LAGEBERICHT 2024/2025

Doppelmayr Cable Car GmbH, Wolfurt[1]

1. Unternehmen

Doppelmayr Cable Car GmbH (DCC) mit Sitz in Wolfurt/Österreich fördert weltweit die nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität in Form von innovativen seilgezogenen Transportlösungen.
Im Rahmen dieser Tätigkeit befasst sich die DCC im Wesentlichen mit der Entwicklung, der Projektierung, dem Vertrieb, der Montage, dem Betrieb und der Wartung von automatisierten seilgezogenen Personenverkehrssystemen – Automated People Mover (APM). Innerhalb der Doppelmayr Gruppe ist die DCC das Kompetenzzentrum für Operations & Maintenance von Seilbahnanlagen.
Das Unternehmen steht zu 100 % im Eigentum der Doppelmayr Holding SE und ist somit ein Unternehmen der Doppelmayr Gruppe. Für den reibungslosen Ablauf von Projekten und den erfolgreichen Betrieb von Anlagen hält DCC mehrere Tochtergesellschaften im Ausland.

2. Niederlassungen

Die Doppelmayr Cable Car GmbH arbeitet auf bedeutenden Märkten mit eigenständigen Tochtergesellschaften. Im Rahmen internationaler Design-Build-Projekte wird regelmäßig auch die Übernahme von Leistungen im Bereich Operations & Maintenance (O&M) vertraglich gefordert. Zur Erfüllung dieser vertraglichen Anforderungen ist es vielfach erforderlich, lokale Tochtergesellschaften zu gründen, die den operativen Betrieb sowie die Wartung der Anlagen vor Ort auf Dauer sicherstellen. Daher können Risiken, welchen die ausländischen Tochtergesellschaften ausgesetzt sind, auch indirekt für die DCC schlagend werden, andererseits bestehen aber auch Chancen für entsprechende Gewinnausschüttungen durch diese Gesellschaften.

Zum Stichtag 31.03.2025 wurden folgende Auslandsgesellschaften kontrolliert: DCC Doppelmayr Cable Car Ltd. Mississauga/Kanada; DCCCA1, Inc. Salt Lake City/USA; Doppelmayr Cable Car America, Inc. Salt Lake City/USA; Doppelmayr Cable Car Florida, Inc. Salt Lake City/USA; Doppelmayr Cable Car UK Limited, Birmingham/Großbritannien; Doppelmayr Cable Car Italia S.r.l. Lana/Italien; Doppelmayr Macau Limited Macau/Macau; OOO Cable Car Service RUS Moskau/Russland sowie Doppelmayr Services WLL Doha/Qatar. Zudem wurde die Doppelmayr Cable Car New Jersey LLC, Salt Lake City/USA vor dem Stichtag gegründet; diese ist aber noch nicht operativ tätig.

3. Geschäftsverlauf und wirtschaftliche Lage des Unternehmens

3.1. Geschäftsverlauf

DCC bewegt sich in einem Nischenmarkt und ist durch wenige, aber große und langfristige Aufträge hohen Ergebnisschwankungen unterworfen. Diese resultieren aus der gesetzlich vorgeschriebenen Umsatz- und Ergebnisrealisierung bei Projektfertigstellung (Completed Contract), bei welcher erhebliche Ergebnisschwankungen zwischen den Geschäftsjahren auftreten können. Die aus Projekten erzielten Gewinne werden dadurch erst bei Projektrealisierung und nicht anteilig gemäß Projektfortschritt erfasst.

Der inhärenten Volatilität des projektbezogenen Neuanlagengeschäfts steht das planbare, kontinuierliche und langfristig angelegte Geschäftsfeld des Betriebs und der Instandhaltung (Operations & Maintenance, O&M) von seilgezogenen Transportsystemen gegenüber, welches sowohl bestehende als auch neue Kundenbeziehungen umfasst. Durch diese seit langem betriebene strategische Diversifikation stützt sich das Kerngeschäft der DCC auf zwei wirtschaftlich komplementäre Säulen: während das O&M-Geschäft eine

[1] Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im gesamten Dokument nur die männliche Form verwendet.
Die weibliche Form ist selbstverständlich eingeschlossen.

verlässliche Grundauslastung gewährleistet, generiert das projektbezogene Neuanlagengeschäft zusätzliche positive Ergebnisbeiträge. Insgesamt hat die DCC damit eine erhöhte betriebswirtschaftliche Stabilität und Risikostreuung erreicht.

Im Geschäftsjahr 2024/2025 lag der Fokus auf der Umsetzung der akquirierten Neuprojekte in den USA sowie der Akquisition von Neuprojekten auf dem englischen Markt und O&M Projekten weltweit.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte der Auftrag zur Erneuerung des automatisierten People-Mover-Systems (APM) für das Getty Museum in Los Angeles/USA, erfolgreich finalisiert und mit einem Gesamtvolumen in Höhe von USD 29,9 Mio. vertraglich fixiert werden. Ergänzend hierzu wurde ein langfristiger Vertrag über Betrieb und Wartung abgeschlossen, der ein indexiertes jährliches Auftragsvolumen von USD 1,8 Mio. bei einer initialen Vertragslaufzeit von zehn Jahren vorsieht.

Im Berichtszeitraum wurde mit dem Flughafen Cincinnati/Northern Kentucky International Airport (CVG) ein Beratungsvertrag (Consulting Agreement) zur Evaluierung und strategischen Vorbereitung eines möglichen Modernisierungsprojekts erfolgreich abgeschlossen. Gegenstand des Vertrages war insbesondere die technische, wirtschaftliche und betriebliche Analyse der bestehenden Anlagen sowie die Konzeption potenzieller Lösungsansätze für die Modernisierung. Auf Grundlage der im Rahmen dieses Beratungsmandats gewonnenen Erkenntnisse ist seitens des Auftraggebers die Durchführung einer gesonderten Ausschreibung nach dem Modell „Design, Build, Operate and Maintain“ (DBOM) im kommenden Wirtschaftsjahr vorgesehen.

Für ein weiteres Projekt in England erfolgte die Präqualifikation und es wurden bereits die Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht. Die DCC arbeitet aktuell an der Angebotserstellung.

Mit dem Betriebs- und Wartungsvertrag in Rocca di Papa/Italien konnte noch nicht begonnen werden.

Die Betreiberverträge in Toronto/Kanada, Orlando und Miami/USA und Birmingham/England konnten langfristig verlängert werden.

3.1.1. Ertragslage

Bezeichnung	2024/25	2023/24	Veränderung
Umsatzerlöse	5.072	3.658	1.414
Betriebsergebnis	-1.821	-1.148	-673
Finanzergebnis	4.916	4.778	138
Ergebnis vor Steuern	3.095	3.629	-534
Steuern vom Einkommen und Ertrag	644	125	520
Jahresüberschuss	3.739	3.754	-15

3.1.2. Vermögens- und Finanzlage

	31.03.2025	31.03.2024
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Earnings before Interest and Tax - EBIT)	TEUR	TEUR
Ergebnis vor Steuern	3.095	3.629
+ Zinsen und ähnliche Aufwendungen gemäß § 231 Abs. 2 Z 15 bzw. Abs. 3 Z 14 UGB	74	0
= **Ergebnis vor Zinsen und Steuern**	**3.169**	**3.630**
Umsatzrentabilität (Return on Sales - ROS)		
Ergebnis vor Zinsen und Steuern / Umsatzerlöse	**62,47 %**	**99,23 %**
Eigenkapitalrentabilität (Return on Equity - ROE)		
Ergebnis vor Steuern / bereinigtes Eigenkapital [1]	**15,22 %**	**21,89 %**
Gesamtkapitalrentabilität (Return on Investment - ROI)		
Ergebnis vor Zinsen[2] und Steuern / Gesamtkapital [3]	**12,83 %**	**17,13 %**

[1] Eigenkapital am Beginn des Geschäftsjahres

[2] korrigiert um die Zinsen gemäß § 231 Abs. 2 Z 15 UGB

[3] Gesamtkapital am Beginn des Geschäftsjahres

Bezeichnung	31.03.2025	31.03.2024	Veränderung
Anlagevermögen	327	219	108
Umlaufvermögen, ARA, latente Steuern	41.576	24.480	17.096
Summe Aktiva	41.903	24.699	17.204
langfristiges Fremdkapital	2.964	1.267	1.697
kurzfristiges Fremdkapital	26.365	3.097	23.268
Eigenkapital	12.574	20.335	-7.761
Summe Passiva	41.903	24.699	17.204

		31.03.2025	31.03.2024
Nettoverschuldung (Net Debt)		TEUR	TEUR
	verzinsliches Fremdkapital [4]	2.964	1.267
-	flüssige Mittel [5]	-29.229	-16.705
=	**Nettoverschuldung**	**-26.264**	**-15.438**

[4] langfristige Rückstellungen
und Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten
[5] Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten, Wertpapiere des Umlaufvermögens

Nettoumlaufvermögen (Working Capital)		TEUR	TEUR
	Umlaufvermögen	41.576	24.480
-	langfristiges Umlaufvermögen	-148	-237
=	kurzfristiges Umlaufvermögen	41.428	24.243
-	kurzfristiges Fremdkapital	-26.365	-3.097
=	**Nettoumlaufvermögen**	**15.063**	**21.146**

Equity Ratio (Eigenkapitalquote)

bereinigtes Eigenkapital [6] / Gesamtkapital	**30,01 %**	**82,33 %**

[6] Eigenkapital am Ende des Geschäftsjahres

Nettoverschuldungsgrad (Working Capital)

Nettoverschuldung / bereinigtes Eigenkapital [6]	**-208,88 %**	**-75,92 %**

3.1.3. Cashflow Kennzahlen

Bezeichnung	2024/25	2023/24	Veränderung
Finanzmittel am Beginn der Periode	16.705	17.801	-1.097
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	14.365	-1.673	16.038
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	9.659	576	9.083
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-11.500	0	-11.500
Finanzmittel am Ende der Periode	29.229	16.705	12.524

Der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit ist primär geprägt von den erhaltenen Anzahlungen aus Newark mit EUR 20 Mio. und den getätigten Anzahlungen an Lieferanten.
Der Cashflow aus Investitionstätigkeiten beinhaltet die erhaltenen Zinsen, Dividenden und die erhaltenen, aber im letzten Geschäftsjahr eingebuchten Dividenden.
Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten stellt die Dividende an die Doppelmayr Holding SE dar.

3.1.4. Arbeitnehmerbelange

Der aktuelle Mitarbeiterstand der Doppelmayr Cable Car GmbH zum 31.03.2025 liegt bei 31 Mitarbeitern (Vorjahr: 24), davon drei Teilzeitmitarbeiter.

Die Anforderungen an das Unternehmen und damit an die Qualifikation der Mitarbeiter steigen ständig. Um diese Herausforderungen zu meistern, investieren wir in interne wie auch externe Schulungen. Darunter fallen Kurse und Weiterbildungen, vor allem in den Bereichen Sprachen und Projektmanagement.

Ein kontinuierlicher Mitarbeiteraufbau ist aufgrund der vorteilhaften Auftragsentwicklung gestartet und wird weiterverfolgt.

3.1.5. Umweltberichterstattung

Durch ihre an den Seilbahnbau angelehnte Bauweise benötigen unsere Transportlösungen nur geringe Bodenflächen, auch sind Energieverbrauch, Lärmemissionen und visuelle Einflüsse im Vergleich zu herkömmlichen Transportmitteln minimal. Unsere Anlagen stellen damit einen wesentlichen Beitrag zur Minderung der CO2-Emissionen dar.

Das Unternehmen ist nach ISO 9001:2015 (Qualitätsmanagement), ISO 37001 (Anti-Korruption) und nunmehr auch nach ISO 14001 (Umweltmanagement) und ISO 45001 (Arbeits- und Gesundheitsschutz) zertifiziert.

4. Voraussichtliche Entwicklung und Risiken des Unternehmens

Die DCC ist in einem spezialisierten Nischenmarkt tätig und unterliegt infolge der Fokussierung auf wenige, jedoch großvolumige und langfristige Projektverträge erheblichen Umsatzschwankungen.

Auf Basis der derzeit in Umsetzung befindlichen Projekte ist in den kommenden drei Geschäftsjahren mit einem weiteren Anstieg der Bilanzsumme zu rechnen. Der Umsatz wird erst bei Fertigstellung realisiert, was sich beim Auftrag am Newark Liberty International Airport, New Jersey/USA voraussichtlich zum Jahr 2030/2031 auswirkt.

Durch die Ausrichtung auf die beiden Säulen, traditionelles APM-Projektgeschäft und Operations & Maintenance, ist eine breitere Risikostreuung auf unterschiedliche Geschäftsarten und damit verbunden eine Stärkung der Ertragslage erreicht worden.

Das unternehmerische Risiko wird durch ein konsequentes Risikomanagement sowie die Einbeziehung von Experten in die Planung und Entwicklungsarbeit reduziert. Speziell bei Anlagen mit sehr hohem technischen Innovationsgrad werden Risikoevaluierungen und Risikominimierungsmaßnahmen durchgeführt.

Allein durch die Gewinne der Tochtergesellschaften aus dem Betrieb der Anlagen, ist die Liquidität und der Fortbestand der DCC aus heutiger Sicht langfristig gesichert.

Der gewonnene Auftrag am Newark Liberty International Airport, New Jersey/USA wird aufgrund seiner Dimension und Komplexität als risikobehaftet eingestuft. Der gewonnene Projektauftrag zur Erneuerung des automatisierten People-Mover-Systems (APM) für das Getty Museum in Los Angeles/USA bewegt sich in einem für die DCC normalen Projektumfang. Allerdings sind die Herausforderungen einer Modernisierung nicht zu vernachlässigen und das Auftragsrisiko wird daher als moderat eingeschätzt.

Die Einzelrisiken in den Projekten wurden durch eine umfassende Risikoanalyse identifiziert und priorisiert, gefolgt von einer laufenden Implementierung geeigneter Maßnahmen zur Risikominderung samt kontinuierlicher Überwachung während des Projektverlaufs. Eine offene Kommunikation mit allen involvierten Parteien (intern und extern) und eine kontinuierliche Kostenüberwachung über den gesamten Projektverlauf gewährleistet die wirksame Kontrolle des Projektes. Zu diesem Zweck hat die DCC eine zusätzliche Mitarbeiterin im Projektcontrolling und dem neu entwickelten Projektreporting aufgebaut.

5. Forschung und Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2024/2025 lag der Hauptfokus auf der projektspezifischen Entwicklung von Transportlösungen gemäß den Anforderungen der jeweiligen Einzelprojekte. Spezielle Weiterentwicklungen am Produkt oder der Produktpalette wurden keine umgesetzt.

6. Risikoberichterstattung

6.1. Risikomanagementziele und -methoden

Das Unternehmen ist im Rahmen seiner weltweiten Geschäftstätigkeit unterschiedlichsten finanziellen Risiken wie Währungsrisiken, Zinsrisiken, Kreditrisiken, Liquiditätsrisiken und Marktpreisrisiken ausgesetzt.

Das Risikomanagement ist als integraler Bestandteil in die Gestaltung der Geschäftsprozesse eingebunden.

Insbesondere durch die Umsetzung gezielter Maßnahmen zur Risikoabsicherung, wie etwa Fremdwährungsabsicherungen, die kontinuierliche Sicherstellung positiver Projektliquiditätsplanungen, die Vereinbarung hoher Projektanzahlungen sowie die Absicherung von Subunternehmerrisiken mittels geeigneter Sicherungsinstrumente (z. B. Avale, Bürgschaften oder Versicherungen) und die fortlaufende Überwachung dieser Risikomanagementmechanismen, ist die DCC in diesem Bereich risikopolitisch solide bis konservativ aufgestellt.

6.2. Verwendung von Finanzinstrumenten

Unser Risikomanagement ist darauf ausgerichtet, potenzielle negative Auswirkungen auf das finanzielle Ergebnis, die sich durch die unvorhersehbare Entwicklung der Finanzmärkte ergeben können, mittels Finanzinstrumente so gut wie möglich auszuschließen.

Die wesentlichen durch die Gesellschaft verwendeten originären Finanzinstrumente umfassen die nicht genutzten Möglichkeiten zu Bankdarlehen und Kontokorrentkrediten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Währungssicherungsinstrumenten (Hedging), sowie erhaltene Anzahlungen. Der Hauptzweck dieser Finanzinstrumente ist aktuell die Absicherung von Währungskursen.

Andererseits verfügt die Gesellschaft über verschiedene finanzielle Vermögenswerte – insbesondere Dividendenausschüttungen der Tochtergesellschaften.

Bei Bedarf verwendet die Gesellschaft derivative Finanzinstrumente, wie beispielsweise Devisenterminkontrakte und Zinsswaps, ausschließlich zur Absicherung gegen Währungs- und Zinsrisiken. Zum Bilanzstichtag wird der beizulegende Zeitwert (Marktwert) festgestellt, ist dieser negativ, wird eine entsprechende Rückstellung gebildet.

6.3. Bestehende Preisänderungs-, Ausfall-, Liquiditäts- und Cashflow-Risiken

6.3.1. Preisänderungsrisiken

Die wesentlichen Preisänderungsrisiken, denen die Gesellschaft ausgesetzt ist, sind das Währungs-, Zinsänderungs-, Inflations-, Zoll- und Preisrisiko.

Währungsrisiko

Die Gesellschaft reduziert das Währungsrisiko dadurch, dass Kauf- und Verkaufsverträge überwiegend in Euro abgeschlossen werden. Sofern dies nicht möglich ist, werden nach Möglichkeit für die zu erwartenden Zahlungseingänge Sicherungsgeschäfte (Währungssicherungsinstrumente durch Hedging) gemäß der Doppelmayr Gruppen Richtlinie abgeschlossen.

Zinsänderungsrisiko

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind grundsätzlich kurzfristig und unverzinst. Das gilt auch für erhaltene und geleistete Anzahlungen. Das Zinsänderungsrisiko bei Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wird gegenwärtig durch eine kurzfristige Bindung und Geldmarktkonditionen reduziert.

Das Zinsänderungsrisiko wird auch bei der Auswahl der Veranlagung von Geldüberschüssen insbesondere als Veranlagung von Festgeldern berücksichtigt. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten aufgrund des positiven Zinsumfeldes signifikante Zinsgewinne mittels kurzfristiger Veranlagungen erzielt werden.

Inflationsrisiko, Zoll und Preisrisiko

Die Preisrisiken bestehen darin, dass sich der Wert von Vermögensgegenständen aufgrund von Marktpreisen und insbesondere der aktuell kaum vorhersehbaren Inflation nachteilig verändert. Alle Verträge beinhalten *Change in Law* Klauseln, die eine Weitergabe von möglichen Zöllen ermöglicht. Demgemäß wirken sich Zollrisiken, wenn überhaupt, nur minimal bzw. in einem untergeordneten Bereich auf die DCC aus. Preisrisiken werden durch Index-Preisanpassungen in den Kundenverträgen nach Möglichkeit und durch langfristige Preisbindungen der Lieferanten bereits in der Kalkulationsphase minimiert.

6.3.2. Ausfallrisiken

Ausfallrisiken bestehen, wenn dann im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Neben der Bonitätsprüfung der Kunden vor Vertragsabschluss wird dem Risiko insbesondere durch (mehrere) vom Kunden während der Vertragsabwicklung zu leistenden Anzahlungen begegnet. Die vereinbarten Zahlungsfristen werden laufend überwacht.

Das besondere Ausfallrisiko in politisch und wirtschaftlich schwierigen Ländern wird vom Management besonders eng überwacht und gegebenenfalls mit geeigneten Maßnahmen gegengesteuert. Falls erforderlich wird auch eine Garantiezusage der Republik Österreich (OeKB Deckung) eingeholt.

Neben dem finanziellen Ausfallrisiko von Kundenforderungen ist die Gesellschaft auch Beschaffungsrisiken (Ausfall von Lieferanten) ausgesetzt. Das Beschaffungsrisiko wird durch ständige Überprüfung der Lieferanten im Rahmen der Qualitätssicherung und geeigneten Garantien (Bank- und Parental Company Guarantee) begrenzt.

Weiters besteht grundsätzlich ein bestimmtes Risiko des Ausfalles von Banken, was den ganzen oder teilweisen Verlust, der bei diesen getätigten Anlagen zur Folge hätte. Diesem Risiko wurde durch die Verabschiedung einer konzernweiten Veranlagungsrichtlinie begegnet, welche entsprechende risikominimierende Maßnahmen beinhaltet.

6.3.3. Liquiditäts- und Cashflow-Risiken

Liquiditäts- und Cashflow-Risiken begegnet die Gesellschaft durch ständige fristenbezogene Überwachung der Zahlungseingänge (Debitoren-Management) und der Zahlungsverpflichtungen.

7. Dank an Mitarbeiter und Partner

Ich danke unseren Kunden für ihr Vertrauen und die gute Zusammenarbeit sowie unseren Partnern und den Gruppenfirmen für die tatkräftige Unterstützung. Außerdem bedanke ich mich bei meinem Team, das unser Unternehmen mit großem Einsatz und Engagement bei der konsequenten Weiterentwicklung unserer Technologie und dem ständigen Blick auf die Kundenzufriedenheit zum führenden Anbieter im Markt für seilgezogene automatisierte Personenbeförderung macht.

Wolfurt, 11, Juni 2025



Markus Schrentewein
Geschäftsführer