Lagebericht 2024

1. Wirtschaftsbericht

1.1 Erläuterung zu Geschäfts- und Rahmenbedingungen

Die Dr. Richard Bus GmbH ist die Muttergesellschaft der Dr. Richard Verkehrsbetriebe. Diese ist aufgrund ihrer Gesellschafterstruktur ein reiner Familienbetrieb, deren Anteile von Dr. Ludwig Richard und KR Dkfm. Dr. Karl L. Richard, der der Vater von Dr. Ludwig Richard ist, im Verhältnis 74:26 gehalten werden. Die Dr. Richard Bus GmbH besteht als Familienbetrieb in dritter Generation.

Die Dr. Richard Verkehrsbetriebe mit der Muttergesellschaft der Dr. Richard Bus GmbH bilden die größte eigentümergeführte Unternehmensgruppe im deutschsprachigen Raum für Omnibusdienstleistungen in Österreich, Deutschland und der Schweiz. Die Dr. Richard Bus GmbH betreibt als Hauptgesellschafter mit ihren Tochterunternehmen im Jahresschnitt 2024 1.072 Autobusse (Vorjahr 1.062).

Die Dr. Richard Bus GmbH hat neun operativ tätige österreichische und zwei internationale Tochterunternehmen, die im Wesentlichen verkehrsgeographisch spezifische Märkte bearbeiten.

Es gehört zu den Hauptaufgaben der Dr. Richard Bus GmbH für diese in der Folge genannten Tochterunternehmen die notwendigen Omnibusse zur Verfügung zu stellen und diese am Ende ihrer Nutzungsdauer entsprechend zu verwerten. Die von der Dr. Richard Bus GmbH beschafften Fahrzeuge werden den Tochtergesellschaften idR. vermietet. Weiters betreibt die Dr. Richard Bus GmbH ein zentrales Cashpooling, über das die Liquidationssteuerung aller österreichischen Unternehmen der Dr. Richard Gruppe erfolgt.

So betreibt die „Dr. Richard Verkehrsbetrieb & Werbe GmbH & Co KG" Stadtlinien in Wien und Wien-nahe Regionalbuslinien im Auftrag der Wiener Linien und des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR), die Dr. Richard Niederösterreich Verkehrsbetrieb GmbH & Co KG regionale Buslinien und Reisebusverkehr in Niederösterreich, Wien und Oberösterreich, während die Dr. Richard Reisebus GmbH & Co KG (vormals Austrobus GmbH & Co KG) - ausschließlich Reisebusverkehr mit dem Schwerpunkt in Wien betreiben. Von Standorten in Oberwart und Güssing betreibt die "Südburg" Kraftwagen - Betriebs - Gesellschaft m.b.H. & Co KG überwiegend Nah- und Regionalverkehrslinien im Süd- und Mittelburgenland. In der Steiermark ist die Dr. Richard Bus GmbH durch die Dr. Richard Steiermark Gesellschaft m.b.H. & Co KG vertreten, die ihren Schwerpunkt ebenfalls im öffentlichen Personenverkehr hat. In Kärnten ist die Dr. Richard Bus GmbH durch die Dr. Richard Kärnten GmbH & Co KG vertreten.

In Salzburg in die Dr. Richard Bus GmbH mit zwei Busunternehmen tätig. Die Firma Dr. Richard Salzburg Reisebus GmbH & Co KG bietet Reisebusleistungen insbesondere in Stadt und Land Salzburg an, während die Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH ausschließlich städtische Buslinien in Salzburg betreibt.

Die Dr. Richard Linien GmbH & Co KG verfolgt im Jahr 2024 im Wesentlichen zwei Hauptaufgaben: Die zentralen Werkstättenleistungen und das Erbringen von administrativen Shared-Service-Leistungen als Zentrale für deren Schwestergesellschaften. Dazu zählen unter anderem zentrale Leistungen, wie etwa im Bereich der IT, Verkehrsplanung, Finanzbuchhaltung, Personalwesen, Controlling, Einkauf und Marketing.

In Deutschland ist Dr. Richard durch die Albus München GmbH vertreten. Die Albus München GmbH

betreibt Fernbuslinien (Hauptlinie München-Zürich) sowie Reisebusverkehre. Der Betrieb der Albus München GmbH wurde mit 31.10.2024 eingestellt. Die Gesellschaft befindet sich in Liquidation.

So wie die Albus München ist schließlich auch die Dr. Richard Schweiz GmbH eine 100%-Tochter der Dr. Richard Bus GmbH, die ausschließlich Reisebusdienstleistungen im Großraum Zürich anbietet.

Die Dr. Richard Bus GmbH hält zudem 42,70% an der Vienna Sightseeing Tours- Wiener Rundfahrten Gesellschaft m.b.H. & Co. KG sowie jeweils 43,5% an der Vienna Sightseeing Tours- Wiener Rundfahrten Gesellschaft m.b.H. und der VPG Vienna Pass GmbH. Diese Gesellschaften bieten touristische Dienstleistungen mit Schwerpunkten HopOn-HopOff, Rundfahrten und Ticketing in Wien und Salzburg an.

1.2 Analyse des Geschäftsverlaufes und der Lage des Unternehmens

Die Dr. Richard Steiermark GmbH & Co KG ist im Bereich des privaten Regionalverkehrs in der Steiermark als einer der Marktführer anzusehen. Im Jahr 2024 hat die Gesellschaft durchschnittlich 292 Mitarbeiter beschäftigt und 182 Omnibusse eingesetzt.

Der Umsatz wird in nächsten Jahren aller Voraussicht nach weiter ansteigen. Allerdings zeigt sich, dass die öffentlichen Ausschreibungsverfahren sehr wesentlich über den Preis und weniger über qualitative Kriterien entschieden werden, was im Wettbewerbsergebnis zu einem erheblichen Preiskampf geführt hat.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Nachfrage nach Omnibusdienstleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch im Jahr 2024 weiter zugenommen hat. Diese Nachfrage manifestiert sich überwiegend über Auftraggeber, die direkt oder indirekt der öffentlichen Hand zuzuordnen sind. Die Zahl und die Volumina der Ausschreibungen derartiger Dienstleistungen steigt weiter und es ist davon auszugehen, dass diese auch über das Jahr 2024 hinaus weiter steigen wird. Ein Grund dafür ist, dass die idR öffentlichen Auftraggeber einen wirksamen Schlüssel zur Lösung der „Klimakrise“ in einem besseren und vor allem stark erweiterten Angebot im öffentlichen Busverkehr sehen.

In diesem Zusammenhang wird auch die schrittweise Einführung von verbrennungsmotorfreien Omnibussen im öffentlichen Verkehr eine Rolle spielen, da für die öffentlichen Auftraggeber EU-rechtlich zwingende Vorgaben bestehen und bei künftigen Vergaben gelten. Die Dr. Richard Bus GmbH und ihre Töchter sind durch regelmäßig durchgeführte Fahrzeugtests auf den Einsatz dieser neuen Technologien vorbereitet.

Die im Zuge der Aufträge für ÖPNV-Leistungen zu erbringenden Fahrpläne sichern zudem eine im Zeitablauf kontinuierliche Auftragslage. Lediglich in den schulfreien Monaten Juli und August ist diese im Schnitt um rd. 5% geringer. Die stabile Auftragslage ohne nennenswerte Preis- bzw. Ausfallsrisiken sichern einen auch im Jahresverlauf sehr stabilen Cash-Flow.

1.3 Analyse der wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren

Die Umsatzerlöse konnten im Wirtschaftsjahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um kEUR 11.243 auf kEUR 41.503 (+37%) erheblich gesteigert werden. Die im zweiten Halbjahr 2023 im Ausschreibungswege dazugewonnenen umfangreichen Linienbündel Graz-Südost und Graz-Südwest des Verkehrsverbundes Steiermark haben eine Laufzeit bis 2032 und wirken sich umsatzseitig erst voll im Geschäftsjahr 2024 aus. Die Reisebussparte konnte im Geschäftsjahr 2024 ebenfalls eine Steigerung iHv kEUR 127 (+11%) verzeichnen.

Das Ergebnis hingegen ist um kEUR -3.078 auf einen Jahresverlust von kEUR -2.996 gesunken. Das starke Wachstum im Linienverkehr hat naturgemäß auch zu einem starken Mitarbeiterwachstum mit einhergehenden Kosten für Organisationsentwicklung und einer deutlichen Erhöhung der Anzahl an angemieteten Neufahrzeugen geführt. So ist die degressive Busmiete gegenüber dem Vorjahr um rd. 60% angestiegen, aber auch im Bereich der Subfuhrwerke durch Dritte sind deutliche Kostenanstiege zu verzeichnen gewesen. Es ist nicht unüblich, dass in solchen besonderen Wachstumsphasen die Rentabilität darunter leidet. Die degressive Busmiete orientiert sich an der Entwicklung der Wiederverkaufswerte der Busse und ist naturgemäß in den ersten Jahren von Neufahrzeugen am höchsten.

Die Eigenkapitalquote der Gesellschaft kann nach wie vor als sehr zufriedenstellend angesehen werden und liegt bei 35% (VJ 40%).

Die Finanzlage und lässt sich wie folgt zusammenfassen:

	2024 TEUR	2023 TEUR
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	**725**	**-2.174**
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit	**-3.662**	**2.174**
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit	**2.947**	**0**
zahlungswirksame Veränderung der Zahlungsmittel	**10**	**0**
Zahlungsmittel am Beginn der Periode	**76**	**76**
Zahlungsmittel am Ende der Periode	**86**	**76**

2. Risikobericht

Im Geschäftsjahr 2024 bestanden für das Unternehmen keine bestandsgefährdenden Risiken.

Aufgrund der Gesellschaftsstruktur der Dr. Richard Bus GmbH und ihrer Töchter besteht in Bezug auf die direkt zu tragenden Risiken eine ausbalancierte Verteilung, bei der das operative Erfolgsrisiko auf den regionalen Verkehrsmärkten von den jeweiligen Tochtergesellschaften und das Risiko der langfristigen Auslastung der Fahrzeuge bei der Muttergesellschaft liegt. Darüber hinaus hat der wirtschaftliche Erfolg der Tochterunternehmungen naturgemäß im Wege von Beteiligungserträgen und Beteiligungsbewertungen auch mittelbare Auswirkungen auf die Dr. Richard Bus GmbH.

Grundsätzlich sieht sich die Gesellschaft für den Wettbewerb im Linienverkehr gut gerüstet. Aufgrund der allgemein wahrgenommenen Bedeutung des öffentlichen Personenverkehrs bei der Bekämpfung der Klimakrise, wird damit gerechnet, dass auch künftig das Gesamtvolumen der im Wege von Ausschreibungen auf den relevanten Märkten generierbaren Aufträge ansteigen wird. Auch abseits öffentlicher Vergaben bestehen insbesondere im Fernlinienbereich weitere Wachstumspotentiale.

Das *Ausfallsrisiko*, insbesondere im Regional-Linienverkehr im Auftrag der öffentlichen Hand, ist aufgrund der hohen Bonität der Auftraggeber als gering einzuschätzen. Die Omnibusdienstleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Zuge von öffentlichen Ausschreibungen gewonnenen Aufträge sind so gestaltet, dass Preis- und Auslastungsrisiken in der Regel nicht vom Auftragnehmer getragen werden müssen, da die Beförderungsleistung zumeist im Wege sogenannter Bruttobestellungen auf Fahrplankilometerbasis und somit auslastungsunabhängig abgegolten wird.

Aufgrund der Langfristigkeit der Verträge im öffentlichen Personenverkehr und die teils verzögerte bzw. unzureichende Regelungen der Wertsicherung besteht für die Gesellschaft derzeit *Kostenrisiken* im Treibstoff- und Fahrerkostenbereich.

Das Unternehmen ist den typischen Risiken ausgesetzt, denen personalintensive Verkehrsbetriebe unterliegen. Dazu zählen vor allem Unsicherheiten in der Kalkulation im Treibstoffbereich, aber auch in der langfristigen Entwicklung der Personalkosten, das durch die langen Laufzeiten der Aufträge verstärkt wird. Die Gesellschaft unterliegt im Fahrerbereich einem bundesweit geltenden Kollektivvertrag, wodurch annähernd gleiche Fahrerlohnkosten im Vergleich mit den wesentlichen Mitbewerbern bestehen. Im Geschäftsjahr 2024 traten nennenswerten Kostenabweichungen gegenüber den Vorkalkulationen und den Vergleichswerten des Vorjahres insbesondere im Personalkostenbereich der Fahrer auf.

Der operative und wirtschaftliche Erfolg bei der Erbringung von Omnibusdienstleistungen der Gesellschaft ist maßgeblich von motivierten und gut geschulten Mitarbeitern des Fahrpersonals und im Angestelltenbereich abhängig. Aufgrund der allgemeinen Zunahme von wirtschaftlichen Unsicherheiten blieb die Fluktuation der Mitarbeiter im Linienverkehr konstant. Die angespannte Situation am Arbeitsmarkt hat sich 2024 hingegen deutlich gebessert.

Unter anderem als Konsequenz auf diese äußeren Arbeitsmarkteinflüsse wurde der Fokus auf Personalrecruiting einerseits und Mitarbeiterbindung bzw. Mitarbeiterzufreidenheit andererseits deutlich erhöht. Es wurden neue Wege in diesen Bereichen bestritten und die Ergebnisse dazu laufend evaluiert. So wurden zB sogenannte "Lenker-Qualifyings" durchgeführt, neue Teilzeitmodelle entwickelt und betriebsinterne Ausbildungsprogramme für Quereinsteiger ins Leben gerufen.

Da die Gesellschaft ausschließlich in Österreich tätig ist, bestehen derzeit keine nennenswerten *Länderrisiken*.

Der Gesellschaft sind die *Umweltrisiken* in Zusammenhang mit den durch den Dieselverbrauch verursachten Treibhausgas-Emissionen bewusst. Der erstmals für das Jahr 2024 von externer Seite erstellte THG-Bericht für die Dr. Richard Gruppe zeigt, dass der größte Hebel zur Reduktion der THG-Emissionen mit großem Abstand in der eigenen Mobilität liegt. Fast 94% der THG-Emissionen der Dr. Richard Gruppe werden durch den eigenen Dieselverbrauch verursacht. Eine Reduktion des Verbrauchs (durch Umstellung auf verbrennungsmotorfreie Antriebsarten) und eine Umstellung auf nachhaltige Kraftstoffe hat daher eine unmittelbare Wirkung auf die gesamten THG-Emissionen der Dr. Richard Gruppe sowie der Gesellschaft selber.

Das *Liquiditätsrisiko* ist aufgrund des Cash-Pools in der Dr. Richard Gruppe als sehr gering einzuschätzen. Der Fortbestand des Betriebes ist nicht gefährdet.

3. Prognosebericht: Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens

Grundsätzlich sieht sich die Gesellschaft für den Wettbewerb im Linienverkehr auf den relevanten Märkten in der Steiermark gut gerüstet. Der öffentliche Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNV) ist ein Wachstumsmarkt und wird auch in der nahen Zukunft signifikant wachsen. Daher wird damit gerechnet, dass auch künftig das Gesamtvolumen der Ausschreibungen in dieser Region ansteigen wird.

Die Auftragslage ist im Reisebusverkehr für 2025 sehr positiv einzuschätzen. Es ist mit weiteren Umsatzzuwächsen im Vergleich zum Vorjahr zu rechnen. Das Absatzrisiko ist in diesem Bereich durch die Möglichkeit des kurzfristigen Auf- und Abbaus von Kapazitäten, insbesondere im Personalbereich, gut begrenzbar.

Insbesondere im Reisbusbereich besteht in den kommenden Jahren eine höhere Wahrscheinlichkeit für eine anbieterseitige Marktbereinigung, da im Fall einer verzögerten Erholung der Nachfrage in diesem Marktsegment mit dem einen oder anderen Marktaustritt von Reisebusunternehmen zu rechnen ist.

Die weitere CO^2-Bepreisung im Verkehrsbereich wird - über die Jahre geglättet - zu überproportionalen Kostensteigerungen im Bereich der Dieselkosten führen. Diese werden die Nachfrage nach Leistungen des ÖPNVs sowie des Regional- und Fernbusverkehrs weiter erhöhen, da die Kosten des Individualverkehrs zahlreiche potenzielle Kunden zum Umsteigen bewegen werden.

Das österreichische Wirtschaftswachstum stagniert mit 2025 das dritte Jahr in Folge. Ein notwendiger Wirtschaftsaufschwung ist derzeit nicht in Sicht. Die Volatilität der Märkte hat zugenommen und künftige Kostensprünge können nicht zur Gänze ausgeschlossen werden.

Hinzu kommt die allgemeinen Steigerungen der Personalkosten aufgrund der hohen KV-Abschlüsse. Dies führt zu einem enormen Kostendruck im Jahr 2025 und den Folgejahren und aller Voraussicht nach zu überproportionalen Kostensteigerungen der Personalkosten in allen Bereichen.

In Folge der zu erwartenden Kostensteigerungen im Personalbereich bei gleichzeitig anhaltend niedrigen Preisniveaus auf der Erlösseite aufgrund des Wettbewerbsdrucks, sind Kosteneffizienz und Sparsamkeit in allen Bereichen weiterhin erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und weiter auszubauen.

Bei der Umstellung von Diesel auf fossilfreien HVO-100 Treibstoff im Jahr 2025 bei rund zwei Drittel der gruppeneigenen Tankstellen in Österreich wurden die Einkaufspreise für die benötigten Mengen an HVO-100 für das ganze Jahr im Vorhinein zu einem Fixpreis vereinbart. Etwaige *Preissteigerungsrisiken* für Treibstoff können so zu einem guten Teil für die Gruppe hintangestellt werden.

4. Forschungs- und Entwicklungsbericht

Es wird keine Forschungs- und Entwicklungstätigkeit entfaltet.

5. Zweigniederlassungen

Die Gesellschaft betreibt Zweigniederlassungen in Graz, Puchstraße 176a sowie in St. Marein bei Graz, Markt 22.

6. Verwendung von Finanzinstrumenten

Die Gesellschaft besitzt keine derivativen Finanzinstrumente, es bestehen daher hieraus keine Risiken.

Das Liquiditätsmanagement erfolgt über das Cash-Pooling der Dr. Richard Gruppe, wodurch kurzfristige Liquiditätsschwankungen ausgeglichen werden können.

Signiert von:	Dominik Andreas Raithofer
Datum:	04.07.2025 15:15:49

A-TRUST

Dieses Dokument ist digital signiert.
Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.

Prüfinformation: Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: www.a-trust.at/pdf/

.....

Datum, Unterschriften der Geschäftsführer