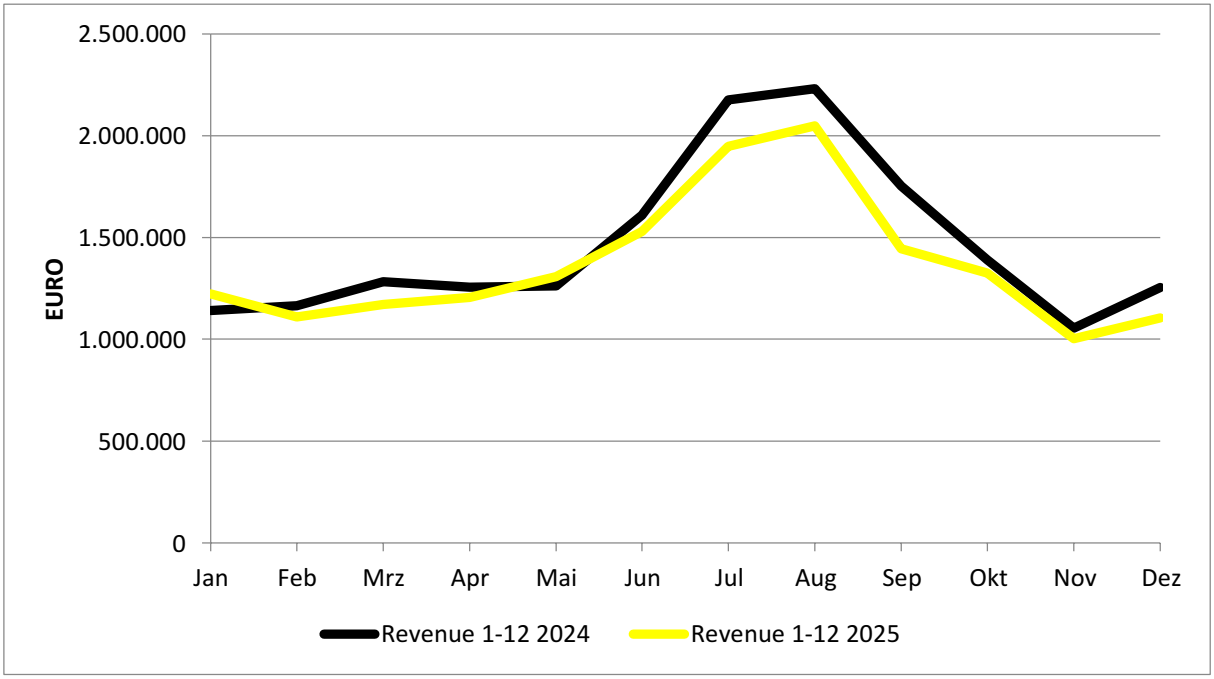
Lagebericht

LAGEBERICHT

Rienhoff GmbH

für das Geschäftsjahr 2025

Geschäftsverlauf
Auf Grund der schwierigen Marktsituation mit rückläufigem Marktwachstum konnte der Umsatz aus dem Mietwagengeschäft in 2025 gegenüber 2024 nicht gesteigert werden.



Vergleicht man die Umsatzentwicklung aus dem KFZ-Vermietgeschäft, so zeigt sich insbesondere in den Monaten Juli, August und September 2025 ein gegenüber dem Vorjahr geringerer Umsatz. Dies resultierte wie auch schon im Vorjahr sowohl aus Mengen- als auch Preiskomponenten.
Die generell rückläufige Nachfrage wurde zudem überlagert durch einen Rückgang der Vermietpreise, bedingt durch den verstärkten Preisdruck in einem stagnierenden Markt.
Obwohl makroökonomisch nach einer zweijährigen Rezession in 2025 wieder ein leichtes Wachstum realisiert werden konnte, blieb die generelle Nachfrage infolge hoher Kosten – insbesondere Energiekosten – sehr verhalten, was sich auch im Segment der KFZ-Vermietung zeigte.
Insgesamt wurde das Ergebnis des Jahres 2025 durch folgende Effekte teilweise drastisch negativ beeinflusst:

- **Finanzierungszinsen**: Bedingt durch das auch in 2025 negative Ergebnis, führten die daraus resultierenden schlechteren Bonitätsbeurteilungen der Banken, auch zu einer weiteren Anhebung der Zinssätze, was das durch die bereits genannten Mengen- und Preiseffekte ohnehin schon stark belastete Ergebnis noch weiter verschlechterte. Auch in 2025 wurde diesem Aspekt durch die Anschaffung von Fahrzeugen aus günstigeren Preissegmenten Rechnung getragen. Basierend auf diesen schlechteren Bonitätsbeurteilungen war es in 2025

nicht möglich Finanzierungslinien bei Banken weiter auszubauen. Demzufolge war eine weitere Verschiebung der KFZ-Finanzierung in Richtung Leasing erforderlich, wodurch auch gegenüber reiner Bankenfinanzierung etwas günstigere Zinssätze realisiert werden konnten. Insgesamt wurde damit die Finanzierungskostenbelastung weniger stark ausgeweitet als bei reiner Kreditfinanzierung, zudem konnten auch in 2025 durch die damit verbundene Reduktion der Bilanzsumme, die für die weiteren Finanzierungen wichtige Bilanzkennzahl der Eigenkapitalquote, trotz steigender Verluste, auf 25,3% hoch gehalten werden.

- **Liquiditätseffekt**: Bedingt durch die in 2025 weitergeführte Umfinanzierung des KFZ-Erwerbes von Kredit- in Leasingfinanzierungen, konnte damit auch ein hoher Liquiditätspolster aufgebaut werden. Dieser entstand durch den Überhang, der aus revolvierenden Kreditlinien finanzierten Fahrzeugen erzielten, hohen Liquiditätseingängen, welchen nunmehr geringere Liquiditätsabgänge durch die angeschlossene Leasingfinanzierung der Neufahrzeuge folgten. Dies zeigt sich insbesondere durch den dadurch bedingt massiven Anstieg des Netto-Geldflusses aus der betrieblichen Tätigkeit von EUR 4,96 Mio 2025 verglichen mit einem Abfluss von – EUR 1,54 in 2024. Dieser Liquiditätseffekt ist allerdings nur temporär, solange dieser Umfinanzierungseffekt besteht.

- **Weiterhin hohes Kostenniveau:** Das in 2025 anhaltend hohe Preisniveau bei Dienstleistungs- und Energiekosten wirkte weiterhin als deutlicher Kostentreiber, was zu der bereits dargestellten, geringeren Kaufnachfrage führte.

- **Flottenkosten:** Die Flottenkosten waren im Berichtsjahr weiterhin von einem herausfordernden Marktumfeld geprägt. Insbesondere die Entwicklung der Listenpreise am gesamten österreichischen Automobilmarkt sowie gestiegene Instandhaltungskosten für Kraftfahrzeuge führten zu einer generell hohen Kostenbelastung insbesondere in Anbetracht der schwachen Umsatzentwicklung. Dennoch konnten wesentliche Verbesserungen erzielt werden. Einsparungen bei den Kosten für Schadeninstandsetzungen und mechanische Reparaturen sowie Optimierungen in der Schadensverrechnung wirkten der allgemeinen Kostensteigerung entgegen. In Verbindung mit dem bereits beschriebenen hohen Finanzierungsaufwand konnte jedoch eine Kostenreduktion pro Fahrzeug trotzdem nicht in dem gewünschten Ausmaß umgesetzt werden. Die Erneuerung der Flotte wurde jedenfalls konsequent fortgesetzt. Der Abbau von Fahrzeugen ohne Rückkaufvereinbarung wurde planmäßig umgesetzt und im Berichtsjahr zu einem großen Teil umgesetzt. Damit wurde die Flottenstruktur weiter optimiert und eine wesentliche Voraussetzung für eine verbesserte Ausgangssituation im Geschäftsjahr 2026 geschaffen.

Trotz weiterer Effizienzsteigerung des Unternehmens, speziell in Hinblick auf interne Prozesse, ist es jedoch, bedingt durch die bereits dargestellten weiterhin hohen Kosten, insbesondere im Bereich der KFZ-Kosten der zur Vermietung bestimmten Flotte, sowie der weiterhin rückläufigen Umsatzentwicklung, nicht gelungen, den dadurch bewirkten negativen Ergebniseffekt zu kompensieren, sodass das Ergebnis auch in 2025 deutlich negativ ausgefallen ist.

Bericht über die Zweigniederlassungen
In Umsetzung der bereits 2018 intensivierten Evaluierung der Betriebsstätten erfolgte in 2025 eine endgültige Schließung einer Vermietstation in der Wiener Innenstadt. Die diesbezüglichen Überlegungen erfolgten auf Basis von betriebswirtschaftlichen Überlegungen sowie in Hinblick auf vorhandener Nachfrage.

Finanzielle Leistungsindikatoren

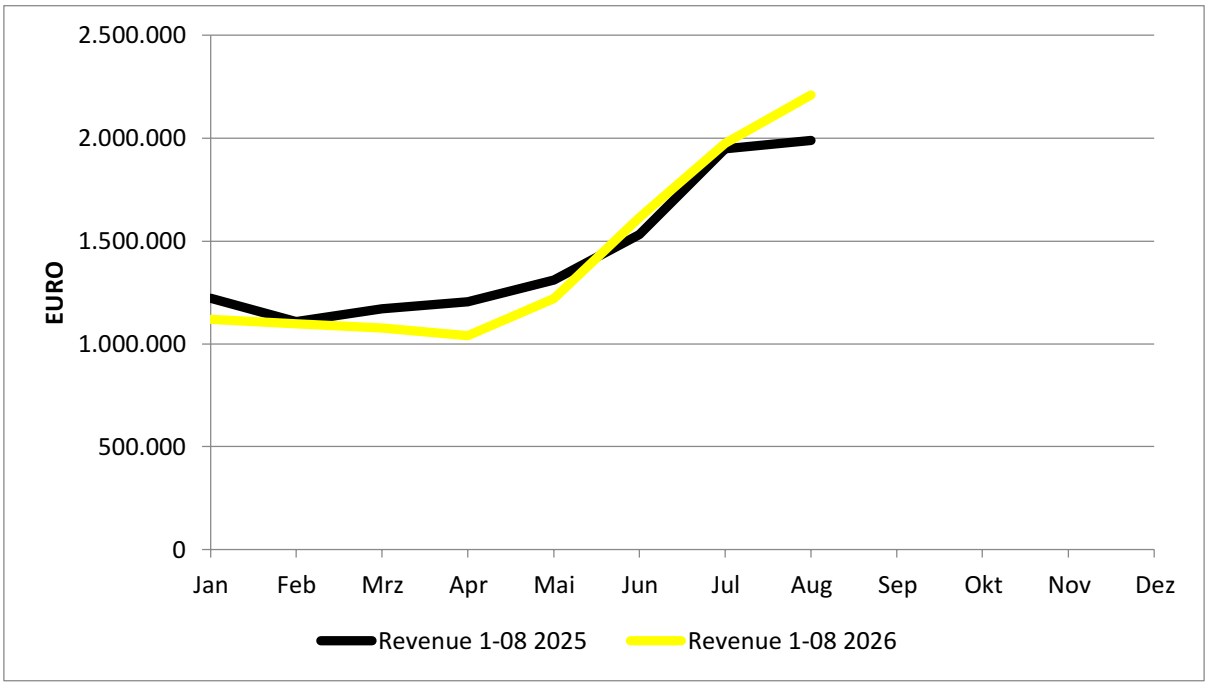
		31.12.2025	31.12.2024
Eigenkapitalquote	Eigenkapital x 100 / Gesamtkapital	25,3%	28,4%
Verschuldungsgrad	Fremdkapital x 100 / Eigenkapital	294,6%	251,9%
Eigenkapitalrentabilität	Ergebnis vor Steuern x 100 / Eigenkapital	-69,1%	-38,6%
Gesamtkapitalrentabilität	Ergebnis vor Steuern x 100 / Gesamtkapital	-17,5%	-11,0%
Netto-Geldfluss aus der betrieblichen Tätigkeit		TEUR 4.962,55	TEUR -1.536,74
Netto-Geldfluss aus der Investitionstätigkeit		TEUR 590,96	TEUR 2.480,31
Netto-Geldfluss aus der Finanzierungstätigkeit		TEUR -3.664,58	TEUR -1.893,01

Die gegenüber 2024 im Bereich der finanziellen Leistungsindikatoren erfolgte negative Entwicklung, ist auf die bereits dargestellten negativen Ergebniseffekte aus gestiegenen Kosten einerseits, sowie des leicht rückläufigen Umsatzes andererseits zurückzuführen. Ganz anders stellt sich die Entwicklung der Liquiditätskennzahlen dar, welche im Vergleich zu 2024 eine deutliche Verbesserung zeigen. Insgesamt ist dem Unternehmen Liquidität im Ausmaß von EUR 1,89 Mio. zugegangen, während im Vergleichszeitraum des Vorjahres insgesamt EUR 0,95 Mio. an Liquidität abgeflossen ist. Wie bereits dargestellt, ist dieser Effekt auf die Umgestaltung der KFZ-Finanzierung zurückzuführen. Dieser Umfinanzierungseffekt brachte insgesamt einen Liquiditätszufluss aus der **betrieblichen Tätigkeit** im Ausmaß von 4,96 Mio., bedingt durch den Verkauf von im Eigentum der Rienhoff GmbH befindlichen Fahrzeugen, während die folgenden Neuanschaffungen liquiditätsschonender mehrheitlich über Leasingfinanzierungen erfolgten. Dem gegenüber stand allerdings ein weit höherer **Liquiditätsabfluss aus der Finanzierungstätigkeit**, welcher aus der ergebnisbedingten Rating-Verschlechterungen des Unternehmens und den daraus resultierenden, höheren Finanzierungszinssätzen folgte. Der aus beiden Effekten resultierende Gesamteffekt zeigte jedoch eine deutlich positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr.

Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

2025 stieg die Nachfrage nach Neufahrzeugen deutlich, gleichzeitig setzte sich die strukturelle Verschiebung hin zu alternativen Antrieben fort. Die Anschaffungskosten für Neufahrzeuge bewegten sich 2025 weiterhin auf einem erhöhten Preisniveau. Neben der allgemeinen Kostenentwicklung beeinflusste insbesondere die fortschreitende Ausstattung der Fahrzeuge sowie die zunehmende Elektrifizierung die durchschnittlichen Fahrzeugwerte. Die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen im Bereich der kurzfristigen Vermietung ist weiterhin gering. Gleichzeitig steht die für den Einsatz von Elektrofahrzeugen erforderliche Ladeinfrastruktur, insbesondere an Flughäfen und Bahnhöfen, für die Autovermietbranche nach wie vor nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund ist ein kurzfristiger weiterer Ausbau der E-Flotte derzeit nicht geplant. Der Anteil der Hybridfahrzeuge in der Flotte steigt hingegen weiterhin deutlich an und trägt damit der zunehmenden Nachfrage nach alternativen Antriebskonzepten Rechnung.

Voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens



Vergleicht man die operativen Umsätze aus der Fahrzeugvermietung für den Zeitraum Jänner – August 2026, so zeigt sich ein analog dem Vorjahr 2025 weiterhin verhaltenes Wachstum. Dies ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen:

- Weiterhin geringes Wirtschaftswachstum und damit auch eine verhaltene Nachfrage in allen Kundensegmenten
- Iran-Krieg: der im Februar 2026 ausgebrochene Iran-Krieg hatte massive Auswirkungen auf die Nachfrage nach KFZ-Vermietungen, insbesondere in Hinblick auf 2 Hauptfaktoren:
    - Massiver Erhöhung der Energiepreise, insbesondere Rohöl, was ebenso einen massiven Einfluss auf die Spritpreise hatte und damit zu einem Rückgang der Nachfrage nach KFZ-Vermietungen führe. Darüber hinaus führe der globale Inflationseffekt zu einer generellen Teuerung im Alltag, sodass damit die Kaufkraft generell eingeschränkt wurde
    - Ebenso massive Auswirkungen auf den internationalen Tourismus, welcher einer der Haupt-Faktoren für die Nachfrage nach KFZ-Vermietungen ist.
- Geringerer Flottenbestand: Aufgrund der Erfahrungen aus 2024 in Hinblick auf die massiv gestiegenen Kosten insbesondere aus dem Flottenbereich, wurde diese in 2025 gegenüber dem Vorjahr verkleinert. Damit konnte zwar die Umsatzentwicklung aus dem Vorjahr nicht ganz erreicht werden, es ist jedoch gelungen, durch die damit erreichte, deutlich verbesserte Auslastung der KFZ-Flotte die Produktivität und somit die Effizienz zu steigern. In 2026 erfolgte wie bereits erwähnt ein unter Plan liegender Aufbau der Flotte um sowohl den, in der ersten Jahreshälfte 2026 fehlenden Nachfrageeffekten Rechnung zu tragen, als auch die Flottenkosten so gering wie möglich zu halten.

Dennoch konnte erstmals im August 2026 ein um 11% über dem Vorjahr liegender Umsatz erzielt werden, obwohl eine nur um 8% größere Flotte zur Verfügung stand. Diese Umsatzsteigerung war dabei sowohl auf eine Mengen-, als auch auf eine Preiskomponente zurückzuführen. Die Auslastung der Flotte konnte dabei gegenüber dem Vorjahr um 2,5%-Punkte erhöht werden.

Für das Geschäftsjahr 2026 wird auf Basis der bisherigen Geschäftsentwicklung dennoch erneut mit einem Verlust gerechnet, welcher sich jedoch gegenüber 2025 deutlich reduzieren wird.

Basierend auf den durch das Management gesetzten Maßnahmen ist von einer weiteren Ergebnisverbesserung sowie einer mittelfristigen Rückkehr in die Gewinnzone auszugehen.

Die Geschäftsführung erwartet eine schrittweise Reduktion der Verluste und eine Rückkehr in die Profitabilität in 2029. Aufgrund der Vermögenssituation der Gesellschaft und Maßnahmen, die die Liquiditätssituation der Gesellschaft stützen, geht die Geschäftsführung davon aus, dass die Unternehmensfortführung bis zur Rückkehr in die Profitabilität gewährleistet ist. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag im Anhang verwiesen

Wesentliche Risken und Ungewissheiten
Vor diesem Hintergrund ist weiterhin mit einer verhaltenen Marktentwicklung im Bereich der Automobilvermietung zu rechnen, wobei die Inflationsrate zwar rückläufig ist, das Wirtschaftswachstum hingegen und somit auch die künftigen Nachfragesituation kein bzw. nur geringfügiges Wachstum erwarten lässt. Insbesondere haben die anhaltende Kriegssituation in der Ukraine, sowie der im Februar 2026 ausgebrochene Iran Krieg gezeigt, dass derartige Ereignisse massive Auswirkungen auf den internationalen Reiseverkehr und somit drastische Nachfragerückgänge in der Autovermietung zur Folge haben. Insgesamt ist damit die Vulnerabilität des Marktes weiterhin gegeben.

Durch die Bereitstellung von Haftungen seitens der Rienhoff Privatstiftung, einem Kapitalzuschuss der Rienhoff Privatstiftung in Höhe von EUR 3.000.000,- in 2024, dem aus der Umgestaltung der KFZ-Finanzierung resultierenden Liquiditätszufluss, sowie dem Verkauf einer Liegenschaft der Rienhoff GmbH im September 2026, ist auch für das Jahr 2027 ausreichend Liquidität bereitgestellt. Die Strategie der Diversifizierung der Finanzierungsquellen wird fortgesetzt, um weiterhin die Liquidität auf eine breite Basis zu stellen und somit etwaigen, künftigen Ausfallsrisiken in deren Wirkung entgegnen zu können. Es ist in 2026 gelungen eine neue, breitere Finanzierungsbasis für die künftige KFZ-Finanzierung aufzustellen, welche erforderliche Mittel für die mittelfristig geplante Ausweitung des Geschäftsbetriebes sowie der dadurch geplanten Rückführung des Unternehmens in die Gewinnzone bereitstellt.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bestehen überwiegend aus kurzfristigen Fixvorlagen. Das Zinsrisiko kann auf Basis der derzeitigen Zinsenentwicklung für das Folgejahr als moderat angenommen werden, wobei die anhaltend negative Ergebnisentwicklung der letzten Jahre einen weiteren Anstieg der Finanzierungszinsen erwarten lässt.

Diesbezüglich ist auch auf das Ergebnis einer Betriebsprüfung betreffend die Jahre 2018 bis 2021 hinzuweisen. Siehe dazu die Ausführungen der Ereignisse nach dem Bilanzstichtag im Anhang zum Jahresabschluss.

Im Falle einer weiterhin anhaltender Verlustsituation besteht die Gefahr, dass die bereitgestellten Finanzierungslinien entweder zu höheren Zinssätzen verrechnet oder reduziert werden.

Insbesondere geht die von der Geschäftsführung erstellte Mittelfristplanung von einer schrittweisen Erholung der Nachfragesituation in 2027 und 2028 aus, die daraus resultierenden Volumensteigerungen tragen wesentlich zur Rückkehr in die Profitabilität bei.

Forschung und Entwicklung
In Hinblick auf die nunmehr mit Ende 2026 zu erwartende 3. Payment Service Directive der Europäischen Union, erfolgte eine Neugestaltung des kreditkartengestützten Zahlungsprozesses für unsere Kunden. Im Vordergrund dabei stehen vereinfachte und kundenorientierte Abläufe, das Eröffnen neuer, bedarfsorientierter Formen der Zahlungsabwicklung sowie die Aufrechterhaltung und Ausweitung eines höchstmöglichen Sicherheitsstandards. Zudem erfolgte in 2025 ein Wechsel zu einem neuen Payment Service Provider, welcher die dargestellten Verbesserungen der kreditkartengestützten Zahlungsprozesse weitreichend unterstützt.
Ein wesentlicher Meilenstein im Berichtsjahr war die Umstellung vom bislang stichprobenartigen, manuellen Canvassing mit entsprechender manueller Anpassung der Preise am Online-Markt, auf ein softwaregestütztes Canvassing mit (teil-) automatisiertem Pricing. Mit der Einführung Mitte des Jahres 2025 wurde ein wichtiger Schritt gesetzt, um der zunehmenden Dynamik und Komplexität der Marktentwicklung besser Rechnung zu tragen.

Ziel der Umstellung ist es, durch eine systematischere und schnellere Reaktion auf Marktveränderungen sowohl den Marktanteil weiter auszubauen als auch die Ertragsentwicklung zu optimieren. Aufgrund der Einführungsphase und der damit verbundenen Lernkurve waren die positiven Auswirkungen im Geschäftsjahr 2025 noch begrenzt. Der positive Trend im letzten Quartal lässt jedoch auf eine zunehmend positive Wirkung der neuen Vorgehensweise auf die Preis- und Ertragsentwicklung

schließen. Die Effekte der weiteren Optimierung und Automatisierung werden insbesondere für die Folgeperioden erwartet.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sind im branchenüblichen Ausmaß angefallen.

Wien am 18. September 2026

Der Geschäftsführer



Udo Rienhoff