Bilanz zum 31. März 2026 der

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter

A k t i v a

	31.03.2026 EUR	31.03.2026 stand alone EUR	Vorjahr EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	171.319,23	152.702,46	218.737,35
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	41.811.996,93	41.596.544,82	34.826.095,08
2. Technische Anlagen und Maschinen	20.081.006,46	15.881.952,43	16.591.882,09
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	16.925.232,82	14.742.198,31	15.066.385,24
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	17.680.501,47	16.070.412,27	8.445.740,57
	96.498.737,68	88.291.107,83	74.930.102,98
III. Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	863.886.752,01	977.896.429,66	1.205.790.206,66
2. Beteiligungen	0,00	0,50	0,50
3. Sonstige Ausleihungen	3.999,21	3.999,21	4.042,45
	863.890.751,22	977.900.429,37	1.205.794.249,61
	960.560.808,13	**1.066.344.239,66**	**1.280.943.089,94**
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	234.387.630,73	193.883.306,23	123.945.883,56
2. Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.192.009.943,64	1.998.244.529,66	1.111.646.548,26
3. Waren	21.543.161,13	21.543.161,13	27.448.837,55
4. Geleistete Anzahlungen	19.402.688,68	14.215.214,26	13.613.813,84
5. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-2.467.343.424,18	-2.227.886.211,28	-1.276.655.083,21
	0,00	0,00	0,00
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	44.876.974,35	23.275.981,55	23.620.137,68
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.154.488.513,40	1.089.800.861,79	759.910.260,83
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.541.400,36	4.294.066,67	6.621.049,41
	1.203.906.888,11	1.117.370.910,01	790.151.447,92
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	32.176,05	32.176,05	6.737,71
	1.203.939.064,16	**1.117.403.086,06**	**790.158.185,63**
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	**1.972.133,35**	**1.749.600,00**	**954.000,00**
	2.166.472.005,64	**2.185.496.925,72**	**2.072.055.275,57**

P a s s i v a

	31.03.2026 EUR	31.03.2026 stand alone EUR	Vorjahr EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	22.000.000,00	22.000.000,00	22.000.000,00
II. Kapitalrücklage	1.593.065.000,00	1.593.065.000,00	918.065.000,00
III. Bilanzverlust	-1.194.004.994,46	-1.125.063.485,23	-741.004.411,25
	421.060.005,54	**490.001.514,77**	**199.060.588,75**
B. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	136.925.221,50	107.920.000,00	121.546.000,00
2. Steuerrückstellungen	926.533,96	630.172,35	739.000,00
3. Sonstige Rückstellungen	314.425.293,63	239.203.889,57	180.749.424,04
	452.277.049,09	**347.754.061,92**	**303.034.424,04**
C. VERBINDLICHKEITEN			
1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	690.832.011,37	810.159.735,08	1.254.839.288,53
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	159.666.146,22	132.653.611,67	40.762.070,56
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	435.695.249,09	396.578.415,07	195.866.811,23
4. Sonstige Verbindlichkeiten	6.941.544,33	8.349.587,21	78.492.092,46
	1.293.134.951,01	**1.347.741.349,03**	**1.569.960.262,78**
	2.166.472.005,64	**2.185.496.925,72**	**2.072.055.275,57**

Anlage 2

Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026 der
ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter

(im Vergleich zur Vorjahresperiode)

	01.04.2025 - 31.03.2026	01.04.2025 - 31.03.2026 stand alone	Vorjahr
	EUR	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	438.567.594,74	300.498.839,67	431.178.683,46
2. Bestandsveränderungen der fertigen und unfertigen Erzeugnisse	873.148.791,36	886.604.359,23	351.115.413,90
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	1.455.925,79	888.801,43	477.439,74
4. Gesamtleistung	**1.313.172.311,89**	**1.187.992.000,33**	**782.771.537,10**
5. Sonstige betriebliche Erträge	197.130.604,88	199.893.083,55	75.038.216,90
- davon Erträge aus der Währungsumrechnung: EUR 47.339.141,00 (Vorjahr: EUR 41.766.679,49)			
6. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-412.804.154,92	-370.676.129,74	-245.858.149,97
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-431.133.902,85	-416.785.635,20	-295.826.868,57
	-843.938.057,77	-787.461.764,94	-541.685.018,54
7. Personalaufwand			
a) Löhne und Gehälter	-209.735.267,67	-179.777.168,60	-155.576.298,21
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung u. für Unterstützung	-44.816.893,76	-38.554.375,63	-31.294.541,25
- davon für Altersversorgung: EUR 2.052.020,54 (Vorjahr: EUR 487.193,90)			
	-254.552.161,43	-218.331.544,23	-186.870.839,46
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-8.482.102,26	-7.875.365,66	-7.529.981,53
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-465.677.815,23	-367.538.634,34	-163.117.966,99
- davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung: EUR 13.305.618,14 (Vorjahr: EUR 2.653.695,25)			
10. Erträge aus der Gewinnabführung	6.915.980,40	6.915.980,40	81.696.045,25
11. Erträge aus Beteiligungen	16.800,00	16.800,00	19.000,00
12. Erträge aus der Ausleihung des Finanzanlagevermögens	238,00	238,00	209,00
13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.317.052,07	2.983.249,79	4.494.587,43
- davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 3.292.843,37 (Vorjahr: EUR 4.185.221,66)			
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 2.869.245,52	- 2.576.255,26	- 17.814.087,27
- davon an verbundenene Unternehmen: EUR 773.071,38 (Vorjahr: EUR 13.466.026,03)			
15. Aufwendungen aus der Verlustübernahme	-170.146.606,57	-170.146.606,57	-18.452.103,86
16. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Anlagevermögens	-227.918.777,00	-227.918.777,00	- 308.922.058,13
17. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	58.745,88	0,00	-190.493,37
18. Ergebnis nach Steuern	**- 452.973.032,66**	**- 384.047.595,93**	**- 300.562.953,47**
19. Sonstige Steuern	-27.550,55	-11.478,05	-9.323,97
20. Jahresfehlbetrag	**-453.000.583,21**	**-384.059.073,98**	**-300.572.277,44**
21. Verlustvortrag	-741.004.411,25	-741.004.411,25	-440.432.133,81
22. Bilanzverlust	**-1.194.004.994,46**	**-1.125.063.485,23**	**-741.004.411,25**

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Amtsgericht Braunschweig, HRB 204464
Anhang für das Geschäftsjahr
vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026

(1) Allgemeine Angaben

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft i.S.d. § 267 Abs. 3 HGB. Der Vergleichszeitraum ist das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren erstellt. Die Angaben im Anhang erfolgen, soweit nicht anders angegeben, in TEUR.

Der vorliegende Jahresabschluss ist grundsätzlich unter Beibehaltung der für den Vorjahresabschluss angewendeten Gliederungsgrundsätze nach den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches und unter Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr die Gesellschaften ALSTOM Signal GmbH und ALSTOM Drives GmbH im Wege der Verschmelzung aufgenommen. Die Verschmelzung erfolgte im Rahmen einer konzerninternen Reorganisation zur Straffung der Konzernstruktur. Die Vermögensgegenstände und Schulden sowie die sonstigen Rechte und Pflichten der übertragenden Gesellschaften gingen im Wege der Gesamtrechtsnachfolge auf die Gesellschaft über. Die handelsrechtliche Abbildung der Verschmelzung erfolgte zu Buchwerten auf Basis der Schlussbilanzen der übertragenden Gesellschaften zum 30. September 2025.

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, Währungsumrechnung

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

Die immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, angesetzt worden. Die Herstellungskosten enthalten Material- und Fertigungseinzelkosten sowie angemessene Teile der notwendigen Gemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Die Abschreibungszeiträume entsprechen den voraussichtlichen betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern. Hinsichtlich der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern wird auf folgende Tabelle je Anlagenklasse verwiesen:

Grundstücke und Bauten	7 bis 40 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 25 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1 bis 10 Jahre

Immaterielle Vermögensgegenstände werden linear über die Dauer der erwartbaren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Seit dem 1. Januar 2011 erfolgt die Abschreibung bei Zugängen des beweglichen Anlagevermögens nach der linearen Abschreibungsmethode.

Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- und Herstellungskosten bis zu EUR 1.500,00 werden als Aufwand erfasst.

Die im Geschäftsjahr dauernd dem Geschäftsbetrieb dienenden Vorrichtungen für Standardprodukte wurden zu Herstellungskosten aktiviert und anteilig je Auftrag, d.h. leistungsbezogen, abgeschrieben.

Finanzanlagen

Vermögensgegenstände des Finanzanlagevermögens werden zu Anschaffungskosten abzüglich Abschreibungen wegen voraussichtlich dauernder Wertminderung angesetzt. Ausleihungen sind zu Nennwerten bzw. - soweit unverzinslich oder niedrig verzinslich - mit ihren Barwerten angesetzt.

Umlaufvermögen

Die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sind zu Einstandspreisen nach dem Durchschnittswertverfahren unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips bewertet.

Bei einem wesentlichen Teil der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe wird die Bewertung des Bestandes mittels einer bedarfsorientierten Abwertungsmethode angepasst.

Die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen wurden unter Beachtung des Grundsatzes der verlustfreien Bewertung zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bzw. mit den niedrigeren, ihnen am Abschlussstichtag beizulegenden Werten angesetzt. Die Herstellungskosten enthalten neben Fertigungs- und Materialeinzelkosten angemessene Teile notwendiger Gemeinkosten einschließlich Abschreibungen sowie Kosten der allgemeinen Verwaltung, Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebes, für freiwillige soziale Leistungen und für betriebliche Altersversorgung. Waren werden mit den Anschaffungskosten bewertet. Bei drohenden Verlusten aus schwebenden Geschäften werden zunächst Abschreibungen auf die jeweiligen Bestände an unfertigen Erzeugnissen vorgenommen, soweit die erwarteten Verluste im Zusammenhang mit aktivierten Vermögensgegenständen stehen. Für darüber hinausgehende Verlustanteile werden Rückstellungen gebildet. Die Bewertung der unfertigen Erzeugnisse erfolgt unter Berücksichtigung einer regelmäßig überprüften Schätzung der Gesamtkosten des Projektes bis zu dessen Fertigstellung sowie des Umsatzes des dem Projekt zugrunde liegenden Fertigungsauftrages („Estimation at Completion“).

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde die Bewertungsmethode für die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen gegenüber dem Vorjahr geändert. Die Änderung betrifft insbesondere die Ermittlung und Berücksichtigung drohender Verluste aus langfristigen Verträgen.
Bis einschließlich des Geschäftsjahres 2024/25 wurden drohende Verluste auf Grundlage des Auslieferungsgrads der Projekte ermittelt. Darüber hinaus wurden für Zwecke der handelsrechtlichen Bewertung die der Projektkalkulation zugrunde liegenden Projektkosten um Konzernumlagen sowie Zuschläge für unvorhersehbare Risiken angepasst.
Im Zuge der Verschmelzung mit der ehemaligen ALSTOM Signal GmbH und der ALSTOM Drives GmbH sowie der weiteren Harmonisierung der Bewertungsmethoden innerhalb der deutschen ALSTOM Gesellschaften wurde die Bewertungsmethode im Geschäftsjahr 2025/26 angepasst. Drohende Verluste werden nunmehr auf Grundlage des Fertigstellungsgrads ermittelt, wobei sich dieser aus dem Verhältnis der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Projektkosten zu den erwarteten Gesamtprojektkosten ergibt. Die bislang vorgenommenen HGB-spezifischen Anpassungen der Projektkosten um Konzernumlagen und Zuschläge für unvorhersehbare Risiken entfallen.
Die Änderung der Bewertungsmethode wurde vorgenommen, da die geänderte Methode nach Einschätzung der Geschäftsführung eine sachgerechtere Abbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse und des Fertigstellungsstands der langfristigen Projekte ermöglicht. Die damit verbundene Durchbrechung des Grundsatzes der Bewertungsstetigkeit ist durch die nach Einschätzung der Geschäftsführung verbesserte Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage begründet.
Aus der Änderung der Bewertungsmethode ergibt sich zum 31. März 2026 eine Verbesserung des Jahresergebnisses um etwa 23,5 MEUR.

Alle erkennbaren Risiken im Vorratsvermögen sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Zinsen für Fremdkapital werden ebenfalls in die Herstellungskosten einbezogen, soweit sie auf den Zeitraum der Herstellung entfallen.

Auftragsrisiken werden, soweit möglich, aktivisch von den angearbeiteten Aufträgen abgesetzt. Sofern eine aktivische Kürzung

nicht möglich ist, werden die Risiken als Rückstellungen ausgewiesen.

Geleistete Anzahlungen werden mit dem Nennbetrag bewertet.

Aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit der Vermögenslage wird von dem Wahlrecht nach § 268 Abs. 5 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht, erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen offen von den Vorräten abzusetzen. Der übersteigende Betrag der Anzahlungen wird auf der Passivseite ausgewiesen.

Bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen - sie sind zu Nominalwerten bilanziert - wurde das allgemeine Ausfallrisiko durch eine pauschale Wertberichtigung berücksichtigt. Der pauschale Wertberichtigungssatz beträgt dabei, unverändert gegenüber dem Vorjahr, 0,5 Prozent.

Für erkennbare Ausfallrisiken werden Einzelwertberichtigungen gebildet. Dabei wird jeweils eine Einzelfallbetrachtung der gesamten Forderungen durchgeführt und das jeweilige geschätzte Ausfallrisiko wertberichtigt.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen, die sonstigen Vermögensgegenstände, die flüssigen Mittel sowie die Rechnungsabgrenzungen sind zum Nominalwert bilanziert.

<u>Eigenkapital</u>

Das Eigenkapital ist zum Nennwert angesetzt.

<u>Rückstellungen</u>

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen Rechnung. Der Ansatz erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages.

Bei der Bewertung von Rückstellungen werden erwartete Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt und Verpflichtungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr mit dem laufzeitadäquaten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst (§ 253 Abs. 2 HGB).

Die Preis- und Kostensteigerungen orientieren sich an der aktuellen Teuerungsrate und wurden über die jeweilige Laufzeit der Rückstellung entsprechend berücksichtigt. Im Zinsergebnis werden die auf das Geschäftsjahr entfallenden Zinsanteile aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Erträge und Aufwendungen aufgrund von Änderungen des Rechnungszinses ausgewiesen.

Nach Maßgabe der Vereinfachungsregel des § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB wurde eine pauschale Restlaufzeit der Pensions- und Jubiläumsverpflichtungen von 15 Jahren unterstellt. Die unterstellte Restlaufzeit zur Bemessung der Altersteilzeitrückstellung beträgt durchschnittlich 3 Jahre.

Die versicherungsmathematische Bewertung der Jubiläumsverpflichtungen erfolgte auf der Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens. Der Rechnungszins wurde unter Berücksichtigung des zulässigen Pauschalverfahrens und zum Inventurstichtag 31. Dezember 2025 mit 2,30 % bestimmt. Die rechnerisch angesetzten langfristig zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen betragen 2,90 % p.a. Die biometrischen Annahmen wurden mit den Richttafeln „2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck angesetzt.

Die versicherungsmathematische Bewertung der Altersteilzeitverpflichtungen erfolgte auf der Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens. Der Rechnungszins wurde unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen pauschalen Restlaufzeit von drei Jahren zum Inventurstichtag 31. Dezember 2025 mit 1,94 % bestimmt. Die rechnerisch angesetzten langfristig zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen betragen 2,90 % p.a. Die biometrischen Annahmen wurden mit den Richttafeln „2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck angesetzt.

Unter den Rückstellungen für Pensionen werden erworbene Spezialfondsanteile, die von der Allianz Treuhand GmbH, Stuttgart, verwaltet werden, mit den entsprechenden Pensionsverpflichtungen verrechnet. Die der Allianz Treuhand GmbH übertragenen liquiden Mittel stehen im juristischen Eigentum des Treuhänders. Im Falle der Insolvenz der Gesellschaft besteht keine Zugriffsmöglichkeit der Gesellschaft auf diese Mittel.

Das Deckungsvermögen ist mit dem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert entspricht dabei grundsätzlich dem Marktpreis (§ 255 Abs. 4 HGB). Die sich im Rahmen der Zeitwertbewertung ergebenden Wertunterschiede werden ergebniswirksam erfasst.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert.

Währungsumrechnung

Kursgesicherte Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Sicherungskurs bewertet. Verbindlichkeiten, die nicht kursgesichert sind, sind mit dem amtlichen Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet.
Geschäftsvorfälle in fremder Währung wurden zum jeweiligen Tageskurs eingebucht. Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährung, deren Restlaufzeit nicht mehr als ein Jahr beträgt, wurden mit dem Euroreferenzkurs am Bilanzstichtag bewertet (§ 256a HGB). Beträgt die Restlaufzeit mehr als ein Jahr, wurden (nur) eventuelle Kursverluste am Bilanzstichtag berücksichtigt.

Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von Fremdwährungsgeschäften werden erfolgswirksam erfasst und in der Gewinn- und Verlustrechnung gesondert unter dem Posten „sonstige betriebliche Erträge“ bzw. „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

Latente Steuern

Latente Steuern werden auf die Unterschiede in den Bilanzansätzen der Handelsbilanz und der Steuerbilanz angesetzt, sofern sich diese in späteren Geschäftsjahren voraussichtlich abbauen. Darüber hinaus werden aktive latente Steuern auf die bestehenden körperschaft- und gewerbesteuerlichen Verlustvorträge sowie auf steuerliche Zinsvorträge im Sinne des § 4h EStG i.V.m. § 8a KStG gebildet. Aktive und passive latente Steuern werden saldiert ausgewiesen. Im Falle eines Aktivüberhangs der latenten Steuern zum Bilanzstichtag wird von dem Aktivierungswahlrecht des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB kein Gebrauch gemacht.

Temporäre Differenzen ergeben sich dabei im Wesentlichen aus den steuerlichen Verlustvorträgen sowie bei den Rückstellungen.

Nach der formalen Betrachtungsweise ist alleinige Steuerschuldnerin die Gesellschaft als Organträgerin, d.h. auch tatsächliche und latente Steuern der Organgesellschaften sind vollständig in dem Jahresabschluss der Organträgerin auszuweisen, da sie alleine die Besteuerungsfolgen treffen. Dementsprechend werden die temporären Differenzen der Organgesellschaften im Abschluss der Gesellschaft erfasst.

Erläuterungen zur Bilanz
(Werte in TEUR)

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden die ALSTOM Signal GmbH, Braunschweig, und die ALSTOM Drives GmbH, Hennigsdorf, auf die ATD verschmolzen. Die Verschmelzungen nach dem Umwandlungsrecht erfolgten rückwirkend auf den Stichtag 1.10.2025. Infolge der Verschmelzungen ist der Jahresabschluss zum 31. März 2026 nur bedingt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar. Aus diesem Grund wurden für das laufende Geschäftsjahr Verkehrszahlen zur Verfügung gestellt, die sich auf die ATD ohne Verschmelzungseffekte beziehen. Diese sind als „Pro forma“ gekennzeichnet.

(3) Anlagevermögen

Es wird auf die gesonderte Anlage zum Anhang zur Entwicklung des Anlagevermögens verwiesen.

(4) Immaterielle Vermögensgegenstände

Es handelt sich ausschließlich um EDV-Software.

(5) Sachanlagen

Die Investitionen in Sachanlagen zuzüglich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau beliefen sich für das Geschäftsjahr 2025/26 auf MEUR 23,9 (Vorjahr MEUR 9,2), die vollständig aus vorhandenen Mitteln finanziert wurden.

Im Geschäftsjahr sind insbesondere Zugänge im Bereich Anlagen im Bau erfolgt, hierbei vor allem Investitionen in die Infrastruktur, Rollböcke und Schweißmaschinen sowie in projektbezogene Anlagegüter.

Im Bereich Grundstücke und Bauten wurde ein Grundstück in Düsseldorf erworben.

Im Bereich der technischen Anlagen und Maschinen betreffen die Investitionen im Wesentlichen die Übernahme diverser Anlagen vom Standort Görlitz.

Bei den Investitionen in dem Bereich andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung handelt es sich im Wesentlichen um Bühnen- und Prüftechnik.

(6) Finanzanlagen

Die Gesellschaft hat in diesem Geschäftsjahr zum 31. März 2026 100 % der Anteile der ALSTOM Fuel Cell Holding GmbH, Herten (vormals Hydrogenics Holding GmbH, Herten) erworben

(7) Anteile an verbundenen Unternehmen

Bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen handelt es sich zum Bilanzstichtag um folgende Beteiligungen (Jahresergebnis vor Ergebnisabführung):

Gesellschaft	Anteil	Stammkapital TEUR	Eigenkapital TEUR	Jahresergebnis TEUR
ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin	89,9%	16.582	2.245.637	-157.460
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal	100,0%	500	17.551	-12.686
VGT Vorbereitungs-gesellschaft Transport-technik mbH, Salzgitter	100,0%	26	26	0
ALSTOM Bahntechnologie Holding Germany GmbH, Berlin	100,0%	51.133	-3.599	-370
ALSTOM Fuel Cell Holding GmbH[1]	100,0%	51	-1.788	-75.051

(8) Sonstige Ausleihungen

Hierbei handelt es sich um Wohnungsbaudarlehen in Höhe von TEUR 4.

[1] Zahlen der Hydrogenics Holding GmbH, Herten, entstammen dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2024, da der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2025 noch nicht aufgestellt war.

(9) Vorräte

	31.03.2026 TEUR	31.03.2026 stand alone TEUR	31.03.2025 TEUR
Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe	234.388	193.883	123.946
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2.192.010	1.998.245	1.111.646
Waren	21.543	21.543	27.449
Geleistete Anzahlungen	19.403	14.215	13.614
Offen abgesetzte erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-2.467.343	-2.227.886	-1.276.655
	0	0	0

(10) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.03.2026 TEUR	31.03.2026 stand alone TEUR	31.03.2025 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	44.877	23.276	23.620
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.154.489	1.089.801	759.910
davon aus Lieferungen und Leistungen	594.975	505.362	366.461
davon aus Finanzverkehr	559.514	584.439	393.449
Sonstige Vermögensgegenstände	4.541	4.294	6.621
	1.203.907	1.117.371	790.151

Es besteht, unverändert zum Vorjahr, ein Cash-Pooling mit der ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich.

Die daraus resultierenden Forderungen gegen die ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich, sind nicht besichert. Die finanzielle Stabilität des ALSTOM Konzerns bietet jedoch eine angemessene Sicherheit für Gelder, die im Rahmen dieser Vereinbarungen an den Konzern ausgeliehen wurden. Die Gesellschaft ist deshalb von der Werthaltigkeit dieser Forderungen in vollem Umfang überzeugt.

Wie im Vorjahr hatten alle Forderungen zum 31.03.2026 eine Restlaufzeit von ausschließlich bis zu einem Jahr.

(11) Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Bis auf einen Betrag von TEUR 32 (Vorjahr: TEUR 7), die nicht aus dem Cash-Pooling resultieren und unter dem Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen sind, sind gem. in Abschnitt (10) aufgeführter Darstellung die kurzfristigen Bankbestände an das Treasury Center, das von der ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich, geführt wird, übertragen.

Durch diese Übertragungen werden Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen.

Das Guthaben bei Kreditinstituten beträgt TEUR 32 (Vorjahr: TEUR 7).

(12) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt EUR 22.000.000,00 und wird zu 100 % von der ALSTOM HOLDINGS S.A. Saint Ouen, Frankreich, gehalten.

(13) Jahresergebnis

Für den Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionsverpflichtungen nach Ziffer 14 besteht eine Ausschüttungssperre. Im Laufe des Geschäftsjahres wurde die Kapitalrücklage um TEUR 675.000 durch eine Einlage der Muttergesellschaft ALSTOM HOLDINGS S.A. erhöht.

(14) Pensionsrückstellungen

Der Zeitwert der Anteile vom Deckungsvermögen (Spezialfonds) beträgt zum 31. März 2026 TEUR 80.618 und lag somit über den historischen Anschaffungskosten von TEUR 65.034. Darüber hinaus bestehen noch Deckungsvermögen aus Rückdeckungsversicherungen und anderen Anlageformen mit einem Zeitwert in Höhe von TEUR 6.752. Da der Zeitwert unter den historischen Anschaffungskosten liegt, greift die Ausschüttungssperre nach § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB nicht.

Der Erfüllungsbetrag der Pensionsrückstellung zum 31. März 2026 vor Verrechnung mit dem Deckungsvermögen beträgt 224.182.

Der Differenzbetrag aus den verrechneten Aufwendungen und Erträgen beläuft sich auf TEUR 8.090 Ertrag.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren gemäß § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB entspricht TEUR 5.023.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellung in Höhe von TEUR 4.161, wurden mit den Erträgen aus der Zinssatzänderung von TEUR 4.397 und mit den Erträgen aus den Deckungsvermögen in Höhe von TEUR 3.305 addiert.

(15) Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31.03.2026 TEUR	31.03.2026 stand alone TEUR	31.03.2025 TEUR
Steuerrückstellungen	927	630	739
Sonstige Rückstellungen	314.425	238.921	180.749
	315.352	239.551	181.488

Die sonstigen Rückstellungen wurden insbesondere zur Deckung von Gewährleistungsverpflichtungen in Höhe von TEUR 39.142 (Vorjahr: TEUR 16.173), für Pönale Rückstellungen in Höhe von TEUR 73.835 (Vorjahr: TEUR 0), für Altersteilzeit in Höhe von TEUR 6.195 (Vorjahr: TEUR 3.586), für Restrukturierungsmaßnahmen TEUR 2.948 (Vorjahr: TEUR 5.370) und andere ungewisse Verbindlichkeiten TEUR 32.384 (Vorjahr: TEUR 23.271) gebildet. Weiterhin ist eine Rückstellung für ausstehende Liefer- und Leistungsrechnungen in Höhe von TEUR 89.688 (Vorjahr: TEUR 58.656) und eine Rückstellung für nachlaufende Kosten in Höhe von TEUR 49.561 (Vorjahr: TEUR 51.913) enthalten. Zum 31.03.26 sind Rückstellungen zum Drohverlust über TEUR 5.201 (Vorjahr: TEUR 2.400) vorhanden.

(16) Verbindlichkeiten

	31.03.2026 TEUR	31.03.2026 Pro forma TEUR	Restlauf-zeit bis zu 1 Jahr TEUR	Restlauf-zeit 1 bis 5 Jahre TEUR	Restlauf-zeit mehr als 5 Jahre TEUR	31.03.2025 TEUR
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	690.832	*810.160*	690.832	0	0	1.254.839
davon von verbun-denen Unternehmen	145.202	*138.978*	*145.202*	0	0	88.978
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	159.666	*132.654*	159.666	0	0	40.762
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	435.695	*396.578*	*435.695*	0	0	195.867
davon aus Lieferungen und Leistungen	405.827	*365.571*	*405.827*	0	0	177.272
davon gegenüber Gesellschaftern	10.187	*11.326*	*10.187*	0	0	0
davon Sonstige				0	0	0
davon aus Finanzverkehr	19.681	*19.681*	*19.681*	0	0	18.595
Sonstige Verbindlichkeiten	6.942	*8.350*	6.942	0	0	78.492
davon aus Steuern	5.865	*7.738*	*5.865*	0	0	78.021
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	*0*	*0*	0	0	0
Verbindlichkeiten	1.293.135	*1.347.741*	1.293.135	0	0	1.569.960

Bei den entgegengenommenen Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

Die Verbindlichkeiten zum 31.03.2026 hatten, wie im Vorjahr, ausschließlich Restlaufzeiten bis zu einem Jahr.

(17) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Als Partner verschiedener Lieferkonsortien haftet die Gesellschaft für deren Vertragserfüllung gesamtschuldnerisch.

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen bestehen für die Folgejahre Gesamtverpflichtungen in Höhe von TEUR 64.937 (Vorjahr: TEUR 55.793). Hierbei entfallen TEUR 1.028 (Vorjahr TEUR 155) auf ein verbundenes Unternehmen. Durch die Miete bzw. das Leasing ergibt sich der Vorteil des im Vergleich zur Investition späteren Zahlungsmittelabflusses.

Die Gesellschaft haftet einzelschuldnerisch für alle vertraglichen Verpflichtungen aus und im Zusammenhang mit dem Abschluss von Avalen. Der Gesamtbestand der eingegangenen Avalverpflichtungen per 31. März 2026 beträgt gegenüber Banken und Versicherungen TEUR 4.387.081 (Vorjahr: TEUR 3.728.025) sowie gegenüber Konzerngesellschaften TEUR 694.831 (Vorjahr: TEUR 627.457). Darüber hinaus haben Konzerngesellschaften per 31. März 2026 unsere Bürgschaftslinien gegenüber Banken und Versicherungen durch Ausstellung von Konzernbürgschaften mit einer maximalen Höhe von TEUR 638.500 (Vorjahr: TEUR 738.500) abgesichert.

Zum Bilanzstichtag bestanden außerdem Einkaufsverpflichtungen im geschäftsüblichen Umfang.

Das Risiko einer Inanspruchnahme wird jeweils als gering eingeschätzt. Diese Einschätzung beruht im Wesentlichen auf Erkenntnissen vergangener Geschäftsjahre.

(18) Derivative Finanzinstrumente

Zwecks Risikobegrenzung sichert die Gesellschaft grundsätzlich wesentliche Währungsrisiken resultierend aus Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen mittels Devisentermingeschäften ab. Die zukünftigen Fremdwährungs-transaktionen und die Devisentermingeschäfte bilden jeweils eine Bewertungseinheit (Micro-Hedge).

Zur Abbildung der sich im Rahmen einer Bewertungseinheit ergebenden gegenläufigen Wertänderungen wird die Einfrierungsmethode angewendet.

Mit dem Abschluss von 385 Devisentermingeschäften über TEUR 844.682 mit einer Laufzeit bis zum 21. November 2029 sichert

sich die Gesellschaft gegen Währungsrisiken ab. Gesichert wurden Käufe in Höhe von TSEK 30.520, TPLN 2.374.464, TCNH 676.902, TNOK 4.057, TINR 16.955.887, TRON 1.055, TGBP 296, TUSD 731, TZAR 230.302 sowie von TCHF 12.616. Diesen Absicherungsgeschäften stehen zukünftige Fremdwährungstransaktionen gegenüber, deren Eintritt aufgrund von Erfahrungswerten eine hohe Wahrscheinlichkeit aufweist. Diese Transaktionen sind in ihrer Höhe vollständig durch die Micro-Hedges abgesichert. Die Devisentermingeschäfte werden über die ALSTOM Holdings abgewickelt.

Der positive Marktwert der Devisentermingeschäfte beträgt TEUR 11.692, der negative Marktwert beträgt TEUR 9.100. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen generell den Marktwerten der Derivate zum Abschlussstichtag, soweit diese verlässlich ermittelbar sind. Liegt kein verlässlich ermittelbarer Marktwert vor, wird der beizulegende Zeitwert aus dem Marktwert gleichartiger derivativer Finanzinstrumente abgeleitet oder mithilfe allgemein anerkannter Bewertungsmethoden bestimmt. Hierzu zählen z.B. die Discounted-Cash-Flow-Methode (Barwertverfahren). Dabei stellen die verwendeten marktgerechten Zinsstrukturkurven und Wechselkurse die wichtigsten Einflussgrößen für die Modelle dar.

An der Absicherung wird bis zum Eingang der Debitorenzahlungen, dem Ausgang der Kreditorenzahlungen und der Bedienung des offenen Geschäftes festgehalten.

Da in den vorliegenden Fällen alle wertbestimmenden Faktoren zwischen dem jeweils abgesicherten Teil des Grundgeschäfts und dem absichernden Teil des Sicherungsinstruments übereinstimmen, wird davon ausgegangen, dass sich die gegenläufigen Zahlungsströme künftig in voller Höhe ausgleichen. Für die prospektive Beurteilung der Wirksamkeit der Bewertungseinheiten sowie für die rückwirkende Ermittlung der bisherigen Unwirksamkeit wird daher die sogenannte Critical-Term-Match-Methode verwandt (Vergleich der wert-bestimmenden Parameter).

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden die ALSTOM Signal GmbH, Braunschweig und die ALSTOM Drives GmbH, Hennigsdorf auf die ATD verschmolzen. Die Verschmelzungen nach dem Umwandlungsrecht erfolgten rückwirkend auf den Stichtag 1. Oktober 2025. Infolge der Verschmelzungen ist der Jahresabschluss zum 31. März 2026 nur bedingt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar. Aus diesem Grunde haben wir für das laufende Geschäftsjahr auch Verkehrszahlen zur Verfügung gestellt, die sich auf die ATD ohne die Verschmelzungseffekte beziehen. Diese haben wir als „Pro forma" gekennzeichnet.

(19) Umsatzerlöse

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Aufgliederung nach Produktionsbereichen:			
Triebzüge	51.372	51.372	229.880
Service	86.423	83.410	75.918
Güterwagen und Güterwagenreparatur	21.126	21.126	24.344
Drehgestelle	56.260	12.669	8.360
Ersatzteile	27.271	27.271	20.168
Sonstige Bereiche	196.116	104.651	72.508
	438.568	300.499	431.179
Aufgliederung nach Regionen:			
Inland	354.632	262.929	366.313
Ausland	83.936	37.570	64.866
	438.568	300.499	431.179

(20) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Unfertige Erzeugnisse	873.149	886.604	351.116
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.456	889	477
	874.605	887.493	351.593

(21) Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, sonstige Erträge von Dritten sowie Erträge aus der Währungsumrechnung.

Anbei eine Übersicht der Entwicklung der Einzelposten nach Ertragsarten:

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.182	3.182	1.868
Erträge Dritte	3.927	2.876	9.210
Währungsumrechnung	47.339	46.620	41.766
Weiterberechnung Konzern	18.886	17.051	15.069
Projektrückstellungen	119.698	126.961	6.534
Periodenfremde Erträge	986	975	31
Schadensersatz	712	712	304
Sonstige Erträge	2.400	1.516	256
	197.130	199.893	75.038

(22) Materialaufwand

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	412.804	370.676	245.858
Aufwendungen für bezogene Leistungen	431.134	416.785	295.827
	843.938	787.462	541.685

(23) Personalaufwand

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Löhne und Gehälter	209.735	179.777	155.576
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	44.817	38.554	31.295
(davon für Altersversorgung)	(-2.052)	(-950)	(-487)
	254.552	218.332	186.871

Im Durchschnitt wurden beschäftigt:

	2025/26	2025/26 Stand alone	2024/25
Gewerbliche Arbeitnehmer	738	696	621
Angestellte	2.166	1.575	1.499
Langzeitkranke, Mitarbeiter in Elternzeit, Altersteilzeitler in der Ruhephase, an Dritte ausgeliehene Mitarbeiter	103	77	79
	3.007	2.348	2.199

Zusätzlich beschäftigte die Gesellschaft im Geschäftsjahr 119 Auszubildende und Praktikanten (Vorjahr: 107).

(24) Abschreibungen

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	8.482	7.875	7.530

(25) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind diverse Kostenarten enthalten.

Anbei eine Übersicht der Entwicklung der Einzelposten:

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Konzernabgaben	82.365	155.720	47.101
Instandhaltung/Facility Management	12.562	11.637	10.725
Miete/Leasing	22.153	20.400	20.108
Logistikdienstleistungen	20.464	19.850	8.383
Projektrückstellungen	3.037	676	9.926
Rechts- und Beratungskosten	684	762	557
Versicherungen	5.292	4.663	3.949
Reisekosten	4.613	3.865	3.720
Außergewöhnliche Aufwendungen	72.977	0	2.016
Aval- und andere Bankkosten	12.027	11.952	7.445
Währungsumrechnung	13.306	12.855	2.654
Ausgangsfrachten	7.005	6.439	2.881
Fortbildungskosten	954	676	546
Beiträge	583	571	667
Körperschutzausrüstungen	2.001	1.928	2.883
Arbeitsmedizin	99	90	71
Kommunikationskosten	223	210	177
Vertragsstrafen	84.717	73.835	18.548
Sonstige Dienstleistungen	21.211	18.772	5.502
Übrige sbA	99.404	22.638	15.259
	465.677	367.539	163.118

(26) Erträge Beteiligungen, Ausleihungen und Finanzergebnis

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Erträge aus Beteiligungen	17	17	19
Erträge aus der Ausleihung des Finanzanlagevermögens[2]	0	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.317	2.983	4.495
davon an verbundene Unternehmen	(3.293)	(2.983)	(4.185)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.869	-2.576	-17.814
davon an verbundene Unternehmen	(-773)	(-589)	(-13.466)
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-227.920	-227.920	-308.922
	-227.455	-227.496	-322.222

In den Sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträgen sind im Geschäftsjahr die positiven Effekte aus den Zinsänderungen bei den Personalrückstellungen in Höhe von TEUR 3.503 enthalten.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen resultieren aus der Abschreibung des Beteiligungswertes der ALSTOM Transportation Germany GmbH.

(27) Steuern vom Einkommen und Ertrag

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	59	0	190

[2] Die Erträge aus der Ausleihung des Finanzanlagevermögens liegen in beiden Jahren unter TEUR 1.

(28) Aufwendungen aus der Verlustübernahme

Der am 10. Juni 2013 zwischen der ehemaligen ALSTOM GmbH, jetzt ALSTOM Transport Deutschland GmbH, und der Tochtergesellschaft ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal, geschlossene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag besteht unverändert fort.

Darüber hinaus hat die ALSTOM Transport Deutschland GmbH am 22. März 2023 mit ihrer Tochtergesellschaft ALSTOM Transportation Germany GmbH einen Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen. Die Gesellschaften ALSTOM Signal GmbH und ALSTOM Drives GmbH entfallen zum 31. März 2026 durch die Verschmelzung auf die ALSTOM Transport Deutschland GmbH. Zum Zeitpunkt der Verschmelzung zum 30. September 2025 wurden die Gewinne der ALSTOM Signal GmbH i.H.v. TEUR 5.717 und für die ALSTOM Drives GmbH i.H.v. TEUR 1.199 an die ALSTOM Transport Deutschland GmbH abgeführt.

Verluste wurden im Geschäftsjahr für die ALSTOM Lokomotiven Service GmbH und die ALSTOM Transportation Germany GmbH i.H.v. TEUR 12.686 und TEUR 157.460 übernommen.

(29) Sonstige Steuern

	2025/26 TEUR	2025/26 Stand alone TEUR	2024/25 TEUR
Sonstige Steuern	28	11	9

Sonstige Angaben

(30) Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats belaufen sich im Geschäftsjahr auf TEUR 42 (Vorjahr: TEUR 44).

Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung betragen TEUR 1.285 (Vorjahr: TEUR 393). Kreditvergaben bzw. Vorschusszahlungen an Mitglieder von Geschäftsführung oder Aufsichtsrat wurden nicht gewährt. Für Mitglieder der Geschäftsführung beträgt die Höhe der Pensionsrückstellungen TEUR 137 (Vorjahr: TEUR 180).

Die Bezüge von ehemaligen Mitgliedern der Geschäftsführung betragen TEUR 799 (Vorjahr: TEUR 752). Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung belief sich zum Ende des Geschäftsjahres auf TEUR 10.223 (Vorjahr: TEUR 8.597).

(31) Abschlussprüferhonorar

Die Angaben gemäß § 285 Nr. 17 HGB unterbleiben, da das Gesamthonorar des Abschlussprüfers im Konzernabschluss der ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich, offengelegt wird.

(32) Mitglieder des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

Aufsichtsrat

Prof. Dr. Rüdiger Grube (zugleich Vorsitzender)
(Geschäftsführer)

Tim Dawidowsky
(Präsident Region CNE | Wirtschaftsingenieur)

Jörg Friederich Bischof
(VP Finance Dach | Ingenieur/Wirtschaftsingenieur)

Laura Phoenix
(Senior Legal Counsel | Rechtsanwältin)

Dr. Frédérique Kalb
(Ingenieurin)

Carsten Carl
(VP Legal DACH | Rechtsanwalt)

Marion Koslowski-Kuzu
(Kassiererin und Geschäftsführerin der IG Metall Geschäftsstelle)

Stefan Lüer (zugleich stellv. Vorsitzender)
(Freigestellter Betriebsrat)

René Straube (bis zum 16.05.2025)
(Freigestellter Betriebsrat)

Michael Pettkus
(Freigestellter Betriebsrat)

Uwe Weiss
(Ingenieur)

Jochen Homburg
(Gewerkschaftssekretär)

Uwe Schmieder (seit dem 06.10.2025)
(Social Partner)

Geschäftsführung

Marco Michel, Nürnberg (Geschäftsführer, VP PL RSC Mainline) seit 03.06.2025

Hauke Werner, Einbeck (Geschäftsführer, Region Operations Finance) bis 31.03.2026

Peter Offtermatt, Bietigheim-Bissingen (Geschäftsführer, Arbeitsdirektor, Vice President Human Resources) bis 15.12.2025

Claire Lepelletier, Berlin (Geschäftsführerin) ab 01.04.2026

Kirsten Runge, Zürich (Geschäftsführerin) ab 17.11.2025

Elisabeth Böhm (Geschäftsführerin, Arbeitsdirektorin, Vice President Human Resources) ab 21.01.2026

Dr. Christian Bieniek, Hannover (Geschäftsführer) bis 31.05.2025

(33) Konzernzugehörigkeit

Das Mutterunternehmen, welches den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen aufstellt, in den der Jahresabschluss der ALSTOM Transport Deutschland GmbH einbezogen ist, ist die ALSTOM S.A., Saint-Ouen-sur-Seine, Frankreich. Von der ALSTOM S.A., Saint-Ouen-sur-Seine, Frankreich, wird ein Konzernabschluss auf der Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, in den die Gesellschaft für den kleinsten und größten Kreis einbezogen wird. Der Konzernabschluss wird entsprechend in englischer Sprache im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

Die Gesellschaft stellt deshalb unter Berufung auf die Befreiungsvorschrift des § 291 Abs. 1 Satz 1 HGB zulässigerweise keinen Teilkonzernabschluss auf.

(34) Mindeststeuergesetz (§ 285 Nr. 30 Buchstabe a HGB)

Die Obergesellschaft des ALSTOM-Konzerns, die ALSTOM S.A., Saint-Ouen-sur-Seine, Frankreich, unterliegt dem Anwendungsbereich der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung. Mit Wirkung zum 28. Dezember 2023 sind die Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung in Deutschland in Kraft getreten in Form des Mindeststeuergesetzes, welches erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden ist, die nach dem 31. Dezember 2024 beginnen. Den Regelungen dieses Gesetzes entsprechend ist für jede Gesellschaft eines Konzerns eine Ergänzungssteuer zu entrichten, sofern deren effektiver Steuersatz unter 15 Prozent liegt. Gemäß der vorliegenden Analyse entsteht für die ALSTOM Transport Deutschland GmbH für das zum 31. März 2026 endende Geschäftsjahr keine Steuermehrbelastung aus der deutschen Ergänzungssteuer.

(35) Nachtragsbericht

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres sind nicht eingetreten.

(36) Gewinnverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresfehlbetrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Salzgitter, den 28. Oktober 2026

Marco Michel Claire Lepelletier Kirsten Runge Elisabeth Böhm

Anlage zum Anhang

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter

Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr
vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026

Werte in EUR	Anschaffungs- und Herstellungskosten								Abschreibungen						Buchwerte	
	Stand am 01.04.2025	Zugänge	Abgänge	Umgruppierungen	Umbuchungen	Übernahme Signal	Übernahme Drives	Stand am 31.03.2026	Stand am 01.04.2025	Abschreibungen des Geschäfts-jahres	Abgänge	Übernahme Signal	Übernahme Drives	Stand am 31.03.2026	Stand am 31.03.2026	Stand am 01.04.2025
I. Immaterielle Vermögensgegenstände																
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte	3.027.778,85	24.822,35	0,00	0,00	0,00	32.490,52	133.153,52	3.218.245,24	2.809.041,50	72.727,46	0,00	32.490,52	132.666,53	3.046.926,01	171.319,23	218.737,35
2. Geschäfts- oder Firmenwert	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25.550.337,99	0,00	25.550.337,99	0,00	0,00	0,00	25.550.337,99	0,00	25.550.337,99	0,00	0,00
	3.027.778,85	24.822,35	0,00	0,00	0,00	25.582.828,51	133.153,52	28.768.583,23	2.809.041,50	72.727,46	0,00	25.582.828,51	132.666,53	28.597.264,00	171.319,23	218.737,35
II. Sachanlagen																
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	58.652.845,34	7.062.692,12	140.607,76	-33.066,22	2.611.050,29	234.412,11	301.608,67	68.688.934,55	23.826.750,26	2.910.409,34	101.261,63	122.108,38	118.931,27	26.876.937,62	41.811.996,93	34.826.095,08
2. Technische Anlagen und Maschinen	69.605.670,14	2.550.866,25	1.782.044,89	68.531,67	1.209.389,54	2.236.273,32	10.293.975,54	84.182.661,57	53.013.788,05	2.354.041,93	1.782.044,89	1.722.091,96	8.793.778,06	64.101.655,11	20.081.006,46	16.591.882,09
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	66.874.246,04	564.434,26	1.148.051,36	-35.465,45	2.562.658,12	6.939.651,94	958.911,45	0,00 76.716.385,00	51.807.860,80	3.144.923,53	1.106.852,08	5.159.437,57	785.782,36	59.791.152,18	16.925.232,82	15.066.385,24
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.445.740,57	13.766.869,75	0,00	0,00	- 6.383.097,95	1.651.969,41	199.019,69	0,00 17.680.501,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.680.501,47	8.445.740,57
	203.578.502,09	23.944.862,38	3.070.704,01	0,00	0,00	11.062.306,78	11.753.515,35	247.268.482,59	128.648.399,11	8.409.374,80	2.990.158,60	7.003.637,91	9.698.491,69	150.769.744,91	96.498.737,68	74.930.102,98
III. Finanzanlagen																
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.514.712.264,79	25.000,00	125.264.443,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.389.472.821,79	308.922.057,63	227.918.777,00	11.254.764,85	0,00	0,00	525.586.069,78	863.886.752,01	1.205.790.207,16
2. Beteiligungen	17.383,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	17.383,92	17.383,92	0,00	0,00	0,00	0,00	17.383,92	0,00	0,00
3. Sonstige Ausleihungen	9.557,45	0,00	281,24	0,00	0,00	0,00	0,00	9.276,21	5.515,00	0,00	238,00	0,00	0,00	5.277,00	3.999,21	4.042,45
	1.514.739.206,16	25.000,00	125.264.724,24	0,00	0,00	0,00	0,00	1.389.499.481,92	308.944.956,55	227.918.777,00	11.255.002,85	0,00	0,00	525.608.730,70	863.890.751,22	1.205.794.249,61
	1.721.345.487,10	23.994.684,73	128.335.428,25	0,00	0,00	36.645.135,29	11.886.668,87	1.665.536.547,74	440.402.397,16	236.400.879,26	14.245.161,45	32.586.466,42	9.831.158,22	704.975.739,61	960.560.808,13	1.280.943.089,94

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025/26

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die in Salzgitter ansässige ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter (ATD), ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der ALSTOM HOLDINGS S.A. Saint Ouen/Frankreich. Oberste Muttergesellschaft ist die an der französischen Wertpapierbörse notierte ALSTOM S.A., Saint Ouen/Frankreich.

Die ALSTOM-Gruppe ist ein weltweit führender Komplettanbieter von Bahntechnik und deckt ein umfassendes Liefer- und Leistungsspektrum für Schienenfahrzeuge, Signaltechnik, Komponenten und Dienstleistungen ab.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden die ALSTOM Signal GmbH, Braunschweig, und die ALSTOM Drives GmbH, Hennigsdorf, auf die ATD verschmolzen. Die Verschmelzungen nach dem Umwandlungsrecht erfolgten rückwirkend auf den Stichtag 1. Oktober 2025 zu Buchwerten. Infolge der Verschmelzungen ist der Jahresabschluss zum 31. März 2026 nur bedingt mit den Vorjahreszahlen vergleichbar. Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden in dem vorliegenden Jahresabschluss für das laufende Geschäftsjahr 2025/26 an ausgewiesenen Stellen Verkehrszahlen zur Verfügung gestellt, die sich auf die ATD ohne die Verschmelzungseffekte beziehen. Diese sind als „Pro forma" gekennzeichnet.

Darüber hinaus hat die Gesellschaft zum 31. März 2026 100 % der Anteile der ALSTOM Fuel Cell Holding GmbH, Herten (vormals Hydrogenics Holding GmbH, Herten) erworben.

2. Marktentwicklung

Gesamtwirtschaftliche und sektorale Rahmenbedingungen
Die Fahrgastzahlen im deutschen Eisenbahnverkehr steigen nach starken Zuwachsraten seit 2022 auch im Jahr 2025 leicht weiter. Der Sektor kann 1 % mehr Fahrgäste als im Jahr 2024 verbuchen und kommt somit auf 2,8 Milliarden beförderte Personen. Die Deutsche Bahn als wichtigstes Bahnbeförderungsunternehmen Deutschlands konnte einen Zuwachs von rund 3,4% an Fahrgästen von 2024 auf 2025 verzeichnen. Davon entfallen 136 Mio. Fahrgäste auf den Fernverkehr (2024: 133 Mio.) und 1.794 Mio. auf den Regionalverkehr (2024: 1.733 Mio.).

Nach der Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Haushaltsjahr 2022 der Bundesregierung, wurden die Mittel planmäßig erhöht. Im Jahr 2025 wurden insgesamt Regionalisierungsmittel i. H. v. EUR 13,1 Mrd. ausgezahlt. Diese beinhalten EUR 1,5 Mrd. zum Ausgleich der finanziellen Nachteile, die den Bundesländern durch die Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets entstehen. Die Steigerung der Regionalisierungsmittel um 3 % pro Jahr (die sog.

Dynamisierung) ist bis zum Jahr 2031 festgeschrieben. Dennoch ist die zukünftige Entwicklung der Regionalisierungsmittel auch weiterhin vom politischen Willen abhängig. Ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 19. März 2026 zur Unvereinbarkeit der sogenannten Trassenpreisbremse im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit dem Europäischen Unionsrecht muss bei der Finanzierung des Regionalverkehrs berücksichtigt werden. Aus diesem Urteil könnten sich erhebliche finanzielle und planerische Risiken für den SPNV in Zukunft und gegebenenfalls auch rückwirkend ergeben. Die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern zur Übernahme der anfallenden Kosten laufen aktuell.

Die Bundesnetzagentur hat am 22. Juli 2026 die im Dezember 2025 erteilte Genehmigung für das Trassenpreissystem 2026 aufgehoben und neu genehmigt. Gegenüber den ursprünglich genehmigten Trassenentgelten erhöhen sich die Entgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 9 %, während sie im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) um 17 % und im Schienengüterverkehr (SGV) um 12 % sinken. Die Bundesnetzagentur beziffert die zusätzliche Belastung des SPNV auf rund EUR 400 Mio.

Für Investitionen in die Schieneninfrastruktur und die Digitalisierung sind in Deutschland im Haushaltsplan für 2026 insgesamt Mittel i. H. v. EUR 22 Mrd. vorgesehen. Weiterhin wird das Ausgabevolumen für den Sektor mit geplanten EUR 21 Mrd. pro Jahr von 2027 bis 2029 verstetigt.

Im aktuellen Jahr 2026 zeigt sich der Markt der Verkehrsbesteller bislang robust. Es ist davon auszugehen, dass weiterhin einige verschobene Ausschreibungen vergeben werden sollen. Darunter fallen Ausschreibungen für ein- und doppelstöckige Elektrotriebzüge sowie batterieelektrische Triebzüge. Der Kostendruck im deutschen Bahnmarkt bleibt weiter auf einem hohen Niveau.

Der Trend der Dekarbonisierung des Schienenverkehrs hält an. Somit besteht am Markt auch weiterhin großes Interesse an batterieelektrischen Regionaltriebzügen.

Rolling Stock

Das vergangene Geschäftsjahr war geprägt durch Veröffentlichungen, Fortführung und Vergaben einiger Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Veröffentlicht wurden größere Ausschreibungen im Bereich der Doppelstockzüge. Fortgeführt wurden große Ausschreibungen für batterieelektrische Regionalfahrzeuge. Vergeben wurden insbesondere Aufträge für einstöckige und Doppelstockzüge.

Im Regionalverkehr gab es einige Ausschreibungen, an denen sich ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter (ATD) beteiligt hat. ALSTOM konnte sich Optionsabrufe sichern, die sich aus in der Vergangenheit gewonnen Aufträgen ergeben.

Im Bereich der elektrischen Regionaltriebzüge setzt sich der Trend zu höheren Kapazitäten fort. Nach erfolgreichen Auftragseingängen in den vergangenen Jahren für den Coradia Max wurden in diesem Jahr neue Ausschreibungen in diesem Segment gestartet und angekündigt. Die Ausschreibungen für das Rhein-Ruhr-Express (RRX) Teilnetz B befinden sich im laufenden Verfahren und das Südwest-Expressnetz durch den SPNV Nord in Rheinland-Pfalz wird voraussichtlich 2026 veröffentlicht. Weiterhin hat der Aufgabenträger go.Rheinland GmbH die Markterkundung für eine Single-Deck- und Doppelstock- Ausschreibung angekündigt, die unter dem Namen go.Single go.Double firmiert. Es wurde ein Neuauftrag im Bereich Doppelstockzüge vergeben. Im April 2026 konnte ALSTOM in Bezug auf den Coradia Max einen Optionsabruf aus dem bestehenden Vertrag mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) zum Expresskreuz Bremen verbuchen. Weiterhin ist die Optionsbestellung von 26 Coradia Max Doppelstockzügen durch die Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW) hervorzuheben. Der Auftrag umfasst außerdem eine Vereinbarung über die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge bis Ende 2055.

Der Markt für einstöckige elektrische Regionaltriebzüge war durch wenige Ausschreibungen gekennzeichnet. Es gab eine Vergabe für das Netz S-Bahn Rhein Ruhr S5 & S8 durch den VRR und eine Vergabe für den Regionalverkehr Mainfranken. Gegen die Vergabeentscheidung für den Regionalverkehr Mainfranken hat die unterlegene DB Regio einen Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer Südbayern gestellt. Die finale Entscheidung steht weiterhin aus.

Die anderen Ausschreibungen werden voraussichtlich in naher Zukunft abgeschlossen. Die Veröffentlichungen der Regionalzug-Ausschreibungen Saale-Thüringen Südharz und Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II (MDSB) der Aufgabenträger Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) und Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) für das Jahr 2026 wurden angekündigt. Es werden einstöckige Elektrotriebzüge (Gebraucht- oder Neufahrzeuge) ausgeschrieben.

Im vergangenen Geschäftsjahr gab es eine Vergabe für batterieelektrische Regionaltriebzüge. Es handelt sich um das „Netz nördliches Westfalen". Der generell positive Markttrend für Batterietriebzüge hält unserer Einschätzung nach für die kommenden Geschäftsjahre weiter an. Zu erwähnen sind hier, wie bereits im Vorjahr, eine Ausschreibung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH für einen Fahrzeug-Pool, der sowohl elektrische als auch batteriebetriebene Fahrzeuge umfasst, als auch eine Ausschreibung der LNVG für Pool-Fahrzeuge. Alle Ausschreibungen beinhalten einen Instandhaltungsvertrag und Werkstätten. Weiterhin hat der Aufgabenträger Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO) seine Markterkundung für das ZVVO Battery Electric Multiple Unit (BEMU)-Netz gestartet. Somit erwartet ALSTOM die Vergabe mehrerer Neuaufträge in den kommenden Geschäftsjahren.

Im Straßenbahnmarkt hat die Gesellschaft mit ihrem Produkt CITADIS an keinen Ausschreibungen teilgenommen.

In Zukunft wird erwartet, dass auch weiterhin Ausschreibungen veröffentlicht werden, bei denen die Fahrzeughersteller die Instandhaltung vornehmen. Bei Ausschreibungen für Fahrzeuglieferung inklusive deren langfristiger Instandhaltung sind besonders der Fahrzeugpool für Baden-Württemberg und auch die Ausschreibung der LNVG über batteriebetriebene Elektrotriebwagen beziehungsweise deren Instandhaltung zu benennen. In all diesen Projekten erfolgt die Ausschreibung über die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge durch die Aufgabenträger, die immer mehr in eigene Fahrzeugpools investieren und die Fahrzeuge an den späteren Betreiber vermieten. Die Auswahl des Betreibers erfolgt in einer separaten, meist nachgelagerten Ausschreibung. Die Instandhaltung durch den Hersteller sichert den Werterhalt sowie die hohe Verfügbarkeit über die Lebensdauer der Fahrzeuge für den Aufgabenträger unter Absicherung der Wettbewerbsintensität für Folgeverträge ab.

Die Gesellschaft ist eingebunden in den ALSTOM Konzern und partizipiert von Aufträgen, die andere Konzerngesellschaften vor allem für den europäischen Markt erbringen.

Services
Der Standort Braunschweig hat sich als zentraler Bestandteil der langfristigen Flotten-Wartungsverträge etabliert. Von hier aus erfolgt die zentrale Steuerung aller Flottenwartungsprojekte und hier ist nun auch das zentrale Knowhow in Form des sogenannten "Maintenance Performance Center" (MPC) angesiedelt. Das Team befindet sich weiterhin im Aufbau, insbesondere durch die im kommenden Jahr anstehende Betriebsaufnahme der beiden Coradia Max Projekte mit der LNVG und der SFBW. Ebenso wird in Braunschweig ab Ende 2025 zusätzlich zu den laufenden Projekten ENNO- und Lint-Instandhaltung übergangsweise die Instandhaltung der LNVG-Coradia-Max-Flotte durchgeführt. An dem Standort wurde für diesen Zweck in eine Erweiterung der Gleisinfrastruktur innerhalb und außerhalb der Halle investiert. Die Bauarbeiten für diese Anpassungen sind mittlerweile weitestgehend abgeschlossen. Durch die zunehmenden Tätigkeiten im Bereich der Flotteninstandhaltung ist der Umfang der Modernisierungsprojekte in Braunschweig gesunken. So wurden zwei Projekte mit Hauptuntersuchungen für Coradia Continental Fahrzeuge nach Hennigsdorf verlagert, wo zusätzliche Kapazitäten für Servicegeschäft geschaffen wurden. Insgesamt ist weiterhin ein Trend zur Modernisierung von Gebrauchtfahrzeugen anstelle von Neubeschaffungen festzustellen. Der Grund dafür liegt insbesondere in gestiegenen Kosten durch die allgemeine Inflation, steigenden Löhnen und gestiegenen Energiekosten. In diesem Markt herrscht ein intensiver Wettbewerb mit privaten Eisenbahnwerkstätten, besonders bei technisch weniger komplexen Fahrzeugänderungen. Allerdings ist durch die höhere Anzahl von Modernisierungen im Markt eine höhere Auslastung der Werkstätten erkennbar, die künftig auch vereinzelt zu Engpässen führen könnte.

Ein zukünftiges Geschäftsfeld wird in der Umrüstung von bestehenden Dieselflotten mit umweltfreundlichen Antrieben, wie zum Beispiel Wasserstoff, gesehen. Hier ist auch die Politik gefragt, um die erforderlichen finanziellen Anreize zu geben. Das generelle Interesse im Markt

nach alternativen Antriebsarten ist aufgrund der Anzahl der im Markt befindlichen Dieselfahrzeuge sehr groß. In Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal (ALS), wird intensiv an verschiedenen Lösungen gearbeitet, die sowohl für die Umrüstung von Rangierlokomotiven als auch von Triebzügen erfolgsversprechend sind.

Das Geschäft mit Ersatzteilen entwickelte sich positiv. Der Umsatz konnte im vergangenen Geschäftsjahr gesteigert werden. Neben dem im deutschen Markt gestiegenen Anteil von ALSTOM-eigenen Traktionsausrüstungen und eigener Signaltechnik ist dafür auch ein sich änderndes Einkaufsverhalten der Betreiber verantwortlich.

Im Bereich der Güterwageninstandhaltung besteht weiterhin ein erheblicher Preisdruck, der mit gestiegenen Kosten insbesondere für Löhne und Energie einhergeht. Insgesamt ist die Marktsituation als herausfordernd einzustufen. Zudem führt ein Rückgang der Vermietungsaktivitäten von Güterwagen zu einer sinkenden Nachfrage nach Revisionsleistungen, was sich entsprechend in rückläufigen Umsatzerlösen widerspiegelt.
Gleichzeitig wurden mehrere Geschäftsfelder mit Wachstumspotenzial identifiziert. Ein wesentliches Wachstumsfeld stellt die Aufarbeitung von Radsätzen bis zur Instandhaltungsstufe IS_3 dar. Perspektivisch ist geplant, diesen Service auch auf den Bereich der Personenzüge auszuweiten.
In den kommenden Jahren wird die Einführung der digitalen automatischen Kupplung („Digital Automatic Coupler", DAC) im europäischen Schienengüterverkehr erwartet. In diesem Zusammenhang ist von einem zusätzlichen Bedarf an Umrüstungsleistungen für Güterwagen sowie Lokomotiven auszugehen, der sich positiv auf die Geschäftsentwicklung auswirken kann. Im vergangenen Geschäftsjahr hat das Unternehmen bereits erste Kunden im Rahmen von Testumrüstungen begleitet.
Zusätzlich wird der Einsatz der Laserreinigung von Radsätzen als neue Technologie untersucht. Die Erprobung erfolgt derzeit im Rahmen von Laborversuchen.
Ein weiteres potenzielles Wachstumsfeld stellt der geplante Wiedereinstieg in den Neubaumarkt für Güterwagen dar. Entsprechende erste Ausschreibungen befinden sich in Vorbereitung.

Components
Die Geschäftstätigkeit unseres Standortes in Hennigsdorf (ehemalige ALSTOM Drives GmbH) besteht aus der Herstellung von Motoren und Getrieben von weltweit genutzten Plattformkonzepten mit einem definierten Einsatzspektrum in verschiedenen Regionen. Im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit bringt der Standort in der Region Central and Northern Europe (CNE) einen Teil der personellen Ressourcen sowie Fertigungskapazitäten in die ALSTOM-Gruppe ein. Der Standort ist auf Grund dessen von technischer Bedeutung für die Umsetzung der Gruppenstrategie und für die Erreichung der Gruppenziele. Die direkten Kunden des Standorts/Sektors sind fast ausschließlich andere Gesellschaften der ALSTOM-Gruppe.

Digital & Integrated Systems (D&IS)
Die Standorte Braunschweig und Mannheim (ehemalige ALSTOM Signal GmbH) sind sowohl für den Bereich Schienenfahrwege als auch für den externen Vertrieb von Zugsicherungssystemen zuständig. Der Unternehmensteil liefert im Bereich der Zugsicherungssysteme hauptsächlich Komponenten und Systeme für den Rolling-Stock-Bereich.

Kunden im Bereich der Schienenfahrwege sind überwiegend staatliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wie die DB InfraGO AG, die Schweizer Bundesbahn (SBB), die Österreichische Bundesbahn (ÖBB), aber auch Privatunternehmen in der Industrie und im öffentlichen Nahverkehr. Der Geschäftsbereich Zugsicherungssysteme konzentriert sich auf die Zulieferung von Zugsicherungsanlagen für Triebfahrzeuge und Lokomotiven von ALSTOM (dort als integraler Fahrzeugbestandteil), als auch auf die Aus- und Aufrüstung von Neu- bzw. Bestandsfahrzeugen, die nicht von ALSTOM hergestellt wurden - hier insbesondere für das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System). Darüber hinaus vertreibt die Gesellschaft elektronische Stellwerke (ESTW) für Fern- und Ballungsnetze.

Ein entscheidendes Wachstumsfeld ist das Segment Leit- und Sicherungstechnik. Das Wachstum wurde und wird insbesondere durch die Digitalisierungsstrategie des Bundes vorangetrieben. In der „Agenda für zufriedenere Bahnkunden" hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) sich dazu bekannt, allein bis 2029 zehn Milliarden für die Digitalisierung durch Leit- und Sicherungstechnik zur Verfügung zu stellen. Für das Segment D&IS betrifft das die Bereiche Services, Infrastruktur und Fahrzeuge.

Auf Infrastrukturseite wurde ein Volumenvertrag mit der DB InfraGO AG abgeschlossen. Mit dem Volumenvertrag für Digitale Stellwerke (DSTW) verpflichtet sich die Deutsche Bahn, eine festgelegte Menge an Leistungen und Produkten der Digitalen Leit- und Sicherungstechnik (DLST) abzurufen. Im Gegenzug verpflichtet sich die Bahnindustrie, genau diese Leistungen und Produkte für die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik zu liefern. Damit bietet das neue Vertragsmodell eine verlässliche Planungsgrundlage für die Bahnindustrie. Konkret hat dieser Rahmenvertrag einen festen Leistungsumfang von mindestens 1.890 Stelleinheiten (Signale und Weichenantriebe und standardisierte Plattformlösungen, wie z. B. die Standardschnittstelle zwischen einem Stellwerk und einem Bahnübergang) und einen Auftragswert von über EUR 600 Mio. Es ist vereinbart, dass Abrufe zwischen 2025 und 2028 erfolgen sollen.

Im vergangenen Geschäftsjahr konnte der Unternehmensbereich einen Abruf aus dem Volumenvertrag mit der InfraGo für ein Digitales Stellwerk (DSTW) in Düsseldorf verbuchen. Weiterhin wurde ein DSTW in Ansbach in Betrieb genommen.

Im Bereich der fahrzeugseitigen Signaltechnik werden künftig Ausschreibungen erwartet. Das BMV plant, zusammen mit der DB InfraGo, Korridore mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS auszurüsten. Dadurch wird eine fahrzeugseitige Ausrüstung

erforderlich. Das betrifft sowohl den Schienenpersonennah- als auch Schienengüterverkehr. ALSTOM ist ideal aufgestellt, dies vorzunehmen. Bereits jetzt sind laufende Projekte, wie beispielsweise der Digitale Knoten Stuttgart, in einem fortgeschrittenen Stadium. Die von ALSTOM ausgerüsteten Fahrzeuge sind für den deutschen Markt zugelassen. Es erfolgt eine umfassende Serienausrüstung von über 1.000 Fahrzeugen.

Auf Fahrzeugseite wurde darüber hinaus ein Vertrag mit der S-Bahn Hamburg für ein Technologie-Upgrade bei 82 S-Bahnen vom Typ BR 490 abgeschlossen. Die S-Bahn-Züge werden zum einen mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS ausgestattet, zum anderen wird in den Bahnen moderne Automatic Train Operation (ATO)-Technologie für den automatisierten Zugbetrieb nachgerüstet. Dabei handelt es sich um halbautomatischen Zugbetrieb mit Grade of Automation 2 (GoA2). Der Auftragswert liegt bei über EUR 60 Mio. ALSTOM wird bis 2029 vier Prototypen-Fahrzeuge mit der Technologie ausstatten und wiederzulassen. Dies geschieht am ALSTOM-Standort in Hennigsdorf. Der Vertrag umfasst zudem die Lieferung der technischen Ausstattung für die Ausrüstung von weiteren 78 zusätzlich bestellten Zügen. Auch die Begleitung der Serienumrüstung, die durch die Deutsche Bahn erfolgt, ist Vertragsbestandteil.

Weiterhin wird der Aufbau des Future Railway Mobile Communication Systems (FRMCS) und die damit verbundene und verpflichtende Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen mit der dafür notwendigen Technologie ein weiteres Wachstumspotenzial bieten. Das gilt ebenso für ferngesteuerten Zugbetrieb. Erstmals rangiert in München-Steinhausen eine ferngesteuerte S-Bahn. ALSTOM hat hierfür die Technologie entwickelt.
In Abstimmung mit den anderen ALSTOM-Einheiten und der Muttergesellschaft optimiert unsere Gesellschaft die ETCS-Lösung mit der Integration von ETCS und PZB/LZB als eine gesamtheitliche ALSTOM-Lösung.

3. Forschung und Entwicklung

ALSTOM hat sich zum Ziel gesetzt, der führende globale innovative Akteur für eine nachhaltige und intelligente Mobilität zu sein. Der strategische Plan "ALSTOM in Motion", der sich auf nachhaltiges Wachstum, grüne und digitale Innovation, betriebliche Effizienz und eine agile, integrative und verantwortungsvolle Unternehmenskultur konzentriert, beschreibt, wie dieses Ziel erreicht werden soll.

Die ALSTOM Transport Deutschland GmbH (ATD) bekennt sich zu Wertschöpfung durch Innovation. Gemeinsam mit anderen ALSTOM-Gesellschaften passt die ATD den „ALSTOM in Motion"-Plan regelmäßig an und schreibt ihn weiter fort. Die Gesellschaft verfügt über ein etabliertes Innovationsnetzwerk. An jedem Standort ist ein Ansprechpartner für Innovationen benannt, um unsere Fähigkeit, Werte durch Innovationen zu schaffen, weiter zu erhöhen.

2020 begann ALSTOM mit Studien, um die technische Machbarkeit der Wasserstoffumrüstung abzusichern. Das Ergebnis der Studien war ein am Prüfstand lauffähiger, auf Wasserstoff umgerüsteter Motor im Einzylinder-Betrieb. Auf dieser Grundlage wurde im Verbundprojekt H2-ICE-LOC gemeinsam mit Partnern eine Dieselrangierlokomotive auf Wasserstoff umgerüstet und getestet. Die Umrüstung fand im Geschäftsjahr 2024/25 statt. Die Lokomotive fuhr im Geschäftsjahr 2025/2026 für etwa zwei Monate im Versuchsbetrieb. Die ATD schloss das Projekt im April 2026 ab. Derzeit erstellt die Gesellschaft einen Entwicklungsfahrplan, um mit den Ergebnissen des Forschungsprojektes eine Serienlösung für eine wasserstoffbetriebene Rangierlokomotive am Markt anbieten zu können.

Seit mehr als 20 Jahren baut ALSTOM U-Bahnen für den fahrerlosen Betrieb. Um die Vorteile des automatisierten Betriebs (geringere Kosten und stabilerer Betrieb) im Regionalverkehr nutzen zu können, ergänzt die ATD die bekannte Technik für den Einsatz in offenen Systemen. Die Züge benötigen eine Hinderniserkennung und auf Strecken, die noch nicht ETCS ausgerüstet sind, eine Signalerkennung. Künftig soll unbegleitet und automatisch rangiert werden. Die Züge werden ohne Lokführer, aber begleitet fahren, wobei der Zugbegleiter im Normalfall die Reisenden betreut und im Störungsfall den Betrieb sicherstellt. Die Gesellschaft denkt, dass ein interessanter Markt für den fahrerlosen Betrieb entstehen wird.

In dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderten Forschungsprojekt ARTE (Automatisiert fahrende Regionalzüge in Niedersachsen) untersuchte ein durch die ATD geführtes Forschungskonsortium fahrerlose Regionalzüge. Im Projekt wurden neue, für den fahrerlosen Betrieb notwendige Systeme entwickelt und für die Versuche in Niedersachsen konfiguriert. Dazu gehörte die Signalerkennung, um die an der Strecke aufgestellten Signale erkennen und interpretieren zu können. Zudem musste der Zug Hindernisse erkennen können. Im Störungsfall konnte der Zug ferngesteuert oder vom Zugbegleiter gesteuert werden. Die neuen Systeme wurden in einen mit ETCS vorgerüsteten Zug eingebaut und auf internen Testgleisen getetestet sowie auf ausgewählten Strecken. Die Erkenntnisse aus der Entwicklung und dem Betrieb trugen dazu bei, die spätere Zulassung von fahrerlosen Zügen vorzubereiten und den Regionalverkehr weiter zu automatisieren. Das Forschungsprojekt endete im März 2025. Alle Dokumente wurden im Geschäftsjahr 2025/26 an den Fördergeber übermittelt und anerkannt. Derzeit bereitet ALSTOM ein Nachfolgeprojekt vor und ist mit seinen Kunden über die Ausgestaltung des Projektes im stetigen Austausch.

ALSTOM ist weltweit führend bei der Entwicklung von Fahrwerken und bietet ein breites Produktportfolio. Um die Kundenwünsche erfüllen zu können, erweitert die Gesellschaft ihr Angebot und entwickelt ein innovatives Fahrwerk für Neigetechnikfahrzeuge. Neigetechnik erlaubt es den Fahrzeugen, sich beim Durchfahren von Kurven quer zur Fahrtrichtung zu neigen. Für die Fahrgäste verringert sich die empfundene Seitenbeschleunigung, da der Vektor der wirkenden Zentripetalkraft bzw. Zentrifugalkraft in Richtung Boden verlagert wird. Das Fahrwerkskonzept setzt auf bewährte, zuverlässige Lösungen. Es bietet guten Fahrgastkomfort

und gewährleistet eine hohe Funktionalität. Der Bauraum ist bereits für moderne Antriebstechnik optimiert.

Der Bereich Drives (Geschäftsbereich Components) fokussiert sich auf die Entwicklung innovativer Systemtechnologien im Zusammenspiel von Getriebe, Motor und Umrichter sowie auf deren systemische Optimierung. Weitere Schwerpunkte sind die Leistungssteigerung durch Energieeffizienz, die Reduktion von Geräuschemissionen, die zustandsbasierte Instandhaltung, verlängerte Wartungsintervalle sowie die nachhaltige Kostenoptimierung entlang des Produktlebenszyklus.

Durch die im „ALSTOM in Motion"-Plan vorgesehenen Erneuerungen strebt die Gesellschaft den Aufbau externer Innovationspartnerschaften an. Die ALSTOM Transport Deutschland GmbH verstärkt ihre gut etablierten Partnerschaften weiter. Sie nutzt ihre Partnerschaften zur Einwerbung von Fördermitteln für unsere Forschungsprojekte.

Für die reinen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten (F&E), d. h. ohne die Ingenieurleistungen bei der Erbringung des Produktportfolios, hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2025/26 EUR 15,2 Mio. Kosten aufgewendet. Diese F&E-Aktivitäten werden nicht von einer speziellen F&E-Abteilung erbracht, sodass sich die Anzahl der beteiligten Mitarbeiter nicht bestimmen lässt.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das Statistische Bundesamt führt aus, dass das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2025 nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen ist. Kalenderbereinigt betrug der Anstieg der Wirtschaftsleistung in Deutschland 0,3 %. Nach zwei Rezessionsjahren ist die deutsche Wirtschaft wieder leicht gewachsen. Das Wachstum ist vor allem auf die gestiegenen Konsumausgaben der privaten Haushalte und des Staates zurückzuführen.
Demgegenüber verzeichneten die Exporte erneut einen Rückgang. Die Exportwirtschaft war erheblichen Belastungen ausgesetzt, insbesondere infolge der gestiegenen US-Zölle, der Aufwertung des Euro sowie der zunehmenden Konkurrenz aus China. Darüber hinaus hielt die Investitionsschwäche an: Sowohl in Ausrüstungen als auch im Baugewerbe wurde weniger investiert als im Vorjahr.

Im Jahresdurchschnitt 2025 waren 46,0 Millionen Menschen mit Arbeitsort in Deutschland erwerbstätig. Gegenüber dem Vorjahr blieb der Wert nahezu unverändert. Mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020 war die Erwerbstätigenzahl seit 2006 durchgängig gewachsen. Allerdings hatte der Anstieg seit Anfang 2024 deutlich an Dynamik verloren und kam nun 2025 zum Erliegen. Wie im Vorjahr legte die Beschäftigung ausschließlich in den Dienstleistungsbereichen

zu, vor allem im Bereich Öffentliche Dienstleister, Erziehung, Gesundheit. Die Zahl der Erwerbstätigen im Verarbeitenden Gewerbe und im Baugewerbe sank dagegen erneut. [1]

Die Bahnindustrie in Deutschland erreichte im Kalenderjahr 2025 mit EUR 15,6 Mrd. Umsatz und einem Auftragseingang von EUR 21,8 Mrd. neue Rekordwerte. Auch bei den Beschäftigten setzt die Bahnindustrie mit rund 57.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ihren Wachstumskurs fort.[2]

2. Finanzielle und nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die für die Steuerung des Geschäfts wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren, die einen Bezug zum handelsrechtlichen Jahresabschluss aufweisen, sind unter Kapitel II.3 und II.4 dargestellt. Es handelt sich hierbei um den Auftragseingang, die Umsatzerlöse, das Jahresergebnis und den Net Cashflow.

Bei den nicht-finanziellen Leistungsindikatoren beziehen wir die Unfallhäufigkeitsrate in die Unternehmenssteuerung mit ein. Hierzu verweisen wir auf die Darstellungen im Kapitel Umwelt-, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit (EHS) im Lagebericht (siehe unten). Weitere nicht-finanzielle Leistungsindikatoren werden nicht wesentlich zur Unternehmenssteuerung herangezogen.

3. Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2025/26 konnte ein Auftragseingang in Höhe von EUR 547,2 Mio. (Vorjahr: EUR 5.330,4 Mio.) verzeichnet werden. Darin enthalten ist im Wesentlichen ein Auftragseingang für die Plattform Service in Höhe von EUR 243,4 Mio. für einen Wartungsvertrag.

Der Auftragsbestand beträgt zum 31. März 2026 EUR 14.786,4 Mio. (Vorjahresstichtag: EUR 14.255,0 Mio.).

Der Auftragseingang liegt um ca. 49 % unter dem prognostizierten Auftragseingang von ca. EUR 1,1 Mrd. Für die Gründe verweisen wir auf Kapitel I.2 Marktentwicklung.

4. Lage

<u>Ertragslage</u>

Die Entwicklung der Gesellschaft in den letzten beiden Jahren ist, auch für weitere Kennzahlen, in der nachfolgenden Tabelle anhand von Kennziffern dargestellt.

[1] Statistisches Bundesamt (2026)
[2] Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2026)

		2026	2026 Stand alone	2025
Umsatzerlöse	EUR Mio.	438,6	300,5	431,2
Gesamtleistung	EUR Mio.	1.313,2	1.188,0	782,8
Materialaufwand	EUR Mio.	844,0	787,5	541,7
von Gesamtleistung	%	64,3	66,3	69,2
Personalaufwand	EUR Mio.	254,6	218,3	186,9
von Gesamtleistung	%	19,4	18,4	23,9
Umsatzerlöse je Mitarbeiter	TEUR	135,9	117,2	184,8
Jahresfehlbetrag	EUR Mio.	-453,0	-384,1	-300,6
Eigenkapital	EUR Mio.	421,1	490,0	199,1
vom Gesamtkapital	%	19,4	22,4	9,6
Eigenkapitalrentabilität	%	-107,6	-78,4	-151,0
Anlagendeckung II	%	58,1	56,1	25
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	EUR Mio.	393,4	429,9	192,3

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr ein Jahresergebnis von EUR -453,0 Mio. (Vorjahr: EUR -300,6 Mio.) erzielt.

Davon sind EUR -227,9,7Mio. (Vorjahr: EUR -308,9 Mio.) auf Abschreibungen an Beteiligungen im Finanzanlagevermögen zurückzuführen. Weitere Aufwendungen sind im Zusammenhang mit der Verschmelzung in Höhe von EUR -71,3 Mio. (Vorjahr: EUR 0,0 Mio.) entstanden. Zudem übernahm die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr Verluste von den Beteiligungen in Höhe von EUR -170,1 Mio. (Vorjahr: EUR -18,5 Mio.).

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) für das Geschäftsjahr, d. h. das Ergebnis vor Erträgen aus Beteiligungen, vor Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens, vor Zinsen und ähnlichen Erträgen, vor Zinsen und ähnlichen Aufwendungen, vor Erträgen und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen, vor Steuern vom Einkommen und Ertrag und vor sonstigen Steuern und vor Abschreibungen auf Finanzanlagen beträgt EUR -62,3 Mio. (Vorjahr: EUR -41,4 Mio.).

Die Geschäftsführung der Gesellschaft ist von einem negativen Jahresergebnis von ca. EUR -40 Mio. für das Geschäftsjahr 2025/26 ausgegangen (Prognose ohne Effekte aus den Gewinnabführungsverträgen, Abschreibungen auf das Finanzanlagevermögen und ohne Effekte aus den Verschmelzungen). Die Abweichung zum erzielten Ergebnis ist vor allem auf bei der Abwicklung der laufenden Großprojekte teilweise ungeplante Kostensteigerungen aus allen Bereichen der Lieferkette zurückzuführen, die die jeweilige operative Marge belastet haben. Darüber hinaus kam es zu Verschiebungen von Abnahmeterminen und damit einhergehende fehlende Umsatzrealisierungen. Zusätzlich ergab sich durch das realisierte Produktionsvolumen eine größere als geplante Gemeinkostenunterdeckung.

Die Effekte aus den Ergebnisabführungsverträgen mit der ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin, mit der ALSTOM Signal GmbH, Braunschweig (1. Halbjahr GJ 2025/26), der ALSTOM Drives GmbH, Berlin (1. Halbjahr GJ 2025/26), und der ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal, hatten wir in der Prognose nicht antizipiert (im Ist insgesamt EUR -163,2 Mio.).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Umsatzerlöse von EUR 438,6 Mio. (Vorjahr: EUR 431,2 Mio.) erzielt.

Für die Gesellschaft hat die Geschäftsführung – ohne Effekte aus den Verschmelzungen – eine Prognose von EUR 300 Mio. Umsatzerlösen abgegeben. Dieses Ziel konnte erreicht werden. Aufgrund der Verschmelzung wurde eine Steigerung der Umsatzerlöse erzielt.

Die Umsatzrendite, d. h. das Verhältnis des EBIT zu den Umsatzerlösen, beträgt -14,2 % (Vorjahr: -9,6 %).

Unter Berücksichtigung des Bestandsaufbaus bei den unfertigen Erzeugnissen erzielte die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Gesamtleistung von EUR 1.313,2 Mio. (Vorjahr: EUR 782,8 Mio.). Der Bestandsaufbau bei den unfertigen Erzeugnissen resultiert im Wesentlichen daraus, dass bedeutende langlaufende Projekte der Gesellschaft in der Vorserien-Phase bzw. in der Anlaufphase zur Serienfertigung sind und die Zulasssung noch nicht erreicht haben. Damit einhergehend gab es zudem für einige der Projekte Terminverschiebungen, wodurch sich der Bestandsabbau verzögert hat. Der Materialaufwand beträgt im Verhältnis zur Gesamtleistung 64,3 % (Vorjahr: 69,2 %). Der hohe Anteil ist zum einem darauf zurückzuführen, dass überwiegend vollständige Systemkomponenten zum Einbau in die Fahrzeuge erworben werden. Zum anderen werden umfangreiche Dienstleistungen im Bereich der Montage und des Engineerings bezogen. Der Anteil kann von Geschäftsjahr zu Geschäftsjahr entsprechend der, der Fertigungstiefe und dem Anteil konzerninterner Dienstleistungen schwanken.

Der Personalaufwand beträgt EUR 254,6 Mio. (Vorjahr: EUR 186,9 Mio.). Die Steigerung des Personalaufwandes ist im Wesentlichen durch die Verschmelzungen verursacht, aber auch durch die jährlichen Lohn- und Gehaltssteigerungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr EUR 465,7 Mio. (Vorjahr: EUR 163,1 Mio.). Die wesentlichste Kostenbestandteile sind die Konzernabgaben in Höhe von EUR 82,4 Mio. (Vorjahr: EUR 47,1 Mio.) und die Effekte aus der Kapitalkonsolidierung im Zusammenhang mit den Verschmelzungen in Höhe von EUR 71,3 Mio. (Vorjahr: EUR 0,0 Mio.) Bezüglich der weiteren Kostenbestandteile der sonstigen betrieblichen Aufwendungen verweisen wir auf den Anhang.

Das Zinsergebnis von EUR 0,4 Mio. (Vorjahr: EUR -13,3 Mio.) trug positiv zum Jahresergebnis bei. Darin enthalten sind Erträge, im Vorjahr Aufwendungen, in Bezug auf die Bewertung der

Pensionsrückstellungen in Höhe von EUR 3,5 Mio. (Vorjahr: EUR -1,9 Mio.) und das Zinsergebnis mit verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 2,5 Mio. (Vorjahr: EUR -9,3 Mio.). Darüber hinaus haben wir allerdings auch Zinszahlungen an Dritte in Höhe von EUR -5,6 Mio. (Vorjahr: EUR -2,6 Mio.) geleistet.

Darüber hinaus wurde das Jahresergebnis durch eine Gewinnabführung (Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen) in Höhe von EUR 6,9 Mio. (Vorjahr: EUR 81,7 Mio.) positiv beeinflusst.

Die Verlustübernahmen (Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen) betragen in Summe EUR -170,1 Mio. (Vorjahr: EUR -18,5 Mio.) und haben das Jahresergebnis negativ beeinflusst.

Finanzlage

Im Rahmen der Forderungen gegen verbundene Unternehmen werden zum 31. März 2026 liquide Mittel in Höhe von EUR 716,6 Mio. (Vorjahr: EUR 311,6 Mio.) ausgewiesen, die entsprechend dem abgeschlossenen Cash-Pool-Vertrag in der aktuellen Fassung vom Januar 2021 unmittelbar bei dem Treasury-Center der ALSTOM-Holding in Paris angelegt sind.

Unsere direkte Muttergesellschaft ALSTOM HOLDINGS S.A. hat im Geschäftsjahr 2025/26 eine Zuzahlung in unsere Kapitalrücklage in Höhe von EUR 675,0 Mio. geleistet.

Darüber hinaus bestanden sowohl zum 31. März 2026, als auch zum 31. März 2025 Guthaben bei Kreditinstituten in geringem Umfang. Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten sind, wie im Vorjahr, nicht vorhanden.

Der Net Cashflow der Gesellschaft, d.h. der Unterschiedsbetrag bei den quasi liquiden Mitteln zuzüglich der Guthaben und abzüglich der Verbindlichkeiten bei den Kreditinstituten zwischen dem 31. März 2026 und dem 31. März 2025, beläuft sich auf EUR 393,4 Mio. (Vorjahr: EUR 192,3 Mio.).

Der Net Cashflow ist vor allem durch die Zuzahlung in die Kapitalrücklage (EUR 675,0 Mio.) und die Einzahlungen aus den Ergebnisabführungsverträgen des Vorjahres (EUR 63,2 Mio.) deutlich positiv. Beim operativen Net Cashflow hat die Gesellschaft die Erwartungen der Geschäftsführung deutlich verfehlt. Aufgrund der Verzögerungen in den laufenden Projektabwicklungen wurden geringere Zahlungen an externe Lieferanten geleistet, diese konnten aber durch die geringeren Zahlungseingänge der Kunden nicht kompensiert werden.

Die Liquidität war während des gesamten Geschäftsjahres gewährleistet.

Vermögenslage

	31.03.2026 EUR Mio.	31.03.2026 Stand alone EUR Mio.	31.03.2025 EUR Mio.
Anlagevermögen	960,6	1.066,3	1.280,9
Kurzfristig gebundenes Vermögen	1.205,9	1.119,2	791,1
Eigenkapital	421,1	490,0	199,1
Langfristige Verbindlichkeiten	136,9	107,9	121,5
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1.608,5	1.587,6	1.751,5

Die Gesellschaft hat von dem Wahlrecht nach § 268 Absatz 5 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht, erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen offen von den Vorräten abzusetzen.

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. März 2026 zu 58,1 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vorjahr 25,0 %). Die Veränderung im Geschäftsjahr ist verursacht durch die Abschreibungen von Beteiligungsbuchwerten, die Effekte aus der Verschmelzung und durch die Zuzahlung in die Kapitalrücklage.

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde die Bewertungsmethode für die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen gegenüber dem Vorjahr geändert. Die Änderung betrifft insbesondere die Ermittlung und Berücksichtigung drohender Verluste aus langfristigen Verträgen.
Bis einschließlich des Geschäftsjahres 2024/25 wurden drohende Verluste auf Grundlage des Auslieferungsgrads der Projekte ermittelt. Darüber hinaus wurden für Zwecke der handelsrechtlichen Bewertung die der Projektkalkulation zugrunde liegenden Projektkosten um Konzernumlagen sowie Zuschläge für unvorhersehbare Risiken angepasst.
Im Zuge der Verschmelzung mit der ehemaligen ALSTOM Signal GmbH und der ALSTOM Drives GmbH sowie der weiteren Harmonisierung der Bewertungsmethoden innerhalb der deutschen ALSTOM Gesellschaften wurde die Bewertungsmethode im Geschäftsjahr 2025/26 angepasst. Drohende Verluste werden nunmehr auf Grundlage des Fertigstellungsgrads ermittelt, wobei sich dieser aus dem Verhältnis der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Projektkosten zu den erwarteten Gesamtprojektkosten ergibt. Die bislang vorgenommenen HGB-spezifischen Anpassungen der Projektkosten um Konzernumlagen und Zuschläge für unvorhersehbare Risiken entfallen.
Die Änderung der Bewertungsmethode wurde vorgenommen, da die geänderte Methode nach Einschätzung der Geschäftsführung eine sachgerechtere Abbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse und des Fertigstellungsstands der langfristigen Projekte ermöglicht. Die damit verbundene Durchbrechung des Grundsatzes der Bewertungsstetigkeit ist durch die nach

Einschätzung der Geschäftsführung verbesserte Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage begründet.

Das gebundene Kapital, das sich aus der Differenz des kurzfristigen Vermögens und der kurzfristigen Verbindlichkeiten ergibt, verbesserte sich von EUR -960,4 Mio. auf EUR -402,6 Mio.

Als wesentliche Ursachen für die Veränderung des gebundenen Kapitals sind der Anstieg der unfertigen Erzeugnisse, der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen, der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und die Verminderung bei den erhaltenen Anzahlungen zu nennen.

Sachinvestitionen

Die Investitionen in Sachanlagen zuzüglich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau beliefen sich für das Geschäftsjahr 2025/26 auf EUR 23,9 Mio. (Vorjahr: EUR 9,2 Mio.), die vollständig aus vorhandenen finanziellen Mitteln finanziert wurden.

Die wesentlichen Zugänge sind in den Grundstücken und Bauten und in den Anlagen in Bau. Sie beinhalten im Wesentlichen den Kauf eines Grundstückes in Düsseldorf, Investitionen in die Infrastruktur unserer Werke, insbesondere in Salzgitter und Braunschweig (Service) und Investitionen in projektbezogene Anlagengüter.

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurde eine Gesamtleistung in Höhe von EUR 1.313,2 Mio. (Vorjahr: EUR 782,8 Mio.) mit 3,3 Mio. direkten Stunden (Vorjahr: 2,4 Mio.) erbracht.
Am 31. März 2026 wurden insgesamt 3.228 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen (davon aus der Verschmelzung 663) einschließlich 108 Auszubildenden und Praktikanten beschäftigt (am 31. März 2025 insgesamt 2.333).

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der operative Geschäftsverlauf für das Geschäftsjahr 2025/26 entspricht hinsichtlich der Ertragslage nicht unserer Erwartung. Auch bei der Finanzlage wurden unsere Erwartungen nicht erfüllt. Die Vermögenslage der Gesellschaft wurde, durch die nicht geplanten Abschreibungen der Beteiligungsbuchwerte im Finanzanlagevermögen maßgeblich negativ beeinflusst.

III. Prognosebericht

Die Bundesregierung stellt im Jahreswirtschaftsbericht fest, dass die binnenwirtschaftliche Dynamik angesichts steigender Konsumausgaben und Investitionen im Jahr 2026 zunehmen

könnte. Anhaltende Reallohnzuwächse und staatliche Entlastungsmaßnahmen könnten die verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte erhalten. Hinzu soll eine allmähliche Verbesserung der Arbeitsmarktperspektiven im Jahresverlauf kommen, die das Konsumklima zusätzlich stärken dürfte. Auch die Investitionen dürften nach mehreren Jahren des Rückgangs im Jahresverlauf 2026 wieder zunehmen. Besonders die Ausrüstungsinvestitionen profitieren von höheren Verteidigungs- und Infrastrukturinvestitionen. Auch die Investitionen in geistiges Eigentum, insbesondere in Digitalisierung, Forschung und Entwicklung könnten Impulse geben. Der Außenhandel bleibt hingegen ein struktureller Schwachpunkt. Die globalen Rahmenbedingungen sind weiterhin von geopolitischen Spannungen, gestiegenem Protektionismus und einer schwächeren internationalen Nachfrage geprägt. Insbesondere die anhaltende, latente Drohung höherer US-Zölle sowie der zunehmende Wettbewerbsdruck aus China belasten die Exportperspektiven. Trotz einer robusten Nachfrage aus dem EU-Binnenmarkt ist 2026 erneut mit einem negativen Wachstumsbeitrag des Außenhandels zu rechnen.
Vor dem Hintergrund des Konflikts im Nahen Osten senkt die Bundesregierung im Rahmen der Frühjahrsprojektion ihre Wachstumserwartung für das deutsche Bruttoinlandsprodukt auf 0,5 Prozent für das Jahr 2026.
Die wirtschaftliche Entwicklung präsentiert sich ungünstiger als es zur Jahreswende erwartet wurde. Der Konflikt im Nahen Osten und die faktische Sperrung der Straße von Hormus führen weltweit zu Engpässen und Preisanstiegen für Energie und andere Rohstoffe. Insbesondere die höheren Preise treffen auch Unternehmen und private Haushalte in Deutschland.
Wesentlich für die weitere wirtschaftliche Entwicklung sind auch die Entwicklungen des Konfliktes im Nahen Osten. Entsprechend bestehen erhebliche Ungewissheiten.[3]

Basierend auf der Budgetplanung der Gesellschaft geben wir folgende Prognosen mit weiteren Anmerkungen ab:

Die Gesellschaft ist ein Auftragsfertiger, d. h. Aufträge müssen im Rahmen von Ausschreibungen in einem umkämpften Markt mit diversen Wettbewerbern gewonnen werden, bevor mit der Entwicklung, Fertigung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen oder anderen Produkten im Mobilitätsbereich begonnen werden kann. Insbesondere beim Auftragseingang und beim Net Cashflow – durch korrespondierende Kundenanzahlungen bei Vertragsunterschrift – sind die Prognosen mit einer deutlichen Unsicherheit behaftet.

Für das Geschäftsjahr 2026/27 wird mit einem guten Auftragseingang gerechnet. Der Auftragseingang wird nach aktuellen Erwartungen ca. das Vierfache (EUR 2.188,8 Mio.) von dem Auftragseingang des Geschäftsjahres 2025/26 (EUR 547,2 Mio.) betragen.

Die Umsatzerlöse werden sich um ca. 50 % im Verhältnis zu diesem Geschäftsjahr erhöhen. Die Gesamtleistung wird allerdings im Verhältnis zu diesem Geschäftsjahr unverändert bleiben.

[3] Bundesregierung (2026)

Es wird davon ausgegangen, dass sich das Jahresergebnis der Gesellschaft vor Ergebnisabführungsverträgen im unteren negativen dreistelligen Millionenbereich bewegen wird.

Der Cashflow aus operativer Tätigkeit und der Net Cashflow vor Ergebnisabführungsverträgen werden mit einem signifikanten dreistelligen Millionenbetrag negativ ausfallen.

In die Betrachtung sind keine Chancen und Risiken eingeflossen, die sich aus der Bewertung der Beteiligungen, aus den Ergebnisabführungsverträgen und aus möglichen Dividendenausschüttungen der deutschen Tochtergesellschaften ergeben können.

IV. Chancen- und Risikobericht

Das weiterwachsende nationale und internationale Verkehrsaufkommen und der daraus resultierende steigende Bedarf der Verkehrsgesellschaften an Schienenfahrzeugen und Serviceleistungen bieten der Gesellschaft zahlreiche Chancen, bergen aber auch die Gefahr von Risiken.

1. Risikobericht

Um den möglichen Risiken entgegenzuwirken, ist die Gesellschaft in das konzernweite Risikomanagementsystem eingebunden, welches mit geeigneten Instrumenten nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft minimiert.

Der wesentliche Teil des operativen Geschäftes ist die Entwicklung, Fertigung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen mit mehrjährigen Vertragslaufzeiten. Diese mehrjährigen Laufzeiten können zusätzliche Risiken verursachen, die durch erhöhte Unsicherheiten aufgrund der mit zunehmendem Prognosehorizont im Rahmen von Projektplanungen abnehmenden Planungspräzision verursacht sind. Diese Risiken können sich z. B. in den Bereichen der Forschung und Entwicklung, Beschaffung und Fertigung auswirken und zu ungeplanten Mehrkosten, Änderungen von Preisniveaus im Zeitablauf, Terminschwierigkeiten, Auslastungsschwankungen sowie der Notwendigkeit einer Finanzierung des gebundenen Kapitals führen. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit der Zulassung von Fahrzeugtypen sowie der Auslieferung an Kunden zu vergleichbaren Auswirkungen führen.

Vorstehend genannte Risiken können im Laufe eines Projektes zu nicht unerheblichen Abweichungen tatsächlicher Kosten gegenüber geplanten Kosten führen. Daher gilt die besondere Aufmerksamkeit der Unternehmensleitung der Auftragsverfolgung durch alle mit der Projektabwicklung betrauten Bereiche und der Bewertung von Auftragsrisiken von der Angebotsphase bis zum Auftragsende. Wesentliche Instrumente sind eine zeitnah mitlaufende Kalkulation und eine permanente Risikobeurteilung. Hierbei erkennbare Belastungen des aktuellen wie des zukünftigen Ergebnisses werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Im vergangenen Geschäftsjahr berichtete die Gesellschaft über das Risiko, dass zwei Kunden den Rücktritt von den jeweiligen Verträgen angedroht hatten. Die Geschäftsführung konnte das Risiko einer Kündigung im abgelaufenen Geschäftsjahr wesentlich mitigieren. Eine Maßnahme war der Erwerb der Beteiligung der deutschen Tochtergesellschaft eines für die beiden Verträge kritischen Lieferanten. Hierdurch wird die Verfügbarkeit der benötigten Komponenten deutlich verbessert. Zeitgleich zum Erwerb der Beteiligung wurde ein Vergleich mit dem ehemaligen Anteilseigner der erworbenen Gesellschaft erzielt. Die Geschäftsführung ist überzeugt, dass die eingeleiteten Maßnahmen geeignet sind, die Verträge im Rahmen der Instandhaltungsmaßnahmen zur Zufriedenheit der Kunden erfüllen zu können.

Zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres wurde die Geschäftsführung über ein technisches Problem bei einer wesentlichen Produktplattform informiert. Die Gesellschaft hat nach dem Bilanzstichtag umgehend Analysen zur Beseitigung des Mangels eingeleitet und befindet sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2025/26 in der Validierungsphase der Lösung. Gemäß dem aktuellen Zeitplan erwartet die Geschäftsführung, dass im folgenden Geschäftsjahr die technische Lösung vollständig umgesetzt wird und die notwendigen Reparaturen erfolgen. Die Gesellschaft hat die betroffenen Kunden informiert und diese werden fortlaufend über den Fortschritt der Reparaturen informiert. Die sich hieraus ergebenden Risiken sind in den Projekten entsprechend berücksichtigt. Auf Basis der vorliegenden Informationen aus der Fachabteilung und den eingeleiteten Mitigationen, schätzt die Geschäftsführung das Risiko als sehr gering ein.
In diesem Zusammenhang befindet sich die Gesellschaft in der Umsetzung von Maßnahmen, die die Fehlererkennung von der Zugerprobung in die Entwicklungs- und Konstruktionsphase vorzuverlagern und zugleich konsequente Right-First-Time-Prinzipien zu etablieren. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass Funktionalität sowie Software- und Elektro-Konfigurationen bereits im ersten Ausführungszyklus mit dem erforderlichen Reifegrad bereitgestellt werden.

Die sich ggf. bei mehrjährigen Lieferverträgen ergebenden Preisänderungsrisiken auf dem Beschaffungs- und Absatzmarkt werden z. T. durch vertraglich fixierte Preisgleitformeln mit Lieferanten und Kunden minimiert. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit als gering und die finanziellen Auswirkungen als nicht wesentlich ein. Dieses wir u. a. durch Nachverhandlungen sichergestellt.

Risiken im Zusammenhang mit Fremdwährungen werden mittels Devisentermingeschäften auf Konzernebene kompensiert. Auf Grund der internationalen Geschäftsbeziehungen und der damit einhergehenden Fakturierung in Fremdwährung können Wechselkursschwankungen entstehen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden diese Fremdwährungsgeschäfte mittels Devisentermingeschäften konzernintern kursgesichert. Für weitere Ausführungen verweisen wir auf die Darstellung im Anhang. Die Geschäftsführung schätzt die Eintrittswahrscheinlichkeit als gering und die finanziellen Auswirkungen als nicht wesentlich ein.

Mittelfristige Auslastungsrisiken können sich durch die Vergabeentscheidungen wichtiger Kunden ergeben. Zudem besteht die Gefahr, dass die Mittel in den maßgeblichen öffentlichen Haushalten Einfluss auf das Volumen der zukünftig zu veröffentlichenden Vergaben haben. Die Mitigation solcher Risiken erfolgt durch die Kapazitätsplanung, die es erlaubt, Engpässe zu erkennen und adäquate Maßnahmen einzuleiten. Die Geschäftsführung ist grundsätzlich verpflichtet, die Reihenfolge der Verträge einzuhalten. Eine Vergabeentscheidung wichtiger Kunden könnte eine Auswirkung auf das geplante Volumen in den kommenden 1-4 Jahren haben. Die Wahrscheinlichkeit, dass es hierdurch in gewissen Projekten Verzögerungen gibt, schätzt die Geschäftsführung als eher gering ein.

Die Gesellschaft hält sämtliche oder wesentliche Anteile an mehreren ALSTOM-Gesellschaften in Deutschland (siehe Anhang). Die Werthaltigkeit dieser Beteiligungen wird regelmäßig überprüft. Der Wert der Beteiligung an der ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin, (ATG) von EUR 864 Mio. hängt dabei im Wesentlichen von der erwarteten Margensteigerung in dieser Gesellschaft ab. Die Geschäftsführung geht davon aus, dass das Risiko einer weiteren Abwertung des Beteiligungsbuchwertes der ATG gering ist. Diese Einschätzung basiert auf der Annahme einer gegenüber dem Vorjahr stabilen Geschäftsplanung für den Planungszeitraum 31. März 2028 bis 31. März 2030.

Aus Sicht der Geschäftsführung sind auf der Basis der aktuellen Bewertungen keine der zuvor berichteten Risiken, weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit, bestandsgefährdend. Im Vergleich zum Vorjahr sieht die Geschäftsführung derzeit keine wesentliche Veränderung der Risikolage, so dass weiterhin davon ausgegangen werden kann, dass aus dem unternehmerischen Handeln den Herausforderungen, die sich aus den vorgenannten Risiken ergeben, erfolgreich begegnet werden kann.

2. Chancenbericht

Bezüglich der sich aus der Marktentwicklung und unserer Forschung und Entwicklung ergebenden Möglichkeiten, verweisen wir auf das Kapitel I.1. und I.2.

In den Vorjahren wurde eine Reihe von Initiativen im Rahmen des Transformationskonzeptes eingeleitet, um die ALSTOM Gesellschaften in Deutschland konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projektabwicklung und Liefertreue sowie Kosteneffizienz und Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Dabei werden die Spezialisierung und Neuausrichtung von Entwicklungs- und Produktionsstandorten, die veränderte Zuordnung von Projekten und neue Organisationsstrukturen, aber auch die schnellstmögliche Auslieferung von Produkten, angestrebt.

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen ALSTOM-Gesellschaften wurde des Weiteren im Vorjahr ein Standortkonzept ausgearbeitet, welches im Wesentlichen eine Anpassung an die erforderlichen Fertigungskapazitäten beinhaltet.
Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2023/24 beschlossen, die Personalkosten im indirekten Bereich zu optimieren. Dafür wurden EUR 3,5 Mio. zurückgestellt. Die verbleibende Rückstellung beträgt zum 31. März 2026 EUR 1,8 Mio.

ALSTOM als Eigentümer der ALSTOM Transport Deutschland GmbH und langjähriger Anbieter von Schienenfahrzeugprodukten sieht weiterhin eine Perspektive hinsichtlich der Auftragseingangs- und Ertragssituation in der Bahnindustrie und steht auch in Zukunft zum Standort Deutschland. Nach wie vor ist Deutschland ein bedeutender Markt mit wichtigen Kunden und einer großen Anzahl von Mitarbeitern innerhalb des ALSTOM-Konzerns.

3. Gesamtaussage

Basierend auf dem dargestellten Risikomanagementsystem sind trotz der erwirtschafteten und auch für das Folgejahr geplanten Verluste keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand unserer Gesellschaft gefährden könnten.

Aufgrund des bestehenden Cash-Pool-Vertrages hat die Gesellschaft Anspruch auf ausreichende Liquidität. Der Vertrag wurde nicht gekündigt. Seit Anfang April 2022 nimmt unsere Gesellschaft neben ihrer operativen Tätigkeit auch die Tätigkeit als Holdinggesellschaft in Deutschland für ALSTOM wahr (siehe oben und siehe Anhang). Aufgrund dieser Sonderrolle, aber auch durch den verbliebenen hohen Cash-Bestand im Cash-Pool gehen wir davon aus, dass im Interesse des ALSTOM Konzerns eine Kündigung nicht sinnvoll ist und daher nicht absehbar ist. Wir vertreten weiterhin die Ansicht, dass auch in den folgenden Geschäftsjahren ausreichend Liquidität zur Verfügung stehen wird.

Zur Sicherstellung einer nachhaltig zufriedenstellenden Ertragskraft sowie einer angemessenen Eigenkapitalsituation ist die Gesellschaft darauf angewiesen, dass die seit mehreren Jahren andauernde Ertragsschwäche nachhaltig überwunden wird. Darüber hinaus können auch die bestehenden Ergebnisabführungsverträge eine signifikante Auswirkung auf die Ertragslage und Eigenkapitalsituation unserer Gesellschaft haben. Im Bedarfsfall würden wir weiterhin die Rekapitalisierung durch die Gesellschafterin anstreben.

V. Umwelt-, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit (EHS) – lageberichtsfremde Angabe

Standorte Salzgitter und Braunschweig (Service)
EHS hat auch in diesem Jahr hohe Priorität an unserem Standort. Das Konzernziel lautet nach wie vor: „Keine schweren Unfälle und Stabilisierung der geringen Unfallhäufigkeitsrate der letzten Jahre".

Im Geschäftsjahr 2025/26 wurden keine Unfälle mit bleibenden gesundheitlichen Einschränkungen von Mitarbeitenden verzeichnet. Die vereinbarten Ziele IFR1 (Unfallrate mit Ausfalltagen) und TRIR (Unfallrate ohne Ausfalltage mit temporär angepasstem Arbeitsplatz) konnten nicht erreicht werden.
Im genannten Berichtszeitraum ereigneten sich ein Unfall (IFR1) von eigenen Mitarbeitenden und ein Unfall (IFR1) von Mitarbeitenden von Fremdfirmen.

Das Ergebnis der internen Prüfung (AZDP) für das Geschäftsjahr 2025/2026 betrug 87 %. Eine Herausforderung im genannten Berichtszeitraum lag darin, die AZDP-Anforderungen im Service Standort Braunschweig weiterzuentwickeln. Erfolgreich zu bemerken ist, dass der Standort im Berichtszeitraum erneut mit einem hervorragendem Auditergebnis von 86 % abgeschlossen hat.
Maßnahmen für sämtliche noch offenen kritischen AZDP-Anforderungen sind vereinbart und in Bearbeitung.

Um Vorgesetzte und Mitarbeitende für die tägliche Gefahren- und die Risikoerkennung am Arbeitsplatz weiter zu befähigen, haben wir die folgenden Programme permanent ausgerollt:

- SOV (Safety Observation Visit) Training mit Focus auf verhaltensbasierten TOP-DOWN Prinzip
- 12 Lebensrettende Regeln (Erweiterung des AZDPs)
- STOP THINK ACT - Verstärkung des positiven Sicherheitsverhaltens aller Mitarbeiter
- DDRM Training Day to Day Risk Management (tägliches Risikomanagement)
- PSIRE Training (Persönliche Sicherheit im Gleisbereich)
- Contractor Day (Workshop Führungsverantwortung Arbeitssicherheit für Fremdfirmen)

Durch die neue Struktur und die gezielte Kombination gemischter Teams aus allen Verantwortungsebenen mit unterschiedlichen Kompetenzen konnten regelmäßige System-

und Prozessprüfungen, Leistungskontrollen sowie Sicherheitsbegehungen erfolgreich etabliert werden. Die Beteiligung des obersten Managements sowie aller relevanten Führungskräfte an der konzernweiten Initiative „Safety Observation Visit" (SOV) ist stabil und nachhaltig verankert.

Zur kontinuierlichen Senkung des Energieverbrauches und der Reduktion der Treibhausgasemissionen durch die Produktion und den Gebäudebetrieb sind aktuell mehr als 10 Einzelmaßnahmen im Rahmen des CO_2-Reduktionsplans in der Planungs- und Umsetzungsphase.

Wie auch in den vorherigen Geschäftsjahren haben wir Grün-Strom-Zertifikate für 100 % des eigenen Verbrauches erworben.

Im November 2025 wurde die Gesellschaft nach DIN ISO 14001, 45001 und EMAS zertifiziert. Mit diesen Audits konnten wir den Nachweis erbringen, dass wir die Forderungen der geprüften Standards für Umweltschutz (ISO 14001) und Arbeitssicherheit/ Gesundheitsschutz (ISO 45001) erfüllt haben. Mit dem Auditergebnis wurde uns bestätigt, dass die Managementsysteme wirksam sind.

Die geltenden Rechtsvorschriften in Bezug auf Arbeitssicherheit und Umweltschutz wurden eingehalten und der Status der Konformität wird auf monatlicher Basis an die Geschäftsführung berichtet. Ein regelmäßiger Kontakt zu Behörden und Aufsichtspersonen wird gepflegt.

Standort Braunschweig (D&IS)
Im Einklang mit den konzernweiten Zielsetzungen, schwere Arbeitsunfälle zu vermeiden und eine Unfallhäufigkeitsrate von null zu erreichen, dient der Jahresbericht der Bewertung von Risiken und der Ableitung geeigneter Maßnahmen zur Stärkung des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes.
Im Berichtszeitraum wurden regelmäßige Begehungen sowie Prüfungen, u. a. nach ISO 45001 und ISO 14001, erfolgreich durchgeführt. Die Ergebnisse ermöglichten die Überprüfung bestehender Standards und die Identifizierung weiterer Optimierungspotenziale.
Darüber hinaus wurden Erste-Hilfe-Fälle und Beinahe-Ereignisse (Near Misses) systematisch erfasst und ausgewertet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Weiterentwicklung der Schutz- und Präventionsmaßnahmen ein. Ergänzend fand eine Gesundheitswoche statt, die den Mitarbeitenden vielfältige Angebote zur Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden am Arbeitsplatz bot.
Das Ziel „Null Unfälle" wurde im Berichtszeitraum erreicht und unterstreicht das hohe Sicherheitsbewusstsein der Mitarbeitenden sowie die Wirksamkeit der etablierten Arbeitsschutzmaßnahmen.

Standort Mannheim (D&IS)

Im Fokus von EHS in Mannheim stehen insbesondere die Vermeidung von Arbeitsunfällen, die konsequente Einhaltung der gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen sowie die kontinuierliche Verbesserung des Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutzes.

Im Berichtszeitraum wurden keine Arbeitsunfälle verzeichnet. Damit weist der Standort Mannheim D&IS eine sehr gute Arbeitssicherheitsperformance auf.

Auch bei den präventiven Sicherheitsaktivitäten zeigt sich eine positive Entwicklung. Die Kennzahl für Safety Observation Visits (SOV) am Standort Mannheim D&IS liegt bei 0,18 und damit über dem vereinbarten Zielwert von 0,15. Die aktive Durchführung von SOVs unterstützt die frühzeitige Erkennung unsicherer Zustände und Verhaltensweisen und trägt zur weiteren Stärkung der Sicherheitskultur am Standort bei.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Umsetzung der AZDP (ALSTOM Zero Deviation Policy). Beim letzten formellen AZDP-Audit im Oktober 2025 erzielte der Standort Mannheim (gemeinsames Audit aller Produktlinien) einen Erfüllungsgrad von 68 %. Die aus dem Audit resultierenden Maßnahmen beziehungsweise Feststellungen konnten inzwischen zum Großteil geschlossen werden. Die noch offenen Punkte werden im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses weiterverfolgt.

Um Führungskräfte und Mitarbeitende weiterhin für Gefahren und Risiken am Arbeitsplatz zu sensibilisieren und aktiv in die EHS-Prozesse einzubinden, werden die etablierten Maßnahmen kontinuierlich fortgeführt. Hierzu gehören insbesondere Safety Observation Visits (SOV), geplante General Inspections (PGI), die Beteiligung der Mitarbeitenden an Gefährdungsbeurteilungen und Arbeitsplatzbewertungen sowie der Near-Miss-Melde- und Korrekturmaßnahmenprozess. Ergänzend werden regelmäßig EHS-Schulungen, Toolbox Talks und Awareness-Aktivitäten durchgeführt.

Der Arbeitsschutzausschuss (ASA) ist am Standort etabliert und tagt regelmäßig. Sicherheitsbeauftragte (SiBe), Ersthelfer und Brandschutzhelfer sind aktiv in die Arbeitsschutzorganisation eingebunden. Interne EHS-Audits, Prozessüberprüfungen und die konsequente Nachverfolgung vereinbarter Maßnahmen unterstützen die kontinuierliche Verbesserung des EHS-Managementsystems.

Die Einhaltung der geltenden gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen wird durch interne und externe Audits überwacht. Ein Kataster der für den Standort relevanten Gesetze, Vorschriften und Standards ist vorhanden. Wesentliche regulatorische Änderungen mit Einfluss auf den Zertifizierungsumfang wurden nicht festgestellt.

Das Umwelt- und Arbeitsschutzmanagement wird entsprechend den Anforderungen der ISO 14001, ISO 45001 und EMAS geführt. Der Geltungsbereich des Umweltmanagementsystems bezieht sich ausschließlich auf den Standort Mannheim; Niederlassungen und Kundenstandorte sind nicht Bestandteil dieses Geltungsbereichs. Die relevanten Umweltaspekte und EHS-Ziele werden gegenüber den Mitarbeitenden kommuniziert. Maßnahmen zur Förderung des Umweltbewusstseins und zur Abfalltrennung sind Bestandteil der Umweltstrategie.

Aus EHS-Sicht wurden durch die derzeitigen Veränderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Wirksamkeit des Umweltmanagementsystems oder des Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystems festgestellt. Die bestehenden Umweltaspekte, Arbeitsschutzrisiken, rechtlichen Verpflichtungen und Notfallregelungen bleiben weiterhin relevant und werden regelmäßig überprüft. Zusätzliche grundlegende Änderungen am Managementsystem sind derzeit nicht erforderlich.

Standort Hennigsdorf (Components)
Auch der Standort verfolgt die konzernweiten Ziele, schwere Arbeitsunfälle zu vermeiden und eine Unfallhäufigkeitsrate von Null anzustreben. Der Jahresbericht dient dazu, Schwachstellen zu identifizieren, präventive Maßnahmen abzuleiten und den Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz kontinuierlich zu verbessern.
Im Berichtszeitraum wurden drei Erste-Hilfe-Fälle sowie mehrere Beinaheunfälle (Near Misses) gemeldet, nachverfolgt und dokumentiert, um potenzielle Gefährdungen frühzeitig zu erkennen und geeignete Präventionsmaßnahmen abzuleiten. Zudem ereignete sich ein meldepflichtiger Arbeitsunfall (LTA) im Bereich Logistik; daraufhin wurden die Gefährdungsbeurteilung und Betriebsanweisung angepasst, technische Verbesserungen umgesetzt sowie die Mitarbeitenden erneut unterwiesen.

Zur weiteren Stärkung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Betriebsarzt Impfkampagnen durchgeführt, gemeinsame Begehungen begleitet sowie die quartalsweisen ASA-Sitzungen vorbereitet und durchgeführt. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden der Mitarbeitenden durch einen Gesundheitstag mit verschiedenen Präventions- und Gesundheitsangeboten sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM).

Zur Bewertung psychischer Belastungen wurde gemeinsam mit der Gesundheitskoordinatorin, der Geschäftsführung, den Führungskräften, dem Betriebsrat und EHS die Umfrage zur Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastungen entwickelt. Begleitend dazu wurde ein bereichsübergreifender Arbeitskreis eingerichtet, der sich regelmäßig zur Vorbereitung, Umsetzung und Begleitung der Befragung austauschte. Nach dem Rollout der Umfrage wurden die Ergebnisse analysiert und bewertet, um daraus geeignete Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des betrieblichen Gesundheitsmanagements abzuleiten.

Im Sinne der kontinuierlichen Verbesserung wurden zudem das digitale Gefahrstoffkataster in PLEVO weiter aufgebaut und gepflegt sowie die Einführung einer Arbeitsmitteldatenbank vorbereitet, um Transparenz, Dokumentation und die rechtskonforme Verwaltung von Arbeitsmitteln und Gefahrstoffen weiter zu stärken.

Parallel dazu wurde im Oktober 2025 die Ausbildung zur Fachkraft für Arbeitssicherheit begonnen, mit dem Ziel, diese im Geschäftsjahr 2026/27 erfolgreich abzuschließen.

Des Weiteren wurde im Berichtsjahr das AZDP-Audit mit 87 % und damit über dem vorgegebenen CNE-Ziel von 85 % ohne Abweichungen abgeschlossen. Auch die externen Audits bestätigten die Wirksamkeit des EHS-Managementsystems. Die Zertifizierungen nach ISO 14001, ISO 45001 und EMAS blieben ohne Beanstandungen bestehen. Darüber hinaus wurden EHS-relevante Audits begleitet sowie die Kennzahlen für Gesundheit, Arbeitssicherheit und Umweltschutz regelmäßig erfasst und ausgewertet.

Die Audit-Ergebnisse sowie die laufende Erfassung von EHS-Kennzahlen bilden dabei die Grundlage für eine nachhaltige und kontinuierliche Verbesserung der Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltstandards am Standort.

VI. Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 36 i. V. m. § 52 Abs. 2 Satz 2 GmbHG erforderliche Festlegung der Zielgrößen für den Anteil von Frauen in Führungspositionen und im Aufsichtsrat ist bislang wie folgt umgesetzt worden:

Bereits 2015 hat der Aufsichtsrat Vorgaben für Zielgrößen und Fristen zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern getätigt und die Umsetzung kontrolliert.

Mit Beschluss vom 19. Mai 2021 hat sich der Aufsichtsrat erneut verpflichtet, bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2024/2025 die Zielgröße von 30 % als Frauenanteil bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrates aufrecht zu erhalten. Die Festlegung soll nach dem Prinzip der sog. Getrennterfüllung bezogen auf die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter erfolgen. Die Zielvorgabe wurde im Zuge personeller Änderungen bzw. bei der Neubestellung von Mitgliedern des Kontrollgremiums im November 2021 erfüllt. Zum 31. März 2026 sind 3 Frauen und 9 Männer im Aufsichtsrat.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat am 19. Mai 2021 beschlossen, dass die Geschäftsführung mittelfristig auch weibliche Mitglieder haben soll. Im Falle einer Neubestellung eines Mitglieds der Geschäftsführung ist bei gleicher Eignung dem nicht in der Geschäftsführung vertretenen Geschlecht der Vorrang zu geben. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (30. September 2026) sind 3 Frauen und ein Mann in der Geschäftsführung.

Die Geschäftsführung möchte sich auch weiterhin bei der Festlegung der Zielgröße für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung an den Vorgaben der ALSTOM-Gruppe orientieren. Danach beträgt die Mindestzielquote von Frauen in Führungs-

und Fachpositionen mindestens 28 %.[4] Die Geschäftsführung beabsichtigt, dieses Ziel bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2027/2028 zu erreichen.

Die erste Führungsebene umfasst die verschiedenen und gemäß Geschäftsverteilungsplan an die einzelnen Mitglieder der Geschäftsführung berichtenden Bereiche. Die zweite Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung umfasst diejenigen Personen, die an den engeren Führungskreis berichten und diesem unterstellt sind. Die Frauenquote beträgt 19 % (Stand August 2026).

Es sind weitere erhebliche Anstrengungen notwendig, um die Zielgrößen zu erreichen. Die Geschäftsführung sieht folgende Einflussfaktoren, die sich nachteilig auf die Zielerreichung auswirken:

- Bewerberrückgang: Die Rekrutierung von weiblichen Fachkräften für Stellen mit vorrangigem Anforderungsprofil im technisch-naturwissenschaftlichen Bereich gestaltet sich schwierig. Der allgemeine Rückgang der Absolventenzahlen an Fach- und Hochschulen trägt hierzu bei.
- Externer Wettbewerb: Der ALSTOM-Konzern konkurriert in der Region Niedersachsen, aber auch Berlin mit einer sehr starken Automobil-, Zulieferer- und IT-Industrie.

Der Aufsichtsrat wird die Einhaltung der Vorgaben und diesbezüglichen Maßnahmen auch künftig kontrollieren und sich zusammen mit der Geschäftsführung für eine Verbesserung der gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern einsetzen.

Salzgitter, den 28. Oktober 2026

ALSTOM Transport Deutschland GmbH

Marco Michel Claire Lepelletier Kirsten Runge Elisabeth Böhm

[4] Siehe Zielgrößen der ALSTOM-Gruppe zu »Diversity and Inclusion«, weitere Informationen und Unterlagen https://www.ALSTOM.com/company/commitments/diversity-and-inclusion Dort auch mit weiteren Nachweisen zum gegenwärtigen Anteil von Frauen in Führungs- und Fachpositionen von 23,1 % (Stand 03/2021) und »Diversity policy«.