen Abstandsregeln künftig mehr Passagierzüge einzusetzen, geht das zulasten der für den Güterverkehr benötigten Netzkapazität. Darauf weist Libor Lochman hin, Geschäftsführender Direktor des europäischen Bahnverbandes CER. Es müssten daher andere Wege gefunden werden, die Abstandsregeln zwischen Passagieren einzuhalten, etwa indem längere Züge eingesetzt werden. Laut Lochman haben die europäischen Bahnen in den vergangenen zwei Monaten durchschnittlich 25 Prozent ihres Frachtvolumens verloren, was einem Umsatzverlust von 80 Mio. EUR pro Woche entspreche.

SPEDITION

Quehenberger und Bexity planen Lebensmittelhub Gemeinsame Pläne in der Lebensmittellogistik schmieden die beiden österreichischen Speditionen Quehenberger Logistics und Bexity, die aus dem ehemaligen Quehenberger-ÖBB-Joint-Venture Q Logistics hervorgegangen ist. So soll im niederösterreichischen St. Valentin ein „Logistics Hub Food & Beverage“ entstehen. Ein geeignetes Grundstück hat Quehenberger bereits erworben; die Inbetriebnahme ist für 2022 angedacht, geht aus einem Kundenprospekt hervor. Ziel ist es, dass jeder Partner seine Kunden in dieses Logistikhub einbringt und die Lagerung sowie die anschließende Verteilung in Österreich dann koordiniert abgewickelt wird - weitgehend über das Bexity-Stückgutnetz. Zu den Kunden der beiden Speditionen gehören Coca-Cola, Procter & Gamble, Nestlé und Unilever.

Dachser treibt Kontraktlogistik voran Zwar wird Dachser unverändert noch nicht als großer Kontraktlogistiker wahrgenommen, doch so langsam nähern sich die Allgäuer der 1-Mrd.-EUR-Umsatzmarke. Die 852 Mio. EUR des vergangenen Jahres beziehen sich dabei rein auf das Lagergeschäft; die in der Regel mit dem Warehousing zusammenhängenden Transportumsätze kommen noch hinzu. Damit ist der Umsatz allein in den beiden vergangenen Jahren um knapp 18 Prozent gestiegen. Offiziell ausgewiesen wird der Kontraktlogistikumsatz bei Dachser nicht; er ist in dem Geschäftsfeld Road Logistics enthalten. Für das laufende Jahr hat Dachser verschiedene neue Kontraktlogistikprojekte an den Standorten Amt Wachsenburg (Thüringen), Rheine, Magdeburg Mönchengladbach und dem niederländischen Waddinxveen auf der Agenda.

Stückgutpreise steigen im April trotz Corona-Beschränkungen Der Lockdown ab Mitte März hat sich nur kurzfristig negativ auf die Stückgutpreise im Spotgeschäft ausgewirkt. Nach einem Rückgang in den ersten beiden Aprilwochen zogen die Preise wieder an. In der Summe stieg der Pamyra/DVZ-Stückgutindex für den April um 1,9 Prozent gegenüber dem Vormonat auf 9,52 EUR/100 kg/100 km. Im Vergleich zum April des Vorjahres (8,74 EUR) legte er sogar um fast 9 Prozent zu. Das Ostergeschäft, aber auch die milden und sehr trockenen Wochen hätten vor allem das Bau- und Baumarktgeschäft positiv beeinflusst, kommentieren die Pamyra-Experten. Zudem hätten sich die schrittweise Eröffnung des Handels und die Perspektive weiterer zeitnaher Lockerungen der Corona-Beschränkungen positiv ausgewirkt.

LOGISTIK

Dienstleistersuche: Vertrauen ist sehr wichtig Die Verlager greifen bei der Suche nach einem Kontraktlogistik-Dienstleister laut einer Studie vor allem auf persönliche Netzwerke, Empfehlungen oder Unternehmensnetzwerke zurück. Die persönliche Einschätzung und das gegenseitige Vertrauen sind folglich sehr wichtig. Messen, Internetrecherchen und Beratungen nutzen weniger als die Hälfte; auf Verbände oder branchenspezifische Onlineplattformen setzt nicht einmal

jeder vierte Verladener. Der Hauptgrund für ein Outsourcing ist die Konzentration auf die eigenen Kernkompetenzen. Auch kostenseitige Aspekte, prozessuale Gründe sowie räumliche Engpässe haben große Bedeutung, während fehlendes Know-how nur selten eine Rolle spielt. Das sind Ergebnisse einer Untersuchung zum Tendermanagement in der Kontraktlogistik, die dem DVZ-Brief vorliegt. Siemens Digital Logistics hat dafür Entscheider von 45 Verladern und 61 Dienstleistern befragt.

Wolken am Himmel für die Baulogistik Der Bausektor war in den vergangenen Jahren eine der Konjunkturstützen. Bau- und Baustofflogistiker hatten entsprechend gut zu tun. Nun gibt es im Zuge der Coronavirus-Krise aber auch in diesem Logistiksegment Anzeichen für eine Eintrübung, wie Branchenvertreter gegenüber dem DVZ-Brief unterstreichen. In der Binnenschifffahrt beispielsweise habe sich die Transportnachfrage bei Baustoffen deutlich abgekühlt, so Jens Schwanen, Geschäftsführer des Branchenverbands BDB. Rui Macedo, Chef von Sievert Logistik, sieht zumindest in einigen Bereichen ähnliche negative Entwicklungen. Während der Hochbau bisher noch stabil sei und das Baumarktgeschäft wegen all der Heimwerker stark laufe, gebe es bei zahlreichen Großbaustellen extreme Ausfälle. Zur aktuellen Situation passt auch der Vorstoß des großen Baustoffherstellers Holcim, der Mitte April seinen Transportpartnern mitgeteilt hat, dass er „eine Reduzierung Ihrer Fracht um 13,7 Prozent als angemessenen und fairen Beitrag“ erachtet, um die „weitere Zusammenarbeit mit uns in Deutschland sicherzustellen“.

Jetzt fehlen Teile in China Der Anlauf der Lieferketten für die Automobilindustrie verläuft holprig. Ein Grund sind Engpässe bei elektronischen Bauteilen, die für Komponenten benötigt werden. Das berichten verschiedene Branchenportale. Die Lieferschwierigkeiten beeinträchtigen die sich gerade erholende Automobilindustrie in China, wodurch auch namhafte deutsche Hersteller betroffen sind. War es am Anfang der Pandemie der Ausfall chinesischer Zulieferer, der zu Produktionsunterbrechungen an weltweiten Standorten geführt hat, so stockt nun die Versorgung in die andere Richtung. In China fehlen Teile und Komponenten besonders aus europäischer und nordamerikanischer Produktion.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Abbiegeassistenzsysteme: Kein Geld mehr für Schwer-LKW Seit Anfang dieser Woche können wieder Förderanträge für Abbiegeassistenzsysteme gestellt werden. Allerdings profitieren im gewerblichen Güterkraftverkehr davon nur Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,49 t. LKW ab 7,5 t können aus diesem mit 9,25 Mio. EUR gefüllten Topf nur dann gefördert werden, wenn sie nicht über das De-Minimis-Programm zuwendungsberechtigt sind - wie zum Beispiel kommunale Fahrzeuge oder auch Fahrschul-LKW. LKW über 7,5 t können Abbiegeassistenzsysteme über das De-Minimis-Programm fördern lassen. Aber: Wer nicht bereits Mittel aus dem diesjährigen Topf beantragt hat, kann in diesem Jahr nicht mehr viel erwarten. Denn das zuständige Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat per Ende April bereits De-Minimis-Anträge mit einem Volumen von rund 248 Mio. EUR bewilligt und das eigentlich vorhandene Haushaltsvolumen von rund 202 Mio. EUR mehr als ausgeschöpft. Durch die Vorlage entsprechender Verwendungsnachweise wurden bisher 218 Assistenzsysteme abgerechnet, teilt das BAG mit.

BINNENSCHIFFFAHRT

HGK will multimodale Versorgungsketten ausbauen Mit dem Kauf von Imperial Shipping strebt die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) eine noch stärkere Vernetzung von Binnenschifffahrt

und Bahnverkehr im Chemie- und Gassektor an. Das sagte HGK-Vorstand Uwe Wedig dem DVZ-Brief. Die europäische Schifffahrtssparte sei „eine echte Bereicherung unserer Portfolios“. Imperial verfüge über Mitarbeiter mit hoher Expertise, die es jetzt einzusetzen gelte, um mit den Kunden neue Versorgungskonzepte zu erarbeiten. Zum kolportierten Kaufpreis von 176 Mio. EUR sagte Wedig: „Ich werde die Zahl nicht dementieren.“

SEESCHIFFFAHRT

Chinesen drängen in die Projektschifffahrt Chinas Einfluss in der Projektschifffahrt nimmt in den nächsten Jahren wohl deutlich zu. Während der deutsche Carrier Zeamarine samt der traditionsreichen Rickmers-Linie kürzlich in der Versenkung verschwand, gehen mit Chipolbrok und Shanghai Ming Wah zwei zumindest chinesisch dominierte Reeder auf Expansionskurs. Dank lokaler Finanzierung soll den Firmen gelungen sein, was derzeit kein westlicher Wettbewerber hinbekommt: die Bestellung zweier Neubauserien für die aktuell größten Mehrzweckfrachter. Chipolbrok soll auf der Chengxi-Werft in China vier Frachter mit 62.000 t Tragfähigkeit bestellt haben. Shanghai Ming Wah, eine Tochter der staatlichen China Merchants Group, hat Maklern zufolge vier gleich große Frachter auf der konzerneigenen Jinling Werft geordert. Preis: rund 120 Mio. USD pro Serie. Die Ablieferung der größten Schiffe ihrer Art ist für 2022 geplant. Nur mit Schwergut lassen sich so große Pötte nicht auslasten. Dafür können sie auf Rückreisen nach Fernost mehr Bulkladung wie Getreide befördern und somit teure Leerfahrten vermeiden.

LUFTFRACHT

PPE-Boom bewahrt Frankfurter Flughafen vor Schlimmerem Der Flughafen Frankfurt am Main profitiert überdurchschnittlich stark vom aktuellen Charterboom, der auf PPE-Transporte für Lieferungen von etwa Mund-Nasen-Schutzmasken zurückzuführen ist. Laut der Flughafenbetreiberin Fraport wurden im Verlauf des April 20,5 Prozent weniger Tonnage umgeschlagen als im Vorjahresmonat. Aktuellen Zahlen des Analysehauses Clive Data Services zufolge liegt das weltweite Aufkommensminus indes mit 39 Prozent fast doppelt so hoch. Besonders interessant ist die Frankfurter Aufkommensentwicklung über den Monat hinweg: Während in der ersten Hälfte des Aprils noch Rückgänge von mehr als 28 Prozent gegenüber den Vorjahreswochen erzielt wurden, nahm das Minus im weiteren Verlauf rasant ab und lag nach minus 12,9 Prozent in Kalenderwoche 17 bei minus 8 Prozent in der vergangenen Woche. Dies ist ein Wert, der im Vergleich zu dem laut Clive Data Services aktuellen globalen Rückgang von minus 32 Prozent gegenüber der Vorjahreswoche sensationell gut ist.

Tipp: Jetzt die Mitarbeiter im Homeoffice mit den Informationen aus dem DVZ-Brief versorgen!

www.dvz.de/brief-lizenz

Impressum

DVZ-Brief DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg; Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-01, Fax: +49 40 23714-226, Internet: www.dvz.de, E-Mail: redaktion@dvz.de, Geschäftsführer: Martin Weber, Verlagsleiter: Oliver Detje, verantwortlich für den Inhalt: Sebastian Reimann, Vertrieb: Markus Kukuk, Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com, Leser- und Abonentenservice: Tel. +49 40 23714-240 | Fax +49 40 23714-333 | kundenservice@dvz.de. Der DVZ Brief erscheint wöchentlich, Mindestbezugszeit: sechs Monate.

Bezugspreise: Inland digital jährlich 748 EUR zzgl. MwSt. | Ausland digital mit VAT-Nr. jährlich 748 EUR inkl. MwSt., ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt. Das Abonnement beinhaltet zusätzlich zur wöchentlichen digitalen Ausgabe des DVZ-Briefs den täglichen E-Mail-Informationssdienst DVZ Der Tag. Abbestellungen sind nur schriftlich möglich zum Ende eines Bezugszeitraumes. Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.



Erfolgreiche Börsengeschichte

Müller - Die lila Logistik Ein Immobilienverkauf führt 2019 zu einem Rekordgewinn - auch bereinigt ergibt sich ein deutliches Plus. Die Nachhaltigkeit der Ergebnis-Trendwende ist aber in Gefahr.

Von Norbert Paulsen

Am 30. Mai 2001 ist die Müller - Die lila Logistik AG (Lila Logistik) an der Börse eingeführt worden, in den „Neuen Markt“, dem Segment für junge Wachstumsunternehmen, das sich gerade in einer fürchterlichen Abwärtsspirale befand. Für das Unternehmen aus dem schwäbischen Besigheim war es trotz des ungünstigen Zeitpunkts die richtige Entscheidung, denn die im Rahmen des Börsengangs zugeflossenen Finanzmittel von 11,9 Mio. EUR wurden nicht in Fantasieprojekte oder irrwitzige Internationalisierung investiert, sondern in „Kompetenz, Kapazität, Intelligenz und Innovationskraft“. Zudem hat sich der Bekanntheitsgrad beträchtlich vergrößert, was neue geschäftliche Perspektiven eröffnet hatte, die offenkundig genutzt wurden. Das erste Börsenjahr war schwierig. Zwar verdoppelte sich der Umsatz vor allem akquisitionsbedingt auf 64,3 Mio. EUR. Hohe Vertriebs- und Restrukturierungskosten führten aber zu tiefroten Zahlen. Es wurde ein Maßnahmenpaket geschnürt, das schon 2003 den Turnaround nach sich zog. Seither ist der Konzern profitabel - und das darf in einem herausfordernden Branchenumfeld als Erfolg gewertet werden. Der Ergebnistrend offenbart allerdings auch Schwächen. 2008 erreichte die Ebit-Marge mit 8,81 Prozent ihren bisherigen Höchststand. Anschließend verschlechterte sich die Profitabilität beinahe kontinuierlich. So betrug die Marge 2018 nur noch 2,26 Prozent. Im Folgejahr konnte dieser Negativtrend durchbrochen werden. Rückläufige Volumina an den polnischen Standorten wurden durch Neuanläufe im Inland mehr als kompensiert. Der Umsatz legte folglich leicht zu. Auch die kleine Beratungssparte Lila Consult trug dazu mit einer Verdoppelung des Umsatzes auf 0,98 Mio. EUR bei. Das Ergebnis sprang hoch, absolut gesehen sogar auf ein Rekordniveau. Das Ausmaß der Verbesserung muss jedoch relativiert werden. Denn es ist der Verkauf einer Logistikimmobilie in Bünde zu Jahresbeginn 2019 zu berücksichtigen. Der Ertrag aus dieser Transaktion belief sich vor Steuern auf rund 5,9 Mio. EUR. Bereinigt um diesen Faktor und die Auswirkungen des IFRS 16 lag das Ebit mit 3,96 Mio. EUR um 28,9 Prozent über Vorjahr. Hauptursache waren die geringeren Transportvolumina. Die drückten die Materialkostenquote.

Rückmietung und neue Bilanzregel drücken Eigenkapitalquote

In der Bilanz schlugen sich IFRS 16 und die Immobilientransaktion ebenfalls nieder. Im Zuge der Erstanwendung der neuen Bilanzregel zum 1. Januar 2019 mussten Nutzungsrechte aus Leasingverträgen in Höhe von 30,3 Mio. EUR aktiviert werden. Im Jahresverlauf wurden neue Verträge über solche Nutzungsrechte geschlossen, auch das Objekt in Bünde betreffend (Sale-and-Rent-Back zur Stärkung der Liquidität). Das ließ den entsprechenden Aktivposten zum Jahresende auf 34 Mio. EUR steigen. Dem standen auf der Passivseite kurz- und langfristige Verbindlichkeiten aus IFRS 16 von 38,1 Mio. EUR gegenüber. Entsprechend kräftig wuchs die Bilanzsumme. Damit einhergehend sackte die Eigenkapitalquote um fast 14 Prozentpunkte ab, was aber keine substantielle Verschlechterung darstellt.

Im Profil

Gründungsjahr	1991
Firmensitz	Besigheim-Ottmarsheim
Geschäftsfelder	Kontraktlogistik und Consulting. Fokus auf die Branchen Automotive, Elektronik, Konsumgüter, Investitionsgüter, Energie sowie Pharma und Medizintechnik.
Geschäftsführung	Michael Müller (CEO) Rupert Früh (CFO) Marcus Hepp (COO)
Gesellschafter	Michael Müller Beteiligungs-GmbH (83,49 Prozent), Fracht AG (4,02 Prozent)
Mitarbeiter	1.476
Entwicklungen	Seit dem Jahr 2000 agiert die Gesellschaft als AG, die ein Jahr später an der Börse eingeführt wurde. Anschließend folgte die internationale Expansion. 2004 nahmen die ersten Auslandsniederlassungen in Österreich und Polen den Betrieb auf.

Quelle: Unternehmensberichte/Paulsen

Im Fokus

17 Mio.

EUR flossen dem Konzern 2019 im Rahmen der Investitionstätigkeit zu. Mittelzuflüsse aus Immobilien-transaktionen übertrafen die Investitionen deutlich.

Die politischen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ist die Nachhaltigkeit der Trendwende beim Ergebnis in Gefahr. Im Jahresabschluss 2019, der am 20. März 2020 finalisiert wurde, hatte das Unternehmen für 2020 noch einen Umsatz zwischen 136 Mio. und 141 Mio. EUR anvisiert sowie ein Ebit von 4,6 Mio. bis 5,3 Mio. EUR. Am 7. April wurde die Prognose zurückgezogen. Seit Ende März sei man mit erheblichen Umsatzrückgängen vor allem bedingt durch den starken Produktionsrückgang bis hin zum -stillstand im Automotive-Bereich konfrontiert worden, erklärte Lila Logistik. Die daraus resultierende Unsicherheit konnte durch Mengenzuwächse in den Bereichen Medizintechnik und Lebensmittel nicht ausreichend gemildert werden. Jedenfalls sei ein neuer finanzieller Ausblick unter den aktuell ungewissen Entwicklungen nicht möglich, wird resümiert.

Umwandlung in „effizientere“ SE geplant

Um die aktuellen Risiken abzufedern, befinden sich aktuell Maßnahmen zur Kostensenkung und zur weiteren Erhöhung der Liquidität in der Umsetzung. Darüber hinaus soll die Effizienz der Leitungsstruktur verbessert werden. Mit diesem Ziel sollen die Aktionäre auf der Hauptversammlung am 27. Mai über die Umwandlung der Firma in eine Europäische Gesellschaft (kurz SE) entscheiden. Insbesondere soll Lila Logistik einen Verwaltungsrat erhalten, der die Gesellschaft leitet, die Grundlinien ihrer Tätigkeit bestimmt und deren Umsetzung überwacht. Darüber hinaus sollen ein oder mehrere geschäftsführende Direktoren bestellt werden, welche die Geschäfte der Gesellschaft führen (monistisches System). Die damit verbundenen Kosten werden auf 0,4 Mio. EUR beziffert.

Personalveränderungen bahnen sich an

Mit Eintragung des Rechtsformwechsels im Handelsregister werden sich Veränderungen in der Unternehmensführung ergeben. Prof. Peter Klaus legt mit diesem Datum sein Mandat als Aufsichtsratsvorsitzender nieder. Michael Müller wird neben seiner Funktion als CEO auch den Vorsitz im künftigen Verwaltungsrat übernehmen. Zudem werden die bisherigen Aufsichtsräte Christoph Schubert und Per Klemm als Verwaltungsratsmitglieder benannt. Der frühere CEO der Thyssenkrupp Materials Services GmbH, Joachim Limberg, soll das Gremium verstärken und ist als stellvertretender Vorsitzender vorgesehen. Das geschäftsführende Direktorium wird erweitert. Neben den bisherigen Vorständen Michael Müller, der künftig verantwortlich für Strategie, digitale Services und Nachhaltigkeit ist, Marcus Hepp (Vertrieb und Marketing) und Rupert Früh (CFO) wird Jochen Haberkorn neu in das geschäftsführende Direktorium aufrücken und als COO fungieren. (cs)

Unternehmenskennzahlen im Zeitverlauf in Mio. EUR

	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Umsatz	138,85	136,12	142,38	138,81	132,36	118,9
Rohertrag	116,79	106,81	111,35	108,14	99,72	89,37
Ebitda	31,01	8,07	8,82	9,24	8,57	7,17
Ebit	11,25	3,07	4,08	5,28	5,41	4,69
Materialkostenquote ¹	22,10	23,66	23,31	23,71	26,93	26,77
Personalkostenquote ¹	43,36	43,44	42,92	40,67	40,05	39,62
Eigenkapitalquote ¹	24,56	38,45	36,34	38,45	38,54	45,42
Verschuldungsgrad ²	3,07	1,60	1,75	1,60	1,59	1,20
Liquiditätsgrad ³	0,14	0,08	0,13	0,14	0,34	0,22
Working Capital ⁴	6,30	4,64	7,14	8,95	7,06	7,50
Vermögensintensität ⁵	2,87	1,55	2,43	2,07	1,39	1,68
Umlaufintensität ⁶	0,26	0,39	0,29	0,33	0,42	0,37
Umsatz/Mitarbeiter ⁷	94.069	85.824	82.441	82.377	85.394	83.676
Ebit/Mitarbeiter ⁷	7.619	1.938	2.361	3.135	3.489	3.302
Cashflow ⁸	19,53	5,22	9,21	4,97	5,62	6,58

1) in Prozent; 2) Verbindlichkeiten zum Eigenkapital; 3) Liquide Mittel zu Verbindlichkeiten; 4) Vorräte + Forderungen aus L+L, Verbindlichkeiten aus L+L, erhaltene Anzahlungen; 5) Anlagevermögen zu Umlaufvermögen; 6) Umlaufvermögen zu Bilanzsumme; 7) in EUR; 8) aus betrieblicher Tätigkeit; Quelle: Unternehmensberichte/Pausen

Bilanz in Mio. EUR

BILANZSUMME

113,95

EIGENKAPITAL

27,98

LIQUIDE MITTEL

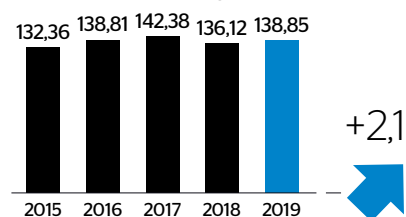
11,92

ANLAGEVERMÖGEN	84,52
UMLAUFVERMÖGEN	29,43
VERBINDLICHKEITEN	85,95

Gewinn- & Verlustrechnung

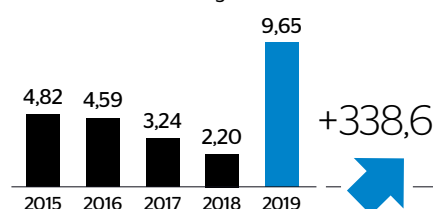
UMSATZ

in Mio. EUR / Veränderung in Prozent



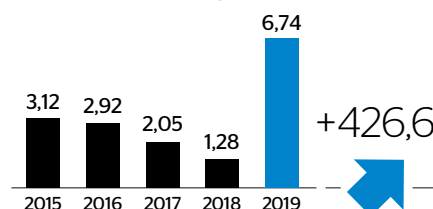
GEWINN VOR STEUERN (EBT)

in Mio. EUR / Veränderung in Prozent



JAHRESÜBERSCHUSS

in Mio. EUR / Veränderung in Prozent



EBT-MARGE

in Prozent / Veränderung in Prozentpunkten

