

Testatsexemplar

**Jahresabschluss zum
31. März 2025
und Lagebericht für
das Geschäftsjahr 2024/2025**

ALSTOM Transportation Germany GmbH
Berlin

Forvis Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

132537

INHALTSVERZEICHNIS

Bestätigungsvermerk

1. Bilanz zum 31. März 2025
2. Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr
vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025
3. Anhang für das Geschäftsjahr vom
1. April 2024 bis zum 31. März 2025
4. Lagebericht für das Geschäftsjahr vom
1. April 2024 bis zum 31. März 2025

Allgemeine Auftragsbedingungen

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der ALSTOM Transportation Germany GmbH – bestehend aus der Bilanz zum 31. März 2025 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der ALSTOM Transportation Germany GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. März 2025 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Lageberichts:

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) in Kapitel 4.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen:

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen der Gesellschaft bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

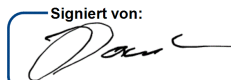
Berlin, 30. Oktober 2025

Forvis Mazars GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Signiert von:

2E034A8DFDA3494...

Pierre Zapp
Wirtschaftsprüfer

Signiert von:

CEF97FFA39A94A8...

Dr. Joachim Dannenbaum
Wirtschaftsprüfer



ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin
Bilanz zum 31. März 2025

AKTIVA	31.03.2025		31.03.2024	PASSIVA	31.03.2025		31.03.2024
	EUR	EUR	TEUR		EUR	EUR	TEUR
A. ANLAGEVERMÖGEN							
I. Immaterielle Vermögensgegenstände							
Auftragsbestand, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	831.652,78		836	I. Gezeichnetes Kapital	16.581.550,00		16.582
		831.652,78	836	II. Kapitalrücklage	329.055.353,74		329.055
II. Sachanlagen				III. Jahresergebnis	0,00		0
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	68.066.238,11		70.238			345.636.903,74	345.637
2. Technische Anlagen und Maschinen	46.571.776,00		86.340				
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.222.687,46		8.493	1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	394.626.614,16		406.413
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	28.305.573,11		198.268	2. Steuerrückstellungen	2.179.605,27		2.180
		146.166.274,68	363.339	3. Sonstige Rückstellungen	732.170.271,42		798.869
III. Finanzanlagen					1.128.976.490,85		1.207.462
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	38.869.192,50		11.538				
2. Beteiligungen	725.402,68		725	C. VERBINDLICHKEITEN			
		39.594.595,18	12.263	1. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0,00		96.863
		186.592.522,64	376.439	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	346.947.350,17		293.749
B. UMLAUFVERMÖGEN				3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	233.443.968,33		200.231
I. Vorräte				4. Sonstige Verbindlichkeiten	7.257.903,47		28.617
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	337.096.144,42		223.231	davon aus Steuern EUR 7.086.286,08 (Vj. TEUR 7.821)			
2. Unfertige Erzeugnisse	1.451.931.850,09		860.720	davon im Rahmen der sozialen Sicherheit EUR 0,00 (Vj. TEUR 0)			
3. Fertige Erzeugnisse	13.326.250,85		135				
4. Geleistete Anzahlungen	136.467.351,50		145.452				
5. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-1.484.628.579,99		-1.229.538				
		454.193.016,87	0			587.649.221,97	619.460
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		63.370.397,48	0
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	231.555.530,35		237.379				
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.122.649.786,63		1.465.972				
3. Sonstige Vermögensgegenstände	127.268.961,14		84.417				
		1.481.474.278,12	1.787.768				
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten							
		608.116,16	777				
		1.936.275.411,15	1.788.545				
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN							
		2.765.080,25	7.575				
		2.125.633.014,04	2.172.559			2.125.633.014,04	2.172.559

ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis 31. März 2025

	01.04.2024 - 31.03.2025	01.04.2023 - 31.03.2024
	EUR	TEUR
1. Umsatzerlöse	1.245.049.746,02	1.777.021
2. Erhöhung / Verringerung (-) des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	604.403.186,36	-228.669
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	3.805.721,21	2.904
Gesamtleistung	1.853.258.653,59	1.551.256
4. Sonstige betriebliche Erträge	278.948.061,88	381.702
davon Erträge aus der Währungsumrechnung EUR 63.918.205,46 (Vj. TEUR 66.993)		
5. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	852.723.146,82	845.627
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	220.781.157,15	149.845
	1.073.504.303,97	995.472
6. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	458.376.008,24	466.437
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	83.938.521,17	76.884
davon für Altersversorgung EUR 3.147.617,39 (Vj. TEUR 349)		
	542.314.529,41	543.321
7. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	20.346.359,19	18.583
8. Sonstige betriebliche Aufwendungen	534.878.718,98	650.614
davon Aufwendungen aus der Währungsumrechnung EUR 71.036.846,23 (Vj. TEUR 56.701)		
9. Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-38.837.196,08	-275.032
10. Erträge aus Beteiligungen und aus der Veräußerung von Beteiligungen	85.927.937,94	132.312
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 85.927.937,94 (Vj. TEUR 132.312)		
davon aus der Veräußerung von Beteiligungen EUR 10.527.549,80 (Vj. TEUR 114.389)		
davon aus Dividenden von verbundenen Unternehmen EUR 75.400.388,14 (Vj. TEUR 17.983)		
11. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	37.461.445,21	92.536
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 37.450.000,42 (Vj. TEUR 89.711)		
davon Erträge aus der Abzinsung EUR 0,00 (Vj. TEUR 2.609)		
12. Abschreibungen auf Finanzanlagen	0,00	595
davon aus verbundenen Unternehmen EUR 0,00 (Vj. TEUR 595)		
13. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.225.845,62	14.486
davon an verbundene Unternehmen EUR 6.448,25 (Vj. TEUR 3.209)		
davon Aufwendungen aus der Abzinsung EUR 0,00 (Vj. TEUR 6.866)		
	121.163.537,53	209.767
14. Ergebnis vor Steuern und vor Ergebnisabführung	82.326.341,45	-65.266
15. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7.115.850,22	-3.181
16. Sonstige Steuern	817.249,01	774
	7.933.099,23	-2.407
17. Jahresüberschuss (Vj.: Jahresfehlbetrag) vor Ergebnisabführung	74.393.242,22	-62.859
18. Auf Grund eines Ergebnisabführungsvertrages abgeführter Gewinn (Vj.: Erstatteter Verlust)	74.393.242,22	-62.859
19. Jahresüberschuss	0,00	0

ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin

Anhang für das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025

Allgemeine Hinweise

Die ALSTOM Transportation Germany GmbH hat ihren Sitz in Berlin und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Berlin (Charlottenburg), Register-Nummer HRB 64838 B.

Der vorliegende Jahresabschluss wurde gemäß §§ 242 ff. und §§ 264 ff. HGB nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den einschlägigen Vorschriften des GmbH-Gesetzes aufgestellt. Die ALSTOM Transportation Germany GmbH ist eine große Kapitalgesellschaft gemäß § 267 Abs. 3 HGB. Der Vergleichszeitraum ist das Geschäftsjahr vom 1. April 2023 bis zum 31. März 2024.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung vom 23. Januar 2023 wurde der Gesellschaftsvertrag der Gesellschaft geändert. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. April des Jahres und endet am 31. März des darauffolgenden Jahres.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Um die Klarheit zu verbessern, werden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten der Bilanz und Davon-Vermerke in diesem Anhang teilweise gesondert vorgenommen.

Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Der Abschluss der Gesellschaft wurde unter Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit (§ 252 Abs. 1 Nr. 2 HGB) aufgestellt.

Die Fortführung der Unternehmenstätigkeit wird durch die Einbindung der Gesellschaft in das Cash-Pool-System der ALSTOM HOLDINGS S.A. sichergestellt.

Für die Aufstellung des Abschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend:

Entgeltlich erworbene **immaterielle Vermögensgegenstände** sind zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bilanziert.

Die übrigen immateriellen Vermögensgegenstände werden entsprechend ihrer Nutzungsdauer um planmäßige lineare Abschreibungen vermindert.

Die Vermögensgegenstände des **Sachanlagevermögens** sind zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt. In die Herstellungskosten selbsterstellter Anlagen sind neben den Einzelkosten auch anteilige Gemeinkosten und durch die Fertigung veranlasste Abschreibungen einbezogen. Für Vermögensgegenstände des Sachanlagevermögens wird, soweit abnutzbar, ausschließlich die lineare Abschreibungsmethode mit Abschreibungsbeginn ab dem Monat des Zuges angewendet (pro-rata-temporis).

Ansprüche auf **Investitionszuwendungen** aus bereits vorliegenden Bescheiden und gestellten Anträgen werden bilanziert, sofern die Investition bis zum Bilanzstichtag getätigt wurde. Vereinbarte Investitionszuschüsse werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der begünstigten Vermögensgegenstände abgesetzt und mindern die Anschaffungs- und Herstellungskosten und damit die Abschreibungen über den Zeitraum ihrer Nutzungsdauer.

Die Abschreibungen wurden über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer vorgenommen. Bauten werden über eine Laufzeit von sieben bis 40 Jahren, technische Anlagen und Maschinen über eine Laufzeit von drei bis 25 Jahren abgeschrieben. Andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung werden über eine Laufzeit von ein bis zehn Jahren abgeschrieben.

Für selbständig nutzungsfähige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten von mehr als EUR 250 bis EUR 1.000 wird ein Sammelposten gebildet. Dieser wird über fünf Jahre linear abgeschrieben. Selbständig nutzungsfähige Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis EUR 250 wurden sofort als Betriebsausgabe behandelt.

Die **Finanzanlagen** sind zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Werten angesetzt, wenn voraussichtlich dauernde Wertminderungen eingetreten sind. Sofern die Gründe für die in vorangegangenen Geschäftsjahren vorgenommenen Abschreibungen nach § 253 Abs. 3 Satz 5 und 6 HGB nicht mehr bestehen, werden entsprechende Wertaufholungen, höchstens bis zu den historischen Anschaffungskosten, gemäß § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB vorgenommen.

Bei Gegenständen des Anlagevermögens werden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 S. 5 HGB berücksichtigt, sofern die Voraussetzungen einer voraussichtlich dauernden Wertminderung vorliegen. Sind die Gründe für einen niedrigeren Wertansatz gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 oder Satz 6 HGB entfallen, wird der niedrigere Wertansatz nicht mehr beibehalten.

Die **Vorräte** werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten unter Berücksichtigung des Niederstwertprinzips angesetzt.

Die ausgewiesenen Bestände an **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen** sind zu durchschnittlichen Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten am Bilanzstichtag bilanziert.

Entsprechend den Konzernvorgaben werden alle projektspezifischen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nicht bei den unfertigen Erzeugnissen aktiviert, sondern werden, ebenso wie die nicht projektspezifischen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ausgewiesen.

Die **unfertigen und fertigen Erzeugnisse** sind zu Herstellungskosten bewertet. Neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten, Fertigungslöhnen und Sondereinzelkosten wurden auch Fertigungs- und Materialgemeinkosten sowie der zurechenbare Anteil des Werteverzehrs des Anlagevermögens berücksichtigt; Fremdkapitalkosten und anteilige Kosten der allgemeinen Verwaltung wurden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. 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“).

Alle erkennbaren Risiken im Vorratsvermögen sind durch angemessene Abwertungen berücksichtigt.

Bei Vermögensgegenständen des Umlaufvermögens werden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 4 Satz 2 HGB berücksichtigt, um die Vermögensgegenstände mit ihrem beizulegenden Wert anzusetzen, sofern die Voraussetzungen einer Wertminderung vorliegen. Sind die Gründe für einen niedrigeren Wertansatz gemäß § 253 Abs. 4 Satz 2 HGB entfallen, wird der niedrigere Wertansatz gemäß § 253 Abs. 5 HGB nicht mehr beibehalten. Eine gebotene Wertaufholung für unfertige Erzeugnisse wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Bestandveränderungen ausgewiesen. Für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erfolgt der Ausweis der Wertaufholung in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Position Materialaufwand.

Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Die **erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen** sind zum Nennwert angesetzt. Sie werden von der Gesamtsumme der Vorräte abgesetzt. Ein eventuell verbleibender Betrag wird unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Bei den sonstigen Vermögensgegenständen werden außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 4 Satz 2 HGB berücksichtigt, um die Vermögensgegenstände mit ihrem beizulegenden Wert anzusetzen, sofern die Voraussetzungen einer Wertminderung vorliegen. Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden, sofern vorhanden, abgezinst.

Die **Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** sind aus Gründen der Verbesserung der Aussagefähigkeit des Abschlusses unsaldiert dargestellt worden.

Die **flüssigen Mittel** sind zum Nennwert angesetzt.

Als **aktive Rechnungsabgrenzungsposten** werden Ausgaben vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwand für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Die **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** werden nach handelsrechtlichen Grundsätzen unter Berücksichtigung zukünftiger Gehalts- und Rententrends sowie Fluktuations- und Sterbewahrscheinlichkeiten ermittelt.

Als Bewertungsmethode wurde die projizierte Einmalbeitragsmethode (Projected Unit Credit-Methode) angewendet.

Den ermittelten Werten liegt unter Verwendung der Heubeck-Richttafeln 2018 G ein Rechnungszinsfuß von 1,94 % zugrunde. Für diesen wurde im Geschäftsjahr der durchschnittliche Marktzinssatz der letzten zehn Jahre bei einer Restlaufzeit von 15 Jahren verwendet, der Vergleichszinssatz aus dem Durchschnitt der vergangenen sieben Jahre beträgt 2,01 %. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB beträgt EUR -3,3 Mio. (Vj. EUR 1,6 Mio.) und unterliegt einer Ausschüttungssperre. Die erwarteten Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 2,9 % berücksichtigt.

Die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen dienenden, dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogenen, Vermögensgegenstände (Deckungsvermögen im Sinne des § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB) wurden mit ihrem beizulegenden Zeitwert mit den Rückstellungen verrechnet.

Die **Steuerrückstellungen** enthalten alle erkennbaren Risiken. Die Bewertung erfolgt mit dem voraussichtlichen Erfüllungsbetrag im Rahmen einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung.

Die **sonstigen Rückstellungen** berücksichtigen alle ungewissen Verbindlichkeiten und drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften. Sie sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags (d. h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden abgezinst. Die sonstigen Rückstellungen umfassen Rückstellungen für Altersteilzeit, denen versicherungsmathematische Gutachten zugrunde liegen. Die Berechnungen basieren auf dem Altersteilzeitgesetz vom 23. Juli 1996 und den diesbezüglichen Betriebsvereinbarungen und Einzelverträgen. Den ermittelten Werten liegt unter Verwendung der Heubeck Richttafeln 2018 G ein Rechnungszinsfuß von 1,58 % zugrunde. Die erwarteten Lohn- und Gehaltssteigerungen wurden mit 2,9 % berücksichtigt. Rückstellungen für Jubiläumsverpflichtungen wurden unter Verwendung der Heubeck Richttafeln 2018 G mit einem Rechnungszinsfuß von 2,01 % sowie erwarteten Lohn- und Gehaltssteigerungen von 2,9 % bewertet.

Die Gesellschaft bildet den Aufwand für bestimmte Rückstellungen, bei deren Bildung die Zuordnung zu den einzelnen Aufwandsarten nicht von vornherein feststeht, im Wesentlichen für Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, für Garantieverpflichtungen sowie für fehlende Herstellkosten, in der Position sonstiger betrieblicher Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ab. Bei dem späteren tatsächlichen Eintritt des betreffenden Geschäftsvorfalles

wird der entstandene Aufwand (Primäraufwand) als solcher in den jeweiligen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung, im Wesentlichen im Personalaufwand und im Materialaufwand, ausgewiesen.

Um den Aufwand nicht doppelt ergebniswirksam werden zu lassen, stellt die Gesellschaft gleichzeitig einen Ausgleichsposten, der dem Verbrauch der Rückstellungen entspricht, in die sonstigen betrieblichen Erträge ein.

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt.

Als **passive Rechnungsabgrenzungsposten** werden Einnahmen vor dem Bilanzstichtag ausgewiesen, soweit sie Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen.

Fremdwährungsumrechnung

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden grundsätzlich mit dem Devisenkassamittelkurs zum Abschlussstichtag umgerechnet. Kurzfristige Forderungen sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Fremdwährung werden gemäß § 256a Satz 2 HGB ohne Berücksichtigung des Anschaffungskosten- sowie Realisationsprinzips mit dem Kurs am Abschlussstichtag bewertet.

Guthaben bei Kreditinstituten in fremder Währung werden aus Vereinfachungsgründen zum Stichtagskurs bewertet. Die Gesellschaft ist als Organgesellschaft in den Organkreis der ALSTOM Transport Deutschland GmbH einbezogen. Effektive und latente Steuern werden auf Ebene der Organträgerin, der ALSTOM Transport Deutschland GmbH, bilanziert.

Bewertungseinheiten

Bei bilanziell abzubildenden **Bewertungseinheiten** gemäß § 254 HGB wird die Durchbuchungsmethode verwendet.

Zur Absicherung der Fremdwährungsrisiken aus bilanzierten Fremdwährungsposten sowie schwebenden Verkaufs- bzw. Einkaufsgeschäften schließt die Gesellschaft entsprechende Devisentermingeschäfte, sogenannte Micro-Hedges, mit dem ALSTOM Konzern-Treasury (ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich)) ab, wodurch die Gesellschaft nur mittelbar an Transaktionen auf dem Finanzmarkt teilnimmt.

Zur Abbildung der sich im Rahmen einer Bewertungseinheit ergebenden gegenläufigen Wertänderungen wird die Durchbuchungsmethode angewendet, bei der sämtliche sich ausgleichenden gegenläufigen Wertänderungen und Zahlungsströme in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgswirksam erfasst werden. Die sich gegenläufig ausgleichenden Wertänderungen in Bezug auf nicht realisierte Erträge und Aufwendungen aus Kurssicherungsgeschäften sind in der Gewinn- und Verlustrechnung saldiert ausgewiesen worden.

Die Volumina dieser Transaktionen sind in den Erläuterungen zur Bilanz beschrieben.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2025 ist in einer gesonderten Übersicht (Anlage 1 zum Anhang) dargestellt.

Im Geschäftsjahr erfolgten im beweglichen Sachanlagevermögen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von EUR 4,2 Mio. (Vj. EUR 0 Mio.).

Die im Vorjahr vom Umlaufvermögen aus den unfertigen Erzeugnissen in das Sachanlagevermögen zu den technischen Anlagen und Maschinen (EUR 40,9 Mio.) sowie zu den Anlagen im Bau (EUR 177,3 Mio.) umgewidmeten Vermögensgegenstände reduzierten sich aufgrund eines Verkaufs dieser Vermögensgegenstände im Geschäftsjahr auf einen in den Anlagen im Bau ausgewiesenen Restbuchwert zum Ende des Geschäftsjahres in Höhe von EUR 6,3 Mio.

Finanzanlagen

Für die Beteiligungsübersicht wird auf die Anlage 2 zum Anhang verwiesen.

Das Finanzanlagevermögen hat sich zum Ende des Geschäftsjahres gegenüber dem Vorjahr durch den konzerninternen Kauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen erhöht. Die von der Gesellschaft gehaltene Beteiligung an der ALSTOM Holdings (Thailand) Ltd. in Höhe von 1,02 % wurde durch einen konzerninternen Kauf von Anteilen an dieser Gesellschaft auf 100 % erhöht. Des Weiteren wurde im Geschäftsjahr die von der Gesellschaft gehaltene Beteiligung an der ALSTOM Transportation Thailand Ltd. in Höhe von 49 % sowie die von der Gesellschaft gehaltene Beteiligung in Höhe von 100 % an der ALSTOM Holdings (Thailand) Ltd. in die im September 2023 gegründete ALSTOM Transport Systems (Thailand) Ltd. verschmolzen. Durch weitere konzerninterne Käufe der Gesellschaft von Anteilen an der ALSTOM Transport Systems (Thailand) Ltd. erhöhte sich die Höhe der Beteiligung an der ALSTOM Transport Systems (Thailand) Ltd. zum Ende des Geschäftsjahres auf 99,99 %.

Die in den Vorjahren vollständig abgeschriebene Beteiligung in Höhe von 74 % an der ALSTOM Rolling Stock (South Africa) Proprietary Ltd., Boksburg (Südafrika), wurde im Geschäftsjahr konzernintern veräußert.

Im Geschäftsjahr erfolgten keine Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 3 Satz 5 HGB aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung einer Beteiligung, um diese mit dem niedrigeren beizulegenden Wert am Bilanzstichtag anzusetzen (Vj.: Abschreibung auf die Beteiligung an der ALSTOM Transport Solutions Ltd., Taipei (Taiwan), in Höhe von EUR 0,6 Mio.).

Vorräte

Unter den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird sowohl das projektspezifische als auch das nicht projektspezifische Lagermaterial, neben dem Material für das Ersatzteilgeschäft der Gesellschaft, ausgewiesen.

Unter den Vorräten werden geleistete Anzahlungen an Gesellschafter in Höhe von EUR 0,4 Mio. (Vj. EUR 0,4 Mio.) ausgewiesen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.03.2025 TEUR	31.03.2024 TEUR
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	231.556	237.379
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(0)	(0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen*)	1.122.650	1.465.971
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(1.122.650)	(1.465.971)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(0)	(0)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 5 Jahren	(0)	(0)
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(211.684)	(197.730)
Sonstige Vermögensgegenstände	127.269	84.417
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(0)	(0)
	1.481.475	1.787.767

*) Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen umfassen zum 31.03.2025 TEUR 16.882 gegen Gesellschafter (Vj. TEUR 76.046).

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen anrechenbare ausländische Quellensteuern, Erstattungsansprüche aus inländischer Umsatzsteuer sowie nicht mehr dauernd dem Geschäftsbetrieb dienende Vermögensgegenstände aus der Umwidmung von Sachanlagevermögen zu den sonstigen Vermögensgegenständen des Vorjahres. Die sonstigen Vermögensgegenstände erhöhten sich zum Ende des Vorjahres durch eine Umwidmung von Sachanlagevermögen (Grund und Boden sowie Gebäude neben Anlagen im Bau) der Standorte Görlitz und Mannheim zum Umlaufvermögen in Höhe von EUR 26,2 Mio. Auf diese Vermögensgegenstände, die gemäß § 247 Abs. 2 HGB bereits zum Ende des vorherigen Geschäftsjahres nicht mehr dauernd dem Geschäftsbetrieb der Gesellschaft zu dienen bestimmt waren, erfolgte im Geschäftsjahr eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von EUR 15,7 Mio. gemäß § 253 Abs. 4 Satz 2 HGB, um die Vermögensgegenstände mit ihrem beizulegenden Wert anzusetzen.

Angabe zur Verrechnung von Vermögensgegenständen und Schulden nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB

	<u>TEUR</u>
Erfüllungsbetrag der verrechneten Schulden	395.808
Anschaffungskosten der Vermögensgegenstände	1.182
Beizulegender Zeitwert der Vermögensgegenstände	1.182
Verrechnete Aufwendungen	20
Verrechnete Erträge	20

Eigenkapital

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft ist zum Ende des Geschäftsjahres gegenüber dem Stand zum Ende des Vorjahres unverändert mit EUR 16,6 Mio. Es wird gehalten in Höhe von 89,9 % von der ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter, und in Höhe von 10,1 % von der ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich).

Zum Ende des Geschäftsjahres ist das Eigenkapital der Gesellschaft unverändert aufgrund des für das Geschäftsjahr wirksamen Ergebnisabführungsvertrages der Gesellschaft mit der ALSTOM Transport Deutschland GmbH.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen betreffen im Wesentlichen nachlaufende Herstellkosten im Rahmen der Kundenprojekte mit EUR 252,3 Mio. (Vj. EUR 325,6 Mio.), drohende Verluste aus schwebenden Geschäften mit EUR 77,4 Mio. (Vj. EUR 59,7 Mio.), Restrukturierung mit EUR 114,8 Mio. (Vj. EUR 140,8 Mio.), ausstehende Rechnungen für Gemeinkosten in Höhe von EUR 83,2 Mio. (Vj. EUR 49,1 Mio.) sowie Gewährleistungen mit EUR 93,9 Mio. (Vj. EUR 99,5 Mio.). Außerdem sind in dieser Position Rückstellungen für Pönale, noch abzugeltende Verpflichtungen aus Urlaubsansprüchen und Zeitguthaben, Altersteilzeit sowie für sonstige Risiken enthalten.

Verbindlichkeiten

	31.03.2025 TEUR	31.03.2024 TEUR
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen*)	1.484.629	1.326.400
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(671.031)	(486.862)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(813.598)	(839.538)
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	346.947	293.749
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(346.947)	(293.749)
- davon mit einer Restlaufzeit von 1 bis 5 Jahren	(0)	(0)
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen**)	233.444	200.231
- davon aus Lieferungen und Leistungen	(157.502)	(150.211)
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(233.444)	(200.231)
- davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(0)	(0)
Sonstige Verbindlichkeiten	7.258	28.617
- davon mit einer Restlaufzeit bis 1 Jahr	(7.258)	(28.617)
	2.072.278	1.848.997

*) Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen sind abweichend zur Bilanz brutto dargestellt. Sie umfassen solche von verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 219,3 Mio. (Vj. EUR 252,0 Mio.); davon von Gesellschaftern EUR 0 (Vj. EUR 0).

**) Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen umfassen auch solche gegenüber Gesellschaftern in Höhe von EUR 27,8 Mio. (Vj. EUR 20,5 Mio.).

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben in Höhe von TEUR 860,0 eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren (Vj. EUR 35,0 Mio.). Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen zum 31. März 2025 betragen nach Abzug der Anzahlungen, die aktivisch von den Vorräten abgesetzt wurden, EUR 0 Mio. (Vj. EUR 96,9 Mio.).

Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der im Geschäftsjahr aus dem Verkauf von 31 Zügen im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back-Vertrages resultierende Veräußerungspreis ist der Gesellschaft im Geschäftsjahr in voller Höhe zugeflossen. Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von EUR 63,4 Mio. beinhaltet die Einnahmen, die der Gesellschaft bis zum Bilanzstichtag zugeflossen sind und die Ertrag für eine bestimmte Zeit nach dem Bilanzstichtag sind.

Haftungsverhältnisse gemäß § 251 HGB

Es bestehen keine, gemäß § 251 HGB angabepflichtigen, Haftungsverhältnisse der Gesellschaft.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beläuft sich am Bilanzstichtag auf EUR 2.419,1 Mio. (Vj. EUR 2.220,6 Mio.), davon bestehen EUR 487,4 Mio. (Vj. EUR 1.031,1 Mio.) gegenüber verbundenen Unternehmen. Es handelt sich bei den sonstigen finanziellen Verpflichtungen um Verpflichtungen aus Bestellobligo sowie bestehenden Miet-, Pacht- und Leasingverträgen für Fahrzeuge, Computer und Immobilien.

Derivative Finanzinstrumente

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

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

Zum Bilanzstichtag bestanden 303 Kurssicherungsgeschäfte mit der ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich), mit einer maximalen Laufzeit bis zum 22. September 2028 und einem Volumen von EUR 172,3 Mio. für erwartete Zahlungseingänge von Kunden, EUR 436,3 Mio. für erwartete Zahlungen an Lieferanten sowie EUR 14,1 Mio. für erwartete Zahlungseingänge aus der Rückzahlung kurzfristiger Darlehen von verbundenen Unternehmen.

Der positive Marktwert der Devisentermingeschäfte beträgt TEUR 2.588,3, der negative Marktwert beträgt TEUR 11.531,8. 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.

Die vorstehend genannten Volumina ergeben sich auf Grund der Terminkurse (forward rate) der einzelnen Termingeschäfte und gliedern sich wie folgt nach den wichtigsten Währungen:

Für erwartete Zahlungseingänge von Kunden:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Mio.)	Betrag in Mio. EUR	Zeitwert in Mio. EUR
SEK	1.349,3	120,2	-4,1
CNH	122,5	15,9	0,3
ZAR	771,3	34,4	-2,4
ILS	0,0	0,0	0,0
SGD	2,6	1,8	0,0
USD	0,0	0,0	0,0
TOTAL		172,3	-6,2

Für erwartete Zahlungsausgänge an Lieferanten:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Mio.)	Betrag in Mio. EUR	Zeitwert in Mio. EUR
AUD	0,1	0,0	0,0
CAD	0,1	0,1	0,0
CHF	2,4	2,6	0,0
CNH	2.159,1	279,8	-3,6
GBP	0,2	0,2	0,0
DKK	33,1	4,5	0,0
INR	841,0	9,0	0,0
MXN	154,0	7,4	-0,6
PLN	245,4	55,8	1,0
SEK	562,2	50,5	1,2
USD	28,1	26,4	-0,5
SGD	0,0	0,0	0,0
TOTAL		436,3	-2,5

Für erwartete Zahlungseingänge aus Darlehensrückzahlungen:

Währung	Fremdwährungsbetrag (in Mio.)	Betrag in Mio. EUR	Zeitwert in Mio. EUR
ZAR	289,0	14,1	-0,3
TOTAL		14,1	-0,3

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.

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 verwendet (Vergleich der wertbestimmenden Parameter).

Der Jahresabschluss der Gesellschaft enthält zum Ende des Geschäftsjahres keine Buchwerte für derivative Finanzinstrumente.

Nicht in der Bilanz ersichtliche Geschäfte

Mit einigen Kunden sind nachträglich Zahlungsbedingungen, die auf den Zeitpunkt der Lieferung von Produkten abstellen, vereinbart worden. Die bisher übliche Gewährung von Anzahlungen ist damit entfallen. Als Reaktion auf die veränderten Zahlungsmodalitäten hat die Gesellschaft zur Finanzierung ihrer Produktionskosten im Wege einer echten Forfaitierung spezielle Anzahlungsforderungen aus den ursprünglichen Verträgen an Banken verkauft und Zahlungen entsprechend der ursprünglich vereinbarten Anzahlungen vereinbart. Im Geschäftsjahr wurden Einzahlungen in Höhe von EUR 22,0 Mio. generiert (Vj. EUR 119,9 Mio.).

Aus der echten Forfaitierung ergeben sich positive Auswirkungen in Bezug auf die Finanzlage durch den Erhalt liquider Mittel zur fristgemäßen Finanzierung von produktionsbedingten Auszahlungen und damit zur Sicherung der Produktionsprozesse der Gesellschaft. Die Quantifizierung dieses Vorteils ist abhängig vom Geschäftsverlauf und den hiermit bedingten Abrufen im Rahmen des Verlaufs der Projekte der Gesellschaft. Des Weiteren ist mit der echten Forfaitierung eine Risikominderung auf Seiten der Gesellschaft verbunden aufgrund der fehlenden Rückgriffsmöglichkeit gegenüber der Gesellschaft im Rahmen des erfolgten Verkaufs der Anzahlungsforderung.

In Bezug auf die Devisentermingeschäfte wird auf die erweiterten Anhangangaben zu den derivativen Finanzinstrumenten im Rahmen der Bilanzierung von Bewertungseinheiten verwiesen. Durch den Abschluss von Devisentermingeschäften ergeben sich positive Auswirkungen auf die Finanzlage aufgrund der Absicherung von Fremdwährungsrisiken.

Zu den bestehenden Operating Leasingverpflichtungen wird auf den Abschnitt „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ verwiesen. Die positiven Auswirkungen auf die Finanzlage ergeben sich aufgrund eines verminderten Liquiditätsbedarfs im Zeitpunkt des Beginns des zivilrechtlichen Leasingvertrages gegenüber einer Anschaffung mit einem erhöhten Liquiditätsbedarf im Zeitpunkt der Investition.

Zur Verlängerung der Zahlungsziele gegenüber ihren Lieferanten hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2012 eine Vereinbarung („Paying Agency Agreement“) mit der BNP Paribas S.A., Paris (Frankreich), als „Payment Agent“, getroffen, nach der die Bank auf Anforderung der Gesellschaft für Zahlungen aus Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten bei Fälligkeit eintritt. Ferner hat die Gesellschaft seit dem Geschäftsjahr 2012 mit rund 100 Lieferanten jeweils eine Vereinbarung („Extended Payment Terms Agreement“) getroffen, nach der der Lieferant Zahlungen der BNP Paribas S.A., Paris (Frankreich), als Zahlungen der Gesellschaft anerkennt.

Zum Bilanzstichtag 31. März 2025 betragen die Verbindlichkeiten, die unter diese Vereinbarungen fallen, EUR 132,9 Mio. (Vj. EUR 113,7 Mio.).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**Umsatzerlöse**

	2025 TEUR	2024 TEUR
Inland	608.139	1.160.955
Ausland	636.911	616.066
	<u>1.245.050</u>	<u>1.777.021</u>

Die Umsätze gliedern sich in folgende Geschäftsfelder auf:

	2025 TEUR	2024 TEUR
Rolling Stock	614.029	986.809
Light Rail Vehicles	130.098	325.202
Locomotives	184.856	139.482
Service & Other	316.067	325.528
	<u>1.245.050</u>	<u>1.777.021</u>

Bestandsveränderungen an fertigen und unfertigen Erzeugnissen

Die Bestandsveränderung in Höhe von EUR 604,4 Mio. entspricht der Veränderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen zwischen dem Abschlussstichtag des Geschäftsjahres (EUR 1.465,3 Mio.) und dem Schlussbilanzwert des Vorjahres (EUR 860,9 Mio.).

Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus Herstellungskosten für technische Anlagen und Maschinen in Höhe von EUR 0,2 Mio. (Vj. EUR 1,5 Mio.) sowie aus Herstellungskosten für Anlagen im Bau in Höhe von EUR 3,6 Mio. (Vj. EUR 1,3 Mio.).

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren überwiegend aus Erträgen aus Weiterbelastungen an Konzerngesellschaften (EUR 81,8 Mio.; Vj. EUR 77,9 Mio.), aus der Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften im Rahmen der Kundenprojekte der Gesellschaft (EUR 0 Mio.; Vj. EUR 11,8 Mio.) sowie der Auflösung von Rückstellungen für fehlende Gemeinkosten (EUR 6,5 Mio.; Vj. EUR 14,7 Mio.) neben der Auflösung von Rückstellungen für Gewährleistungen (EUR 7,8 Mio.; Vj. EUR 13,4 Mio.). Des Weiteren resultiert ein sonstiger betrieblicher Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen (EUR 31,7 Mio.; Vj. EUR 0 Mio.).

Die Gesellschaft bildet den Aufwand für bestimmte Rückstellungen, bei deren Bildung die Zuordnung zu den einzelnen Aufwandsarten nicht von vornherein feststeht, im Wesentlichen für Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, für Garantieverpflichtungen sowie für fehlende Herstellkosten, in der Position sonstiger betrieblicher Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung ab. Bei dem späteren tatsächlichen Eintritt des betreffenden Geschäftsvorfalles wird der entstandene Aufwand (Primäraufwand) als solcher in den jeweiligen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung, im Wesentlichen im Personalaufwand und im Materialaufwand, ausgewiesen.

Um den Aufwand nicht doppelt ergebniswirksam werden zu lassen, stellt die Gesellschaft gleichzeitig einen Ausgleichsposten, der dem Verbrauch der Rückstellungen entspricht, in die sonstigen betrieblichen Erträge ein. Hieraus resultierten im Geschäftsjahr Erträge aus dem Verbrauch von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften in Höhe von EUR 52,6 Mio. (Vj. EUR 74,9 Mio.) sowie Erträge aus dem Verbrauch von Rückstellungen für Garantieverpflichtungen in Höhe von EUR 16,8 Mio. (Vj. EUR 22,3 Mio.).

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von EUR 46,0 Mio. enthalten. Sie betreffen im Wesentlichen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen (EUR 31,7 Mio.) sowie Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Gewährleistungen (EUR 7,8 Mio.) neben Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen für fehlende Gemeinkosten (EUR 6,5 Mio.).

Der sonstige betriebliche Ertrag enthält des Weiteren Erträge aus Wechselkursänderungen in Höhe von EUR 63,9 Mio. (Vj. EUR 67,0 Mio.).

Materialaufwand

Die Position Materialaufwand enthält im Geschäftsjahr eine Wertberichtigung auf Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe in Höhe von EUR 2,7 Mio. (Vj. EUR 7,8 Mio.). Im Materialaufwand ist des Weiteren ein Aufwand ausgewiesen in Höhe von EUR 216,8 Mio. (Vj. EUR 0 Mio.) aus dem Verkauf von Zügen im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back-Vertrages.

Personalaufwand

Die Position Personalaufwand enthält im Geschäftsjahr einen Betrag von außergewöhnlicher Bedeutung und außergewöhnlicher Größenordnung gemäß § 285 Nr. 31 HGB in Höhe von EUR 15,9 Mio. für eine weitere Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierung aufgrund eines beschlossenen Restrukturierungsprogramms (Vj. Betrag von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung in Höhe von EUR 25,5 Mio. für eine weitere Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierung aufgrund eines beschlossenen Restrukturierungsprogramms).

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten unter anderem Aufwendungen für Zuführungen zu Verlustrückstellungen aus schwebenden Geschäften im Rahmen von Kundenprojekten und ähnliche Rückstellungen, übrige betriebliche Aufwendungen, Vertragsstrafen, Einzelwertberichtigungen, Personalnebenkosten, Instandhaltungen, Datenverarbeitungs- und Rechnerkosten sowie sonstige Gebühren und Kosten.

Auf Grundstücke und Gebäude, die gemäß § 247 Abs. 2 HGB nicht mehr dauernd dem Geschäftsbetrieb der Gesellschaft zu dienen bestimmt sind, erfolgte im Geschäftsjahr eine im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesene außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von EUR 15,7 Mio.

Periodenfremde Aufwendungen sind in Höhe von EUR 15,8 Mio. (Vj. EUR 5,8 Mio.) angefallen. Sie betreffen im Wesentlichen Abschreibungen auf in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesene Grundstücke und Gebäude in Höhe von EUR 15,7 Mio., Abschreibungen und Wertberichtigungen für Forderungen in Höhe von TEUR 27,6 neben Verlusten aus dem Abgang von Vermögensgegenständen des Sachanlagevermögens in Höhe von TEUR 21,0.

Der sonstige betriebliche Aufwand enthält des Weiteren Aufwendungen aus Wechselkursänderungen in Höhe von EUR 71,0 Mio. (Vj. EUR 56,7 Mio.).

Erträge aus Beteiligungen und aus der Veräußerung von Beteiligungen

Zur Verbesserung des Einblicks in die Ertragslage ist der Posten Erträge aus Beteiligungen angepasst worden und enthält neben den Beteiligungserträgen zusätzlich die Erträge aus der Veräußerung von Beteiligungen.

Aus dem konzerninternen Verkauf der von der Gesellschaft gehaltenen Beteiligung in Höhe von 74 % an der ALSTOM Rolling Stock (South Africa) Proprietary Ltd., Boksburg (Südafrika), erzielte die Gesellschaft im Geschäftsjahr einen Ertrag in Höhe von EUR 10,5 Mio.

Des Weiteren enthält diese Position Erträge in Höhe von EUR 75,4 Mio. (Vj. EUR 18,0 Mio.) aus im Geschäftsjahr zugeflossenen Dividenden der ALSTOM (Thailand) Ltd. (EUR 71,0 Mio.) sowie der ALSTOM Transportation (China) Ltd. (EUR 4,4 Mio.).

Diese Erträge aus der Veräußerung von Beteiligungen und der Erzielung von Dividendenerträgen sind Beträge von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung gemäß § 285 Nr. 31 HGB.

Auf Grund von Ergebnisabführungsverträgen abgeführte Gewinne

Mit Beschluss der Gesellschafterversammlungen der beteiligten Unternehmen der Gesellschaft vom 22. März 2023 wurde dem am selben Tag geschlossenen Gewinnabführungsvertrag zwischen der ALSTOM Transportation Germany GmbH als Organgesellschaft und der ALSTOM Transport Deutschland GmbH als Organträgerin zugestimmt. Der Gewinnabführungsvertrag wurde am 24. März 2023 in das für die Gesellschaft zuständige Handelsregister eingetragen.

Die Gesellschaft führt im Geschäftsjahr, aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der ALSTOM Transport Deutschland GmbH, ihr Ergebnis des Geschäftsjahres vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025 an die Obergesellschaft ab. Aus der Ergebnisabführung ergab sich für die Gesellschaft im Geschäftsjahr ein Aufwand in Höhe von EUR 74,4 Mio.

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der Aufwand für die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von EUR 7,1 Mio. resultiert aus nicht anrechenbaren ausländischen Quellensteuern.

Sonstige Angaben

Mitglieder des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung

Aufsichtsrat

Prof. Dr. Rüdiger Grube, Unternehmensberater (Vorsitzender)	
Tim Dawidowsky, Vice President Region Central and Northern Europe	ab 05.11.2024
Müslüm Yakisan, President DACH Region ALSTOM	bis 31.10.2024
Anne Borchelt, Gewerkschaftssekretärin IG Metall	
Jochen Homburg, Gewerkschaftssekretär IG Metall	
Bart Vantorre, Vice President Head of Internal Supply Chain	
Marcus Hohmann, Betriebsratsvorsitzender Kassel	
Mario Orlando Campo, Betriebsratsvorsitzender Bautzen	bis 12.07.2024
René Straube, Maschinen- und Anlagenmonteur Görlitz (Stellvertretender Vorsitzender)	
Carsten Carl, Vice President Legal & Compliance	
Clare Cullen, Projektmanagerin	bis 23.05.2024
Annie Saillard, Vice President Operations	bis 15.04.2024
Laura Phoenix, Senior Legal Counsel	
Alexander Guse-Qualitz, Principal Spezialist Ingenieurbau Hennigsdorf	
Michael Hoffmann, Project Director Hennigsdorf	
Wilhelm Diebitsch, Ingenieurswesen Hennigsdorf	
Pierre Fleury, Chief Technology Officer	
Jörg Bischof, Vice President Finance Central and Northern Europe	ab 25.04.2024
Frederique Kalb, Projektmanagerin	ab 29.08.2024
Frank Albert, Maschinen- und Anlagenmonteur Bautzen	ab 16.10.2024

Geschäftsführung

Susanne Goldammer, Vice President PL RSC Mainline	
Vorsitzende der Geschäftsführung	ab 31.05.2024 bis 24.02.2025
Dr. Hanna Diehl, Bereich Legal	bis 31.03.2025
Gottfried Schleich, Bereich Finance	bis 28.02.2025
Claire Lepelletier, Bereich Finance	ab 08.04.2025
Kirsten Runge, Bereich Legal	ab 08.04.2025
Peter Offtermatt, Vice President Human Resources Central and Northern Europe	

Mitarbeiter der Gesellschaft (Jahresdurchschnitt)

	2025	2024
Gewerbliche Arbeitnehmer	1.885	1.928
Angestellte	3.641	3.708
	5.526	5.636
Auszubildende	216	207
	5.742	5.843

Bezüge des Aufsichtsrats und der Geschäftsführung

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats belaufen sich im Geschäftsjahr auf TEUR 69 (Vj. TEUR 73). Die Gesamtbezüge der Geschäftsführung betragen TEUR 991 (Vj. TEUR 517). Kreditvergaben beziehungsweise Vorschusszahlungen an Mitglieder von Geschäftsführung oder Aufsichtsrat wurden nicht gewährt. Für Mitglieder der Geschäftsführung beträgt die Höhe der Pensionsrückstellungen TEUR 126,8 (Vj. TEUR 209,1).

Die Bezüge von ehemaligen Mitgliedern der Geschäftsführung betragen TEUR 1.597 (Vj. TEUR 1.584). Die Höhe der Pensionsrückstellungen für ehemalige Mitglieder der Geschäftsführung belief sich zum Ende des Geschäftsjahres auf TEUR 33.896 (Vj. TEUR 35.136).

Berechnetes Gesamthonorar des Abschlussprüfers gemäß § 285 Nr. 17 HGB

Die Angaben nach § 285 Nr. 17 HGB sind im Konzernabschluss der ALSTOM S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich), offengelegt. Die Gesellschaft nimmt daher die Erleichterung nach § 285 Nr. 17 letzter Satzteil HGB in Anspruch.

Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen gemäß § 285 Nr. 21 HGB

Im Geschäftsjahr sind keine Geschäfte mit nahestehenden Unternehmen und Personen zu nicht marktüblichen Bedingungen vorgenommen worden.

Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin, ist eine unmittelbare Tochtergesellschaft der ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich), welche wiederum eine Tochtergesellschaft der ALSTOM S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich), ist. 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 sowie ihre Tochtergesellschaften einbezogen werden. Dieser Konzernabschluss wird in englischer Sprache im elektronischen Unternehmensregister offengelegt.

Die Gesellschaft stellt daher, unter Berufung auf die Befreiungsvorschrift gemäß § 291 Abs. 1 Satz 1 HGB, zulässigerweise keinen Teilkonzernabschluss auf.

Nachtragsbericht

Es haben sich keine Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluss des Geschäftsjahres ergeben.

Berlin, 30. Oktober 2025

ALSTOM Transportation Germany GmbH

Claire Lepelletier
Claire Lepelletier

Kirsten Runge
Kirsten Runge

Peter Offtermatt
Peter Offtermatt

ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin
HGB - Entwicklung des Anlagevermögens in der Zeit vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025

		Anschaffungs- und Herstellungskosten					Kumulierte Abschreibungen				Buchwerte		
		01.04.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Umgliederungen EUR	31.03.2025 EUR	01.04.2024 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	31.03.2025 EUR	31.03.2025 EUR	31.03.2024 EUR
I.	Immaterielle Vermögensgegenstände												
Auftragsbestand, Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten		69.397.667,03	0,00	0,00	571.613,69	0,00	69.969.280,72	68.561.206,11	576.421,83	0,00	69.137.627,94	831.652,78	836.460,92
		69.397.667,03	0,00	0,00	571.613,69	0,00	69.969.280,72	68.561.206,11	576.421,83	0,00	69.137.627,94	831.652,78	836.460,92
II.	Sachanlagen												
1.	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	221.082.155,96	556.998,89	0,00	2.604.851,98	0,00	224.244.006,83	150.843.953,24	5.333.815,48	0,00	156.177.768,72	68.066.238,11	70.238.202,72
2.	Technische Anlagen und Maschinen	220.742.300,04	4.507.658,24	41.703.196,31	4.122.338,60	4.446.179,04	192.115.279,61	134.401.427,01	13.263.849,96	2.121.773,36	145.543.503,61	46.571.776,00	86.340.873,03
3.	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	65.494.850,73	625.977,69	33.871,00	216.292,46	-4.939.953,22	61.363.296,66	57.002.208,28	1.172.271,92	33.871,00	58.140.609,20	3.222.687,46	8.492.642,45
4.	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	198.268.694,82	13.090.875,74	178.175.935,76	-7.515.096,73	2.637.035,04	28.305.573,11	0,00	0,00	0,00	0,00	28.305.573,11	198.268.694,82
		705.588.001,55	18.781.510,56	219.913.003,07	-571.613,69	2.143.260,86	506.028.156,21	342.247.588,53	19.769.937,36	2.155.644,36	359.861.881,53	146.166.274,68	363.340.413,02
III.	Finanzanlagen												
1.	Anteile an verbundenen Unternehmen	20.931.827,20	35.642.247,17	8.310.704,69	0,00	0,00	48.263.369,68	9.394.177,18	0,00	0,00	9.394.177,18	38.869.192,50	11.537.650,02
2.	Beteiligungen	725.402,68	0,00	0,00	0,00	0,00	725.402,68	0,00	0,00	0,00	0,00	725.402,68	725.402,68
		21.657.229,88	35.642.247,17	8.310.704,69	0,00	0,00	48.988.772,36	9.394.177,18	0,00	0,00	9.394.177,18	39.594.595,18	12.263.052,70
		796.642.898,46	54.423.757,73	228.223.707,76	0,00	2.143.260,86	624.986.209,29	420.202.971,82	20.346.359,19	2.155.644,36	438.393.686,65	186.592.522,64	376.439.926,64

Anlage 2 zum Anhang

Beteiligungsübersicht der ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin, gemäß § 285 Nr. 11 HGB

lfd. Nr.	Firma der Gesellschaft Stand 31.03.2025	Ort des Sitzes	Land	Währung	Anteil am Kapital	Eigen- kapital '000	Jahres- ergebnis '000	
	<u>Ausland</u>							
1	ALSTOM Transportation China Limited	Hong Kong	China	HKD	100,00%	10.775	-829	(1)
2	ALSTOM Philippines Systems, Inc.	Manila	Philippinen	PHP	99,99%	37.626	-5.843	(1)
3	ALSTOM (Shared Services) Philippines, Inc.	Cebu City	Philippinen	PHP	100,00%	129.017	-1.454	(1)
4	Rail Engineering SP. Z O.O.	Warschau	Polen	PLN	60,00%	12.853	2.700	(2)
5	ALSTOM Transport Solutions (Taiwan) Ltd.	Taipei	Taiwan	TWD	100,00%	35.056	-26.670	(1)
6	ALSTOM Transport Systems (Thailand) Ltd	Bangkok	Thailand	THB	99,99%	1.513.216	-143.770	(1)

(1) Angaben zum 31.03.2025

(2) Angaben zum 31.12.2024

ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. April 2024 bis 31. März 2025

Inhaltsübersicht

1 GRUNDLAGEN DER GESELLSCHAFT

- 1.1 Geschäftsmodell und Einbindung in den ALSTOM-Konzern
- 1.2 Forschung und Entwicklung

2 WIRTSCHAFTSBERICHT

- 2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen
- 2.2 Geschäftsverlauf
- 2.3 Lage der Gesellschaft

3 PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

- 3.1 Prognosebericht
- 3.2 Chancen- und Risikobericht

4. ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG NACH § 289 F ABS. 4 HGB

1 GRUNDLAGEN DER GESELLSCHAFT

1.1 Geschäftsmodell und Einbindung in den ALSTOM-Konzern

Die in Berlin ansässige ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin (im Folgenden ATG oder Gesellschaft), gehört als Tochtergesellschaft zu 100 % direkt bzw. indirekt der ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich). Die ALSTOM HOLDINGS S.A. hatte im Geschäftsjahr 2021 die Anteile an der ALSTOM Transportation Germany GmbH (vormals: Bombardier Transportation GmbH) von der Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), Montreal (Kanada), über eine deutsche Tochtergesellschaft erworben. Seit diesem Zeitpunkt gehört die Gesellschaft zur weltweit im Bahngeschäft tätigen ALSTOM-Gruppe. Oberste Muttergesellschaft der ATG ist die an der französischen Wertpapierbörse notierte ALSTOM S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (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.

Die Gesellschaft ist nach folgenden definierten Geschäftsfeldern segmentiert:

Locomotives	Lokomotiven
Rolling Stock	Intercity und Hochgeschwindigkeitszüge, Regionaltriebzüge und U-Bahnen
Light Rail Vehicles	Straßenbahnen, Stadtbahnen
Services	Ersatzteilgeschäft, Instandsetzung und Inbetriebsetzung von Fahrzeugen
Bogies	Drehgestelle
Propulsion & Controls	Antriebs- und Steuerungssysteme

Die Gesellschaft ist zum Ende des Geschäftsjahres an den Standorten Hennigsdorf, Görlitz, Bautzen, Kassel, Siegen, Mannheim, Frankfurt/Main, München und Berlin tätig.

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaft erstreckt sich überwiegend auf den deutschen und übrigen europäischen Markt für komplette Schienenfahrzeuge aller Art, Komponenten, Ersatzteile, Serviceleistungen für Schienenfahrzeuge sowie die Entwicklung und Weiterentwicklung von weltweit genutzten Plattformkonzepten mit einem definierten Einsatzspektrum in verschiedenen Regionen.

Die Gesellschaft war bis zum Ende des Jahres 2024 Teil der DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz). Im Rahmen einer Neuaufstellung der ALSTOM-Gruppe ist die Gesellschaft seit dem Beginn des Jahres 2025 Teil der neu gebildeten Region Central & Northern Europe (CNE). Die Region CNE umfasst die Länder Dänemark, Deutschland, Finnland, Österreich, Norwegen, Schweden und die Schweiz. Die Gesellschaft und deren Tochterunternehmen bringen in der CNE-Region den Großteil der personellen Ressourcen sowie Fertigungskapazitäten in die ALSTOM-Gruppe ein. Die Gesellschaft ist auf Grund dessen von wesentlicher Bedeutung für die Umsetzung der Gruppenstrategie und für die Erreichung der Gruppenziele. Die Gesellschaft nimmt daher weiterhin eine bedeutende Stellung in dem neu geschaffenen Konzern ein.

Durch Beschluss der Gesellschafterversammlung im Januar 2023 wurde der Gesellschaftsvertrag der Gesellschaft geändert. Das Geschäftsjahr der Gesellschaft beginnt am 1. April des Jahres und endet am 31. März des darauffolgenden Jahres. Das aktuelle Geschäftsjahr umfasst den Zeitraum vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025. Der Vergleichszeitraum ist das Geschäftsjahr vom 1. April 2023 bis zum 31. März 2024.

1.2 Forschung und Entwicklung

Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der Gesellschaft lagen im Geschäftsjahr 2025 bei insgesamt EUR 270,4 Mio. (Vj. EUR 293,1 Mio.). Dies entspricht 21,7 % des im Geschäftsjahr 2025 von der Gesellschaft realisierten Umsatzes (Vj. 16,5 %). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sind somit gegenüber dem Vorjahr, bezogen auf die Umsatzerlöse, um 5,2 Prozentpunkte gestiegen. In Bezug auf die Aufwendungen für Entwicklung entstanden im Geschäftsjahr, wie im Vorjahr, keine aktivierbaren Herstellungskosten.

Die ALSTOM Transportation Germany GmbH als Teil der ALSTOM-Gruppe bekennt sich zu Wertschöpfung durch Innovation. Unseren Kunden können so vorteilhafte Lösungen zu reduzierten Kosten angeboten werden. Innovationen bieten die Möglichkeit, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und begünstigen die Erschließung neuer Aufträge beziehungsweise Märkte.

Anfang Juli 2021 hat ALSTOM mit „ALSTOM in Motion 2025“ (AiM) einen erweiterten Strategieplan vorgestellt, der das Ziel verfolgt, weltweit führend bei grüner und smarter Mobilität zu sein. AiM 2025 ist die Referenz, die die wichtigsten Prioritäten für das Unternehmen festlegt und alle geschäftlichen Aktivitäten für die kommenden Jahre prägt. Gemeinsam mit anderen ALSTOM-Gesellschaften haben wir den „ALSTOM in Motion“-Plan an die neuen Möglichkeiten

angepasst und schreiben ihn weiter fort. ALSTOM hat hierfür ein Innovationsnetzwerk etabliert und an jedem Standort einen Ansprechpartner für Innovationen benannt, um die Innovationsfähigkeit weiter zu erhöhen.

AiM basiert auf drei Säulen

Wachsen - indem wir Kunden größten Wert bieten

Innovation - als Vorreiter für smarte und grüne Mobilität

Realisieren - maßgeschneiderte Lösungen, effizient und digital gestützt.

Auch im Geschäftsjahr erfolgten Aktivitäten in Bezug auf Forschung und Entwicklung mit dem Ziel der Effizienzsteigerung und einer damit einhergehenden Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Rolling Stock, Locomotives sowie Propulsion and Controls und Bogies.

Im Bereich Rolling Stock handelt es sich bei den Aufwendungen für Forschung und Entwicklung um die zielgerichtete Entwicklung beziehungsweise Weiterentwicklung definierter Fahrzeugfamilien in den von der ALSTOM Transportation Germany GmbH abgedeckten Produktsegmenten sowie um die Entwicklung von neuen Fahrzeugkonzepten für aktuelle Ausschreibungen. Im Berichtszeitraum lag der Fokus auf der Entwicklung der neuen Fahrzeuge vom Typ DT6 für die Hamburger Hochbahn sowie der neuen Fahrzeuge für die S-Bahn Rheinland. Energieeffizienz, Leichtbau, Automatisierung sowie optimierte Wartung und Lebenszykluskosten sind bei diesen Entwicklungen wichtige Kundenanforderungen. Darüber hinaus lag im Berichtszeitraum ein großes Augenmerk auf der Angebotstätigkeit für neue S-Bahn-Fahrzeuge für Berlin mit ähnlich herausfordernden Kundenanforderungen. Im Rahmen des Innovationsmanagements beteiligte sich die ALSTOM Transportation Germany GmbH mit Vorschlägen und Projekten an den Aktivitäten der ALSTOM-Gruppe. Im Bereich der industriellen Forschung wurden mit dem DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) neue Technologien für Schienenfahrzeuge diskutiert und zusammen mit weiteren Industriepartnern ein Antrag für ein Förderprojekt erarbeitet und eingereicht. Eine Förderung wurde jedoch nicht bewilligt, weshalb ein Entwicklungsplan auf Basis einer bilateralen Zusammenarbeit diskutiert wird. Mit der Technischen Universität Dresden wurde im Berichtszeitraum die Verlängerung eines Rahmenforschungsvertrages unterzeichnet. Auf Basis dieses Vertrages können nun weiterhin Einzelaufträge für Forschungsanfragen an die Technische Universität Dresden in vereinfachter Form platziert werden.

Im Bereich Locomotives werden Fahrzeuge für den europäischen und den weltweiten Markt entwickelt. In der Forschung und Entwicklung lag der Fokus auf der TRAXX-3 Plattform für den grenzüberschreitenden Verkehr in Europa und auf der Erweiterung der Plattform. Wesentliche technische Meilensteine wurden erreicht, insbesondere in der Entwicklung und Integration der Atlas-Funktionalitäten auf der TRAXX-3, AC3 und MS2e. Es wurden die technischen Dossiers eingereicht und die Dokumente zur Zulassung den Behörden übergeben. Des Weiteren konnte die technische Integration des Compatto-Systems für den Betrieb in Italien abgeschlossen werden. Um den Einsatz der TRAXX-3 Lokomotiven mit 200 km/h in verschiedenen Ländern zu ermöglichen, lag der Fokus auf Versuchsfahrten in diesem Geschwindigkeitsbereich. Dank des Plattformansatzes der TRAXX-3 und einer sehr guten Antizipation während der Ausschreibung war es möglich, für einen Neukunden eine erste Lokomotive für Testzwecke innerhalb eines halben Jahres nach dem Projektstart zu konfigurieren, herzustellen und in Betrieb zu nehmen. Im Zuge dieses Projektes wird auch das Portfolio der zu befahrenden Länder für die TRAXX-3 erweitert. Im Geschäftsjahr konnten auch Verbesserungen im Bereich development-to-cost verzeichnet werden. Diese haben maßgeblich zur Verbesserung der Kostenstruktur und der Wettbewerbsfähigkeit der TRAXX-Plattform beigetragen. Die systematische Umsetzung von Kostensenkungsmaßnahmen, die Etablierung eines erweiterten internationalen Teams sowie die enge Verzahnung mit Serienprojekten bilden die Grundlage für nachhaltige Einsparungen und Innovationskraft. Im Geschäftsjahr lag der Fokus des Weiteren in der Durchführung von Testfahrten und der Zertifizierung gemäß den Anforderungen aus TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität) und NNTR (National Notified Technical Rules).

Im vergangenen Geschäftsjahr lag im Bereich Bogies sowie Propulsion and Controls ein Schwerpunkt auf der Entwicklung innovativer Architekturen zur Reduktion der Drehgestellmasse. Ergänzend dazu wurden einzelne Workstreams im Bereich des Materialleichtbaus verfolgt, insbesondere basierend auf der Substitution bestehender Werkstoffe mit leichteren beziehungsweise höher belastbaren Materialien unter Berücksichtigung verschiedener Fertigungsverfahren. Analog zum vorherigen Geschäftsjahr waren diese Initiativen teilweise Bestandteil des europäisch geförderten Projekts „RAIL4EARTH“, das noch bis Ende 2026 läuft. Im Projekt „IAM4RAIL“, ebenfalls Teil des EURAIL-Programms, wurde die Planung eines Demonstrators für die Sensorik des Bogie CBM (Condition Based Maintenance) vorangetrieben. Dieser Demonstrator, dessen Umsetzung derzeit für 2026 vorgesehen ist, kombiniert die Validierung von sowohl fahrzeugseitig als auch streckenseitig implementierter Sensorik.

Ein weiterer Fokus lag auf den Vorbereitungen zur InnoTrans 2024, auf der erstmals die vollständig neu entwickelte Fahrwerksplattform FUL4000 in einem 100 % Niederflurfahrzeug vorgestellt wurde. Das innovative Fahrwerk, das dort noch verdeckt präsentiert wurde, zeichnet

sich durch eine besonders geringe ungefederte Masse zum Schutz der Infrastruktur, höchsten Fahrkomfort für Personal und Passagiere sowie einen modularen Aufbau aus, der Wartung und Instandhaltung mit wenigen Teilen und Handgriffen ermöglicht.

Für das Jahr 2025 sind weitere Testfahrten sowie die Zulassungsprüfungen geplant, bevor das Fahrwerk erstmals in den regulären Passagierbetrieb übergehen wird.

2. WIRTSCHAFTSBERICHT

2.1 Gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Rahmenbedingungen

Marktumfeld

Der Schienenmarkt bleibt robust und widerstandsfähig, mit starken Wachstumschancen und positiven Aussichten, die vor allem von langfristigen günstigen Megatrends im Bahnbereich getragen werden. Die Nachfrage nach energieeffizienter und de-karbonisierter Mobilität wächst und der Schienenverkehr hat die besten Voraussetzungen, diesen Ansprüchen gerecht zu werden. Bevölkerungswachstum, Urbanisierung, Digitalisierung, Gesundheit und Sicherheit sowie Umweltbewusstsein werden weiterhin zu einer wachsenden Nachfrage nach nachhaltigem öffentlichen Verkehr führen, was langfristige öffentliche Ausgaben für Infrastruktur- und Mobilitätslösungen erfordert.

Zu ihrer Halbjahresbilanz des Geschäftsjahres 2024 veröffentlichte die Deutsche Bahn AG im August 2024 ihre Entscheidung, in den kommenden fünf Jahren bis zu 30.000 Stellen abzubauen. Trotz dieses beabsichtigten Stellenabbaus wurde von der Konzernleitung der Deutsche Bahn AG zugesichert, dass der angekündigte Stellenabbau nicht den direkten Bahnbetrieb betreffen werde und somit an dem Ziel von 25.000 Einstellungen in der nahen Zukunft für den direkten Bahnbetrieb, insbesondere für Lokführer, Instandhalterinnen, Zugverkehrssteuerer und Servicekräfte, festgehalten werde. In ihrer Bilanzpressekonferenz am 27. März 2025 bestätigte die Deutsche Bahn AG, an diesem Vorhaben festzuhalten und mit dem Gesamtprogramm S3, gemeinsam mit dem Bund, die Weichen für die strukturelle Sanierung des Konzerns Deutsche Bahn AG zu stellen. Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten des Konzerns Deutsche Bahn AG besteht in der Generalsanierung des hochbelasteten Schienennetzes in Deutschland.

Auch wenn in bestimmten Segmenten die Absatzmärkte global beziehungsweise europäisch sind, bildet die Region Central and Northern Europe den Kernmarkt für die ALSTOM Transportation Germany GmbH.

Die Fahrgastzahlen steigen weiter und übertreffen in den meisten Ländern der Europäischen Union erstmalig das Niveau vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie. In Deutschland wurden 8,9 % mehr Fahrgäste im Jahr 2023 befördert als noch im Jahr 2022. Im Jahr 2024 gab es eine erneute Steigerung der Fahrgastzahlen. Im Schienenpersonennahverkehr lag der Zuwachs bei insgesamt rund 6 % und bei Straßenbahnen bei rund 5 %. Die Deutsche Bahn AG allein hat im Jahr 2024 nochmals 1,8 % mehr Fahrgäste transportiert als im Vorjahr. Positiv auf den Schienenpersonenverkehr wirkte sich die Fortführung des im Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets aus. Laut Umfragen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen gibt es seit Einführung des Deutschlandtickets 62 % mehr Abonnenten des öffentlichen Personennahverkehrs als zuvor.

Nach der Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Haushaltsjahr 2022 durch die Bundesregierung wurden die Mittel planmäßig erhöht, und Ende 2024 wurden auch die geplanten Regionalisierungsmittel in Höhe von EUR 350 Mio. freigegeben. Die Steigerung der Regionalisierungsmittel um 1,8 % pro Jahr (die sogenannte Dynamisierung) ist bis zum Jahr 2031 festgeschrieben worden. Dennoch ist die zukünftige Entwicklung der Regionalisierungsmittel, vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Inflation, auch weiterhin vom politischen Willen und vom staatlichen Finanzierungsrahmen abhängig.

Während des vergangenen Jahres 2024 hat die Inflation mit 2,2 % wieder annähernd das angestrebte Ziel der Europäischen Zentralbank von 2 % erreicht.

Die in den beiden Vorjahren zu beobachtende Entwicklung einer Zurückhaltung bei Neuausschreibungen und geplanten Ausschreibungen, bedingt durch eine hohe Inflation, verbunden mit gestiegenen Kosten für Neubeschaffungen und Betriebskosten, die bei Bestellern und Betreibern zu Unsicherheiten und Finanzierungsengpässen führte, veränderte sich im Geschäftsjahr. So wurden im Geschäftsjahr auch einige der in den Vorjahren verschobenen Ausschreibungen vergeben.

Das vergangene Geschäftsjahr war geprägt durch Veröffentlichungen und Vergaben einiger großer Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere wurden Großaufträge im Bereich des S- und U-Bahnsegments in Deutschland vergeben, welche für ein anhaltend hohes Marktniveau in diesen Segmenten gesorgt haben. Im Regionalverkehr gab es einige Ausschreibungen, an denen sich die Muttergesellschaft, ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter, beteiligt hat. Als größten Auftrag konnte die ALSTOM Transportation Germany GmbH die Ausschreibung für die S-Bahn Rheinland für sich gewinnen. Es handelt sich um die Entwicklung und Lieferung von bis zu 90 S-Bahnzügen für die Region rund um Köln. Teil des Vertrages ist auch die Instandhaltung, die die Gesellschaft über einen Zeitraum von 34 Jahren für die Flotte übernehmen wird. Ein weiteres Großprojekt, welches die Gesellschaft im

Geschäftsjahr für sich gewinnen konnte, ist die DT6-Ausschreibung für die neue U-Bahn Generation in Hamburg. Der Vertrag beinhaltet den Bau von bis zu 374 neuen U-Bahnzügen. Diese werden teils- und vollautomatisiert fahren können. Bestandteil des Auftrages ist auch die Lieferung von Fahrzeugen für die neue U-Bahnlinie U5. Diese befindet sich aktuell im Bau. Neben den Fahrzeugen liefert die ALSTOM Transportation Germany GmbH auch das CBTC-System (Communication-Based Train Control), welches einen vollautomatisierten Betrieb erlaubt.

Darüber hinaus wurde in Deutschland noch ein Rahmenvertrag mit der Deutsche Bahn AG zur Modernisierung und Digitalisierung des deutschen Schienennetzes geschlossen.

In Österreich wurde ein Vertrag mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) zum Upgrade von bis zu 449 Fahrzeugen mit modernster Onboard-Zugsicherungstechnik unterschrieben. In der Schweiz wurden im Regionalverkehr hauptsächlich einige Meterspur-Aufträge vergeben und Abrufe aus bestehenden Verträgen vereinbart.

Die Aufträge im vergangenen Geschäftsjahr wurden überwiegend durch die etablierten europäischen Hersteller gewonnen.

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Deutschland hat sich nach einem schwierigen Vorjahr leicht erholt. Das Aufkommen stieg um 0,1 %, die Leistung um 1,3 % gegenüber dem Vorjahr. In Österreich konnte die Transportleistung im Schienengüterverkehr im Vergleich zu 2023 um 3,9 % gesteigert werden. In der Schweiz ist die Transportleistung im Verhältnis zum Vorjahr um 2,6 % zurückgegangen.

Der Markt für Lokomotiven konnte sich auf einem weiterhin hohen Niveau behaupten. Zwar fiel das Auftragsvolumen im Vergleich zu den beiden außergewöhnlich starken Vorjahren etwas geringer aus, dennoch bleibt das Marktumfeld attraktiv.

Ein Erfolg für die ALSTOM Transportation Germany GmbH im Geschäftsjahr war der Abschluss von zwei Verträgen über die Lieferung von 40 Mehrsystem-Lokomotiven für OnTrain Sp.z.o.o., Zabrze (Polen). Der erste Vertrag sieht die Lieferung von 35 TRAXX-Universal-Mehrsystem-lokomotiven der dritten Generation durch die Gesellschaft vor, mit einer Option für OnTrain Sp.z.o.o. zum Kauf von weiteren 20 Fahrzeugen. Die Fahrzeuge, die Gegenstand dieses Vertrags sind, werden für den Betrieb in Polen, Deutschland, Österreich sowie in der Tschechischen Republik, der Slowakei, Slowenien, Kroatien und Serbien zugelassen. Die bestellten Lokomotiven zeichnen sich durch Multisystemfähigkeit, hohe Betriebseffizienz, Zuverlässigkeit und Energieeffizienz aus. Die Lokomotiven werden im Werk Kassel der Gesellschaft gebaut, die Wagenkästen kommen aus ALSTOM-Werken in Breslau in Polen.

Der Straßenbahnmarkt war im vergangenen Jahr durch kleinere Neuaufträge und durch mittlere sowie große Abrufe von Optionen aus bestehenden Verträgen geprägt. Bei den abgerufenen Optionen sind die Flexity-Straßenbahn der Gesellschaft für die Städte Zürich, Wien und Berlin zu nennen.

Im Marktsegment der Dieseltriebzüge gab es auch in diesem Geschäftsjahr, wie im vorherigen Geschäftsjahr, keine Ausschreibungen oder Vergaben für Neufahrzeuge. Aufgrund der voranschreitenden Dekarbonisierung des Verkehrssektors erwarten wir weiterhin keine neuen Dieselausschreibungen in den kommenden Geschäftsjahren.

Die Zahl der Züge, die durch langfristige Flotten-Instandhaltungsverträge abgedeckt sind, ist inzwischen deutlich gestiegen. So hat die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen mit dem Abruf einer Vertragsoption die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge für einen Zeitraum von 24 Jahren beauftragt. Auch die S-Bahn Rheinland wird im Rahmen eines Vertrages mit einer Laufzeit von 34 Jahren langfristig durch die Gesellschaft instandgehalten.

Im Bereich der Modernisierung konnte die ALSTOM Transportation Germany GmbH einen Auftrag über die Modernisierung von 35 Talent 2-Zügen für das E-Netz Werdenfels abschließen. Weiterhin wurde der Auftrag für die Nachrüstung eines neuen Fahrgastinformationssystems für die Baureihe ET 430 der S-Bahn Frankfurt gewonnen. Darüber hinaus konnten noch weitere große Projekte wie der TSSSA Vertrag mit der Straßenbahn Berlin oder der Betrieb des Airport-People-Mover (APM) am Flughafen München sowie eine signifikante Anzahl an kleineren Projekten gewonnen werden.

Das Geschäft mit Ersatzteilen entwickelt sich weiterhin positiv. Der Auftragseingang im Bereich Services konnte im vergangenen Geschäftsjahr, im Vergleich zum hohen Auftragseingang des Vorjahres, zwar nicht gesteigert werden, dennoch leistet der Bereich Services mit einem Anteil von deutlich über 20 % an den Umsatzerlösen des Geschäftsjahres einen deutlichen Beitrag.

Trotz eines bestehenden intensiven Wettbewerbs in der Schienenfahrzeugindustrie ist die ALSTOM Transportation Germany GmbH, als wichtiger Bestandteil des ALSTOM-Konzerns, des in Europa größten Schienenfahrzeugherstellers, aufgrund der Abdeckung der Produktsegmente im Schienenfahrzeugbereich in der Lage, im Konzernverbund mit anderen ALSTOM-Einheiten, an den erwarteten Potentialen der Ausrüstung der Bahninfrastruktur in den europäischen Korridoren teilhaben zu können.

Marktentwicklung

Der Bahnmarkt ist weiterhin im Wandel und ist dabei, sich zu transformieren. Der Trend der Urbanisierung hält an und erhöht somit auch den Bedarf an neuen, zusätzlichen und zuverlässigen Transportmitteln mit hohen Kapazitäten. Darüber hinaus halten in weiten Teilen der Welt die Bemühungen zur Klimaneutralität an. Dies erhöht den Bedarf an Lösungen im Bahnmarkt weiterhin.

Weitere Megatrends, die sich auf den Bahnmarkt bereits auswirken und weiterhin auswirken werden, sind Veränderungen in der Demographie (Alterung der Gesellschaft), Migration (Erhöhung der Fahrgastzahlen durch Bevölkerungswachstum), Digitalisierung, Gesundheit als auch in der Sicherheit. Dies erfordert langfristige öffentliche Ausgaben für Infrastruktur- und Mobilitätslösungen, denn die Nachfrage nach nachhaltigen Transportlösungen wird stetig steigen.

In Deutschland sind im aktuellen Kabinettsentwurf für den Bundeshaushalt 2025 EUR 18,8 Milliarden für Investitionen in die Schieneninfrastruktur und Digitalisierung vorgesehen. Dies verdeutlicht, dass das System Schiene auch von der aktuellen Bundesregierung hohe Priorität erfährt.

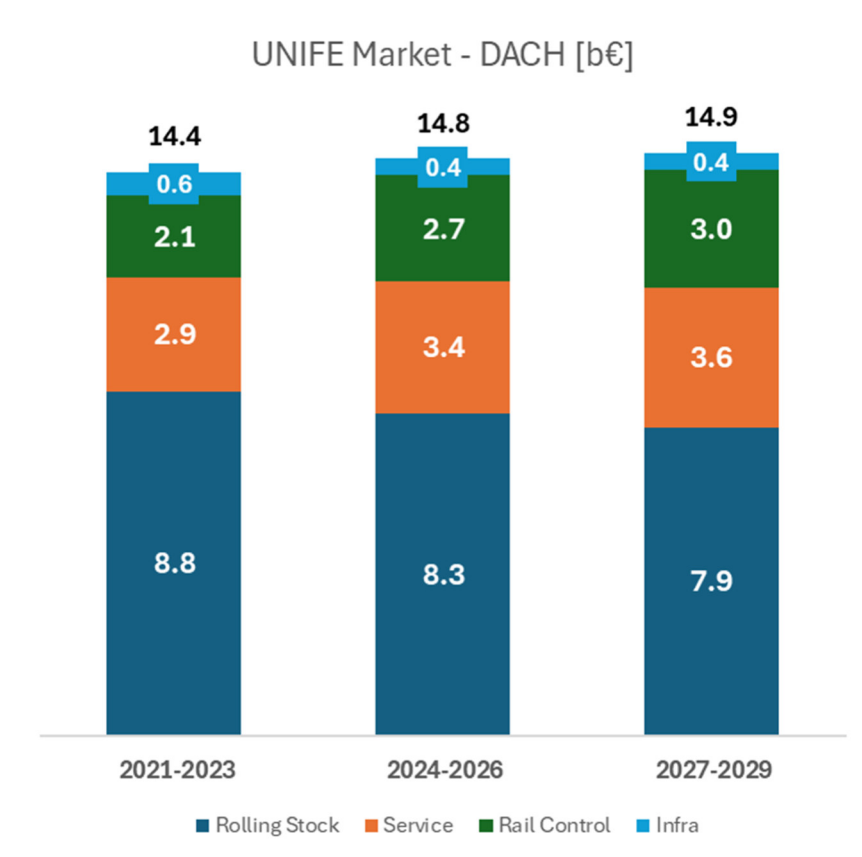
Im Jahr 2024 bestätigte der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) in seiner alle zwei Jahre stattfindenden globalen Marktstudie für den Schienenverkehr seine positiven Aussichten für die globale Eisenbahnindustrie.^{[1],[2]} Die Studie geht davon aus, dass der gesamte, zugängliche Schienenverkehrsmarkt in der DACH-Region, die die bedeutendste von allen ist, mit einem CAGR (Compound Annual Growth Rate) von rund 1 % weiterwachsen wird. Nachfolgend wird daher dieser für die Gesellschaft relevante Markt betrachtet.

Die aktuelle UNIFE-Studie geht in ihrer Vorausschau davon aus, dass sich die Eisenbahnindustrie in den kommenden Jahren weiter positiv entwickeln wird. So wird für die Jahre 2027 bis 2029 ein jährliches Marktvolumen im Durchschnitt von EUR 14,9 Milliarden erwartet.

^[1] Der zugängliche und ATG-relevante Markt innerhalb der UNIFE betrifft alle Fahrzeugsegmente mit Ausnahme von Waggons, alle Signalsegmente mit Ausnahme der Instandhaltung für die Signalisierung und alle Dienstleistungssegmente mit Ausnahme von Infrastrukturdiensten.

^[2] Basierend auf Daten der UNIFE World Rail Market-Studie 2024, die auf 66 Länder und damit mehr als 99 % des weltweiten Schienenverkehrsmarktes basiert. Da große Eisenbahnprojekte einen erheblichen Einfluss auf das Jahresvolumen des Marktes haben, kann dieses einer hohen Volatilität unterliegen. Die UNIFE konzentriert sich daher auf ein durchschnittliches jährliches Marktvolumen von drei Jahren, um den Vergleich zwischen verschiedenen Zeiträumen zu erleichtern. Die UNIFE-Daten werden alle zwei Jahre aktualisiert und in Euro veröffentlicht.

Jährlicher barrierefreier Markt nach Produktsegment und Land in der DACH-Region:



Künftige Investitionen in Eisenbahnmärkte in der DACH-Region sind insbesondere für die Modernisierung, den Ersatz und den Ausbau bestehender Schienenfahrzeugflotten vorgesehen. Deutschland ist der größte Bahnmarkt Europas.

Das Segment Schienenfahrzeuge umfasst den größten Bereich des Schienenmarkts. Großaufträge im S-Bahn Bereich für die Städte Berlin, Frankfurt und Stuttgart bestimmen das Marktbild über die nächsten drei Jahre.

Im Gegensatz zum Vorjahr gab es im Geschäftsjahr in der DACH Region Vergaben für batterieelektrische Regionaltriebzüge, u.a. für das von der ODEG betriebene „Teilnetz Westmecklenburg II“ und für das „Mittelthüringer Akku-Netz“. Die in diesem Segment in den Vorjahren gestarteten Ausschreibungen laufen auch weiterhin. Zu erwähnen sind hier das „Netz nördliches Westfalen“, eine Ausschreibung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH für einen Fahrzeug-Pool, der sowohl elektrische als auch batteriebetriebene Fahrzeuge umfasst, als auch eine Ausschreibung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen für

Pool-Fahrzeuge. Alle Ausschreibungen beinhalten einen Instandhaltungsvertrag. Der generell positive Markttrend für Batterietriebzüge hält unserer Einschätzung nach weiter an und so werden auch in den kommenden Geschäftsjahren Neuaufträge vergeben werden.

Das Segment Straßenbahn wird für die kommenden Jahre weiterhin auf hohem Niveau bleiben, bedingt auch durch größere geplante Ersatzbeschaffungen und Optionsabrufe, unter anderem für die Städte Berlin, Essen, Köln, Düsseldorf, Wien, Graz und Zürich.

Im Bereich Lokomotiven erwartet die Gesellschaft einen europaweiten Rückgang der Nachfrage, insbesondere verursacht durch den Umstieg von Lok-Wagenkonzepten hin zu Triebfahrzeugen. UNIFE nimmt einen Abschwung von 5,8 % bis 8,5 % in den folgenden Jahren an.

Der Service-Markt wird in naher Zukunft weiterhin zu großen Teilen von Full-Service- Aufträgen, in Verbindung mit Schienenfahrzeugen, geprägt sein. Neben den Full-Service-Aufträgen wird auch das Alternativmodell, dass die Instandhaltung durch den Betreiber erbracht wird, Bestand haben. Die Modernisierung von Flotten bleibt auch weiterhin ein wichtiger Bestandteil des Servicemarktes. Ziel ist es, den Komfort für Fahrgäste bei bestehenden Flotten zu erhöhen und eine längere Nutzungsdauer dieser Flotten zu erreichen. Das Segment Service der Gesellschaft ist in der Lage, diesen Markt für die bestehende Flotte der Gesellschaft zu erobern.

Ein Wachstumsfeld wird die Digitalisierung darstellen. Der Service-Markt wird hier vorrangig neue Produkte etablieren, die Themen wie die präventive Instandhaltung abdecken. In der ALSTOM Gruppe ist beispielsweise das Produkt HealthHub vorhanden. Mittel- bis langfristig wird das Thema Digitale Automatische Kupplung (DAK) ein großes Wachstumspotential haben. Eine DAK verbindet Güterwagen automatisch miteinander, vereinfacht das Zusammenstellen eines Güterzuges und ist somit ein wesentlicher Baustein für das Wachstum des Schienengüterverkehrs in Europa.

Im Segment Leit- und Sicherungstechnik wurden die ersten Verträge abgeschlossen. Im Rahmen eines Volumenvertrages verpflichtet sich die Deutsche Bahn AG, 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 sind dies 15.500 Stelleinheiten, wie Signale und Weichenantriebe, sowie standardisierte Plattformlösungen, wie z. B. die Standardschnittstelle zwischen einem Stellwerk und einem Bahnübergang, die bis Ende 2028 abgerufen werden.

Des Weiteren ist der Vertrag mit der Hamburger Hochbahn zur Ausrüstung der neuen U-Bahnlinie U5 in Hamburg mit CBTC zu nennen. Dabei wird das neueste Produkt Urbalis Fluence eingesetzt. Der Start des Fahrgastbetriebes auf der ersten Teilstrecke der neuen U-Bahnlinie U5 ist für 2029 geplant. Der ALSTOM-Standort in Berlin ist federführend bei der Projektausführung des Bereichs Leit- und Sicherungstechnik.

Weitere große Ausschreibungen im Bereich der fahrzeugseitigen Signaltechnik werden in den nächsten Jahren im Rahmen der Sanierung der Hochleistungskorridore erwartet. Hier plant das Bundesministerium für Verkehr (BMV), zusammen mit der DB InfraGO AG, stark befahrene Korridore mit ETCS auszurüsten, die eine fahrzeugseitige Ausrüstung erforderlich machen. Das betrifft sowohl den Schienenpersonennah- als auch Schienengüterverkehr. Beim Schienengüterverkehr ergibt sich zudem ein Potential daraus, dass das Bundesministerium für Verkehr die Priorität bei der Ausrüstung der Infrastruktur auf europäische Korridore legt.

Die Ausrüstung soll durch den Bund gefördert werden. Die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) hat dafür eine erweiterte rechtliche Grundlage geschaffen. Der Bund kann sich an der Finanzierung von Vorserienfahrzeugen mit 90 % sowie Serienausstattungen von Bestandsfahrzeugen mit bis zu 60 % beteiligen. Die Einzelheiten dieser Finanzierung werden in einer Förderrichtlinie geregelt, die Ende 2024 dem Sektor vorgestellt wurde.

In Abstimmung mit den anderen ALSTOM-Einheiten und der Muttergesellschaft optimiert die ALSTOM Transportation Germany GmbH hierfür die ETCS-Lösung, mit der Integration von ETCS und PZB (punktförmige Zugbeeinflussung) sowie LZB (Linienzugbeeinflussung), als eine gesamtheitliche ALSTOM-Lösung.

In Österreich sieht der neue Rahmenplan der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) für die Jahre 2025 bis 2030, trotz Sparmaßnahmen der Regierung, EUR 19,7 Milliarden für Investitionen sowie weitere EUR 4,8 Milliarden für die Instandhaltung der Infrastruktur vor und bestätigt damit weiterhin die nationale Verpflichtung zur grünen Mobilität. In den nächsten Jahren stehen zudem Beschaffungsvorhaben bei der ÖBB im Bereich Vershublokomotiven (Rahmenvertrag über 150 bis 200 Stück), Universallokomotiven (Rahmenvertrag über 200 Stück) sowie Fernverkehrszüge der nächsten Generation an. Die Bedarfe im Bereich Regionalverkehr sind größtenteils über bestehende Rahmverträge, aus denen die ÖBB weiter abrufen wird, abgedeckt. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH hat erneut eine Ausschreibung für die Lieferung und die optionale Instandhaltung von 28 Elektrodoppelstocktriebwagen gestartet, welche voraussichtlich im nächsten Jahr entschieden wird. Im Straßenbahnbereich werden weitere Optionen für die Stadt Graz erwartet. Mittelfristig wird der Start einer Ausschreibung zur Ersatzbeschaffung für die ULF-Flotte in Wien erwartet. Auch hier wird die Instandhaltung Teil des Auftrages sein. Derzeit

sind in Österreich rund 300 Kilometer ETCS Level 2 in Betrieb. Bis 2038 ist der Umbau für insgesamt 3.700 km ETCS Level 2 geplant. Im Zuge dessen wird auch mit fahrzeugseitigen Ausschreibungen gerechnet.

In der Schweiz hat der Bundesrat für die Jahre 2025 bis 2028 einen Zahlungsrahmen von CHF 16,4 Milliarden für den Betrieb und die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes, der Bahnanlagen und der Bahnhöfe beschlossen. Die Schweizerische Bundesbahn AG wird weiterhin die Flotte erneuern und erweitern und hat einen Großauftrag zur Erneuerung der Flotte für die S-Bahn Zürich gestartet. Darüber hinaus führt sie eine Markterkundung durch mit der Absicht, bis zu 40 Hochgeschwindigkeitszüge für den Einsatz im internationalen Personenverkehr zu beschaffen. Es wird erwartet, dass neben der Beschaffung von Neufahrzeugen auch ein Instandhaltungsvertrag über 15 Jahre ausgeschrieben werden wird.

Im Segment Leit- und Sicherungstechnik werden weitere Investitionen in der DACH-Region zur Erneuerung und Modernisierung der Signalsysteme im Hinblick auf das Europäische Zugsteuerungssystem (ETCS) sowie funkbasierte Zugsicherungssysteme für U-Bahnen (CBTC) erwartet, die auch weiterhin positiv zum Wachstum dieses Segments und des gesamten Schienenverkehrsmarktes beitragen werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

In Europa und insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland teilt sich das fahrzeug- und komponentenbezogene Eisenbahnrecht im Wesentlichen in Zulassung und Aufsicht.

Der Eisenbahnaufsicht unterliegen die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Sie wird in Deutschland durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wahrgenommen. Während das Eisenbahnaufsichtsrecht unverändert blieb, erfuhr das Zulassungsrecht durch die Umsetzung des sogenannten 4. Eisenbahnpaketes tiefgreifende Änderungen³.

Ein Schienenfahrzeug benötigt eine Zulassung, damit es in den Verkehr gebracht werden darf. Diese Zulassung bescheinigt die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Anforderungen und Auflagen für den sicheren Betrieb eines Schienenfahrzeuges, insbesondere bezüglich Arbeits-, Brand-, Gesundheits- und Umweltschutz. Zur Nachweisführung werden Risikoanalysen, Simulationen, Konformitätsbewertungen, betriebsbezogene Prüfungen und Testfahrten durchgeführt und dokumentiert. Die hieraus resultierenden Unterlagen und Zertifikate werden bei der Zulassungsbehörde eingereicht.

³ Dies gilt für Vollbahnen. Straßenbahnen, Untergrundbahnen sowie weitere Light Rail Fahrzeuge, die nicht auf den Netzen der Vollbahnen verkehren, unterfallen in der Regel nationalen Normen und werden auch weiterhin durch lokale Behörden zugelassen.

Wegen der Bedeutung der Zulassung für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnindustrie und für den Bahnbetrieb in Europa hat der neue einheitliche europäische Zulassungsprozess erheblichen betriebswirtschaftlichen Einfluss, denn Ziele des 4. Eisenbahnpaketes sind, neben Sicherheit und Interoperabilität des europäischen Schienenverkehrs, vor allem erhebliche Einsparungen von Kosten und Zeit bei der Zulassung.

Die Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes in deutsches Recht ist mit Hilfe eines Mantelgesetzes mit Änderungen, unter anderem des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und einer überarbeiteten Eisenbahn-Inbetriebnahme-Genehmungsverordnung (EIGV) zum 16. Juni 2020 erfolgt.

Mit der Einführung eines harmonisierten Zulassungsprozesses in Europa wird durch Erteilung einer europäischen Zulassung der Betrieb von Fahrzeugen in mehreren Netzen der Europäischen Union ermöglicht, ohne hierfür noch gesonderte Zulassungen in den einzelnen Mitgliedsstaaten einholen zu müssen. Anträge auf Zulassung werden über das Online-Portal „One-Stop Shop“ (OSS) abgewickelt. Grundlage der Zulassung ist die Erfüllung von Gesetzen und technischen Standards. Entsprechend der EU-Richtlinie zur Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems, seiner Teilsysteme und Komponenten (Richtlinie (EU) 2016/797), werden sogenannte „Technische Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) erstellt. Sie werden als Verordnungen erlassen und gelten somit unmittelbar und zwingend in allen Mitgliedsstaaten.

Die aktuelle Revision der TSIs („TSI Revision 2023“) ist am 28. September 2023 in Kraft getreten. Zentral war dabei neben der Einführung neuer technischer Anforderungen insbesondere auch eine neue Systematik von Übergangsvorschriften für TSI, die sich auf laufende Projekte und teilweise sogar auf bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge auswirken wird.

Unabhängig von diesen spezifischen Regelungen für den Eisenbahnsektor hat die Europäische Union im Dezember 2024 mit dem sogenannten Cyber-Resilience-Act (CRA) neue Anforderungen für die Cybersicherheit von Produkten mit digitalen Elementen eingeführt. Der sektorübergreifende CRA ergänzt, zur Erhöhung der Cybersicherheit, den, bislang vornehmlich an Betreiber kritischer Infrastrukturen gerichteten, bestehenden gesetzlichen Rahmen, wie beispielsweise NIS-2 (EU-Richtlinie zur Netzwerk- und Informationssicherheit), um neue Pflichten für Hersteller, Importeure und Händler von Hard- und Softwareprodukten mit digitalen Elementen. Diese Pflichten, die auch Hersteller von Bahntechnik und Schienenfahrzeugen treffen werden, umfassen insbesondere die Erfüllung grundlegender Cybersicherheitsanforderungen für das Inverkehrbringen solcher Produkte und die entsprechende Durchführung von Konformitätsbewertungsverfahren, die Bereitstellung von Sicherheitsaktualisierungen sowie die Behandlung

von Schwachstellen, inklusive der Meldepflichten von Sicherheitslücken, an die Agentur der Europäischen Union für Cybersicherheit (ENISA) und der Bereitstellung von Sicherheits-upgrades.

Ab Mitte 2026 sind erste Regelungen des CRA anwendbar. So müssen Hersteller bereits ab dem 11. September 2026 Sicherheitslücken melden. Ab dem 11. Dezember 2027 sind dann alle Vorschriften anzuwenden.

2.2 Geschäftsverlauf

Die für die Steuerung des Geschäfts wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren, die einen Bezug zum handelsrechtlichen Jahresabschluss aufweisen, sind der Auftragseingang, die Umsatzerlöse sowie das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (Ergebnis vor Steuern und vor Finanzergebnis sowie vor Beteiligungsergebnis). Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren werden nicht wesentlich zur Unternehmenssteuerung herangezogen.

Der Auftragseingang der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 beläuft sich auf EUR 3.425,7 Mio. und liegt um EUR 1.542,7 Mio. über dem Vorjahresniveau und somit deutlich oberhalb der Erwartungen in einer Bandbreite von EUR 900 Mio. bis EUR 1.100 Mio. Der Auftragseingang konnte im Inland und im Ausland erzielt werden. Im Inland sind vor allem die Auftragseingänge der S-Bahn Rheinland für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Berlin LRV 2020-1 für die Berliner Verkehrsbetriebe, ET 490 für die S-Bahn Hamburg neben Auftragseingängen im Bereich Service für den Flughafen München sowie das E-Netz Werdenfels zu nennen. Im Ausland konnten Aufträge wie der SLO.RS. Slovenian Railways 30 TRAXX in Slowenien sowie der Romania-37 EMU Intercity in Rumänien neben Serviceaufträgen in Großbritannien, Österreich und Frankreich gewonnen werden.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2025 (EUR 1.245,0 Mio.) verringerten sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um EUR 532,0 Mio., sie liegen unterhalb der Erwartungen für das Geschäftsjahr in einer Bandbreite von EUR 1.500 Mio. bis EUR 1.700 Mio. Sie setzten sich im Geschäftsjahr 2025 maßgeblich aus den Projekten Dresden 3, Railpool 2023 AC SN TRAXX, SE_URB C 30 Stockholm, Duisburg 1, DO 2010 Electrical, CD Cargo 1ST Call_off_MS_18 sowie aus im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back-Vertrages verkauften Zügen zusammen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit belief sich im Geschäftsjahr auf EUR -38,8 Mio. (Vj. EUR -275,0 Mio.) und verbesserte sich somit um EUR 236,2 Mio. Das für das Geschäftsjahr 2025 prognostizierte negative Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im unteren dreistelligen Millionenbereich konnte somit auf eine Größenordnung im unteren negativen zweistelligen

Millionenbereich verbessert werden. Zur Darstellung der wesentlichen Komponenten des Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit wird auf die weitergehenden Ausführungen zur Ertragslage verwiesen.

Die wesentlichen Treiber in Bezug auf die Verringerung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von EUR 115,7 Mio. waren die Verringerung der Rückstellungsbildungen, hier im Wesentlichen die Zuführung zur Rückstellung für Gewährleistungen (EUR 19,0 Mio.; Vj. EUR 32,2 Mio.) und für Pönale im Rahmen von Kundenprojekten (EUR 0 Mio.; Vj. EUR 29,2 Mio.), die Verringerung des Aufwands für Pönalezahlungen (EUR 1,6 Mio., Vj. EUR 85,2 Mio.), der Miet- und Leasingaufwendungen sowie weiterberechneter Konzernumlagen (EUR 35,5 Mio.; Vj. EUR 63,6 Mio.) neben den Aufwendungen für Instandhaltung (EUR 30,9 Mio.; Vj. 39,2 Mio.). Des Weiteren verringerten sich die Wertberichtigungen und Abschreibungen in Bezug auf die Forderungen gegenüber Kunden um EUR 2,6 Mio.

Gegenläufig wirkten die Erhöhung der Verluste aus Wechselkursänderungen um EUR 14,3 Mio., die Erhöhung der Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften (EUR 70,2 Mio.; Vj. EUR 57,7 Mio.), die Erhöhung der Aufwendungen für weiterberechnete Kosten von Konzerngesellschaften um EUR 32,9 Mio. neben einer Erhöhung der Wertberichtigung um EUR 13,6 Mio. auf in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesene Grundstücke und Gebäude.

Die Verringerung der sonstigen betrieblichen Erträge gegenüber dem Vorjahr in Höhe von EUR 102,8 Mio. resultiert im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen für Garantien (EUR 7,8 Mio.; Vj. EUR 13,4 Mio.) sowie aus Erträgen aus dem Verbrauch von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften (EUR 52,6 Mio.; Vj. EUR 74,9 Mio.) neben Erträgen aus dem Verbrauch von Rückstellungen für Garantien (EUR 16,8 Mio.; Vj. EUR 22,3 Mio.) und Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen für Gemeinkosten (EUR 6,5 Mio.; Vj. EUR 14,7 Mio.). Des Weiteren reduzierten sich die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften (EUR 0 Mio.; Vj. EUR 11,8 Mio.), die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für fehlende Herstellkosten (EUR 0 Mio.; Vj. EUR 26,7 Mio.) und die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Vertragsstrafen im Rahmen der Kundenprojekte (EUR 0 Mio.; Vj. EUR 4,5 Mio.) neben einer Verringerung der Gewinne aus Wechselkursänderungen (EUR 63,9 Mio.; Vj. EUR 67,0 Mio.).

Gegenläufig wirkte eine Erhöhung der Weiterberechnungen an Konzerngesellschaften um EUR 3,9 Mio. (EUR 81,8 Mio.; Vj. 77,9 Mio.) neben einer Erhöhung der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Restrukturierung um EUR 31,7 Mio. (EUR 31,7 Mio.; Vj. EUR 0 Mio.)

sowie einer Erhöhung der Erträge aus Mieten und Pachten um EUR 1,2 Mio. (EUR 1,4 Mio.; Vj. EUR 0,2 Mio.).

Die Entwicklung der Gesellschaft in den letzten drei Jahren ist, auch für weitere Kennzahlen, in der nachfolgenden Tabelle anhand von Kennziffern dargestellt. Die Kennzahlen für die Geschäftsjahre 2025 (Zeitraum vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025) und 2024 (Zeitraum vom 1. April 2023 bis zum 31. März 2024) umfassen einen Zeitraum von zwölf Monaten, während das Geschäftsjahr 2023 einen Zeitraum von lediglich drei Monaten umfasst (Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. März 2023). Insoweit sind die Kennzahlen des Rumpfgeschäftsjahres 2023 nur bedingt mit den Kennzahlen der Geschäftsjahre 2025 und 2024 vergleichbar.

		2025	2024	2023
Auftragseingang	Mio. EUR	3.425,7	1.883,0	196,0
Auftragsvorlage	Mio. EUR	8.694,1	6.513,4	6.544,8
Umsatzerlöse	Mio. EUR	1.245,0	1.777,0	351,8
Gesamtleistung	Mio. EUR	1.853,3	1.551,3	428,2
Materialaufwand	Mio. EUR	1.073,5	995,5	281,7
von Gesamtleistung	%	57,9	64,2	65,8
Personalaufwand	Mio. EUR	542,3	543,3	149,9
von Gesamtleistung	%	29,3	35,0	35,0
Umsatzerlöse je Mitarbeiter	Tsd. EUR	225	315	62
Jahresergebnis *				
(vor Gewinnabführung)	Mio. EUR	74,4	-62,9	53,0
Eigenkapital	Mio. EUR	345,6	345,6	2.245,6
vom Gesamtkapital	%	16,3	15,9	54,7
Eigenkapitalrentabilität*	%	21,5	-18,2	2,4
Anlagendeckung II	%	412,2	242,5	174,3
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	-339,5	-9,0	50,4

* Jahresergebnis (vor Abführung) zum Eigenkapital

Die Gesamtleistung der Gesellschaft stieg im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um EUR 302,0 Mio. auf EUR 1.853,3 Mio. Ursächlich hierfür waren gegenüber dem Vorjahr niedrigere Umsatzerlöse in Höhe von EUR 532,0 Mio. (EUR 1.245,0 Mio.; Vj. EUR 1.777,0 Mio.), denen in Höhe von EUR 833,1 Mio. in der Position Bestandsveränderung eine Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen gegenüberstand (Bestandserhöhung im Geschäftsjahr EUR 604,4 Mio.; Vj. Bestandsverringerung EUR 228,7 Mio.). Des Weiteren erhöhten sich die anderen aktivierten Eigenleistungen gegenüber dem Vorjahr um EUR 0,9 Mio.

Weitestgehend wurde im Geschäftsjahr 2025 die Erhöhung der Bestände durch die Anarbeitung der Projekte ET490, Düsseldorf HF1, DO Israel Electrical, DO Israel IPO 4, SE_HS_SJ 250 sowie Berlin LRV 2020-1 und SE_HS_X80 Västtraffik bewirkt.

2.3 Lage der Gesellschaft

Der **Auftragseingang** der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 beläuft sich auf EUR 3.425,7 Mio. und liegt um EUR 1.542,7 Mio. über dem Vorjahresniveau. Er liegt deutlich oberhalb der Erwartung für das Geschäftsjahr.

Die wesentlichen Projekte für den Auftragseingang des Geschäftsjahres 2025 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Division	Auftragseingänge in Mio. EUR (Vorjahr)	Verträge
Rolling Stock	2.279 (448)	S-Bahn Rheinland Romania-37 EMU Intercity ET 490
Light Rail Vehicles	278 (77)	Berlin LRV 2020-1 Duisburg 1 Dresden 3
Locomotives	512 (817)	Slovenian Railways TRAXX WBW Invest MS 3 TRAXX Mercitalia 2023 DC 3
Services	357 (541)	Talent 2 E-Netz Werdenfels Munich Airport, ALM-BR430

Die **Auftragsvorlage** der Gesellschaft zum 31. März 2025 beläuft sich auf EUR 8.694,1 Mio. und liegt damit um EUR 2.180,7 Mio. über der Auftragsvorlage des Vorjahres. Die Auftragsvorlage ohne Kalkulation von Neuzugängen reicht damit voraussichtlich für rund fünf Geschäftsjahre. Die Auftragsvorlage verteilt sich auf die folgenden Geschäftsfelder:

	2025	2024
	Mio. EUR	Mio. EUR
Rolling Stock	4.196,4	2.532,0
Light Rail Vehicles	1.007,7	860,2
Locomotives	1.848,3	1.520,8
Service & Other	1.641,7	1.600,4
	<u>8.694,1</u>	<u>6.513,4</u>

Ertragslage

Die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2025 (EUR 1.245,0 Mio.) verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 532,0 Mio., sie liegen deutlich unterhalb der Erwartungen für das Geschäftsjahr in einer Bandbreite von EUR 1.500 Mio. bis EUR 1.700 Mio.

Der Umsatz im Bereich Rolling Stock (EUR 614,0 Mio.) resultiert vor allem aus den Aufträgen SE URB C30 Stockholm, Doppelstockwagen (DO 2010 new DD Coaches), Hamburg Metro DT 5 sowie aus dem Verkauf von Zügen im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back-Vertrages.

Die maßgeblichen Projekte für den Umsatz im Bereich Light Rail Vehicles (EUR 130,1 Mio.) waren die Projekte Dresden 3, Flexity Wien, Duisburg 1 sowie Zürich 1.

Im Bereich Locomotives (EUR 184,8 Mio.) ist der Umsatz hauptsächlich auf die Projekte Railpool 2023 ACSN TRAXX, CD Cargo 1ST Call-Off MS 18 sowie SNCB DD-M7 zurückzuführen.

Der Umsatz des Bereichs Services beträgt EUR 316,1 Mio. und wird im Wesentlichen vom Geschäft mit Ersatzteilen sowie von Umbauten, Reparaturen, Instandhaltungen sowie der Erbringung von konzerninternen Forschungs- und Entwicklungsleistungen getragen.

Der Exportanteil des externen Geschäftes der Gesellschaft erreicht 51,1 % (Vj. 34,7 %). Der Anteil des inländischen Geschäftes mit 48,9 % (Vj. 65,3 %) dokumentiert die nach wie vor hohe Bedeutung des inländischen Marktes und die stabile Positionierung auf dem deutschen Markt, jedoch zeigt der Exportanteil von 51,1 % gleichzeitig die nach wie vor große Bedeutung und die gestiegenen Wachstumschancen des ausländischen Marktes für die Gesellschaft.

Der Materialaufwand ist, im Verhältnis zur Gesamtleistung, mit 57,9 % gegenüber dem des Vorjahres (64,2 %) gesunken. In Abhängigkeit der Fertigungsfortschritte der einzelnen Projekte kann das Verhältnis des Materialaufwandes zur Gesamtleistung in den Geschäftsjahren schwanken. Der hohe Anteil des Materialaufwandes, gemessen an der Gesamtleistung, ist auf eine geringe Fertigungstiefe zurückzuführen. Die Gesellschaft erwirbt zum Teil vollständige

Systemkomponenten, welche erst in der Phase der Endmontage in die Fahrzeuge eingebaut werden. Auch die eigene Komponentenfertigung, z. B. von Drehgestellen sowie von Geräten für die Steuerungs- und Leistungselektronik, verwendet ihrerseits vorgefertigte Teilkomponenten.

Der Personalbestand im Geschäftsjahr 2025 hat sich gegenüber dem Vorjahr, sowohl zum Stichtag (2025: 5.505; Vj. 5.626) als auch im Durchschnitt, leicht verringert.

Der Personalaufwand enthält im Geschäftsjahr einen Restrukturierungsaufwand in Höhe von EUR 15,9 Mio. (Vj. EUR 25,5 Mio.). Ohne diesen Restrukturierungsaufwand im Geschäftsjahr erhöhte sich der Personalaufwand im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr um EUR 8,6 Mio. auf EUR 526,4 Mio. (Vj. EUR 517,8 Mio.).

Die Personalaufwandsquote im Geschäftsjahr beträgt 29,3 % (Vj. 35,0 %). Ohne Berücksichtigung des Restrukturierungsaufwandes des Geschäftsjahres in Höhe von EUR 15,9 Mio. beläuft sich die Personalaufwandsquote des Geschäftsjahres auf 28,4 %. Aufgrund der gegenüber dem Geschäftsjahr 2024 höheren Gesamtleistung des Geschäftsjahres 2025 (EUR 1.853,3 Mio.; Vj. EUR 1.551,3 Mio.) verringerte sich die bereinigte Personalaufwandsquote des Geschäftsjahres (28,4 %) gegenüber dem Vorjahr (33,4 %) um 5,0 Prozentpunkte.

Die deutliche Verringerung des Umsatzes des Geschäftsjahres führte bei gleichzeitiger leichter Verringerung der Mitarbeiterzahl im Geschäftsjahr 2025 mit TEUR 225 (Vj. TEUR 315) zu einer deutlichen Verringerung der Umsatzerlöse je Mitarbeiter.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung hat die Gesellschaft weitere Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. So wurde zur Anpassung der Produktionskapazitäten an die mittelfristig zu erwartende Auslastung bereits im Jahr 2021 ein Restrukturierungsprogramm zum sozialverträglichen Abbau von Arbeitsplätzen in der Fertigung und in den fertigungsnahen Bereichen bis zum Ende des Geschäftsjahres 2024 initiiert. Im Vorjahr wurde ein weiteres Restrukturierungsprogramm zum sozialverträglichen Abbau von Arbeitsplätzen bis zum Ende des Geschäftsjahres 2026 beschlossen. Hierzu wurde das Ergebnis des Geschäftsjahres der Gesellschaft mit einem Restrukturierungsaufwand in Höhe von EUR 15,9 Mio. belastet. Gleichzeitig wurden Initiativen zur Anpassung der industriellen Infrastruktur an die zukünftige Auslastung und das jeweilige Standortkonzept eingeleitet. Diese Aktivitäten verfolgen allesamt das Ziel, die Kostenstruktur der Gesellschaft nachhaltig zu verbessern sowie die Produktivität und Flexibilität zu steigern. Mögliche weitere wesentliche Belastungen des Aufwandes der Gesellschaft in den kommenden Jahren werden nicht erwartet. Aus diesem Standortkonzept resultierte eine Wertberichtigung für im Umlaufvermögen gehaltene Grundstücke und Gebäude in Höhe von EUR 15,7 Mio.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit der Gesellschaft (Ergebnis vor Steuern und vor Finanzergebnis sowie vor Beteiligungsergebnis) im Geschäftsjahr erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr auf EUR -38,8 Mio. Es lag damit um EUR 236,2 Mio. über dem des Vorjahres (EUR -275,0 Mio.). Das für das Geschäftsjahr 2025 prognostizierte negative Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit im unteren dreistelligen Millionenbereich konnte somit auf eine Größenordnung im unteren negativen zweistelligen Millionenbereich verbessert werden. Die Verbesserung im Geschäftsjahr ist durch die Erhöhung der Bestandsveränderung an fertigen und unfertigen Erzeugnissen um EUR 833,1 Mio., die Erhöhung der anderen aktivierten Eigenleistungen um EUR 0,9 Mio. sowie durch eine Verringerung des sonstigen betrieblichen Aufwandes um EUR 115,7 Mio. neben einer Verringerung des Personalaufwandes um EUR 1,0 Mio. gekennzeichnet. Entgegen wirkten die Verringerung der Umsatzerlöse um EUR 532,0 Mio., die Verringerung der sonstigen betrieblichen Erträge um EUR 102,8 Mio. neben einer Erhöhung des Materialaufwandes um EUR 78,0 Mio. sowie einer Erhöhung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen um EUR 1,8 Mio.

Das Finanzergebnis sowie das Beteiligungsergebnis der Gesellschaft im Geschäftsjahr verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 88,6 Mio. auf EUR 121,2 Mio. (Vj. EUR 209,8 Mio.). Im Wesentlichen war das Beteiligungsergebnis des Geschäftsjahres durch den Ertrag aus dem konzerninternen Verkauf von Beteiligungen und Anteilen an verbundenen Unternehmen des Finanzanlagevermögens gekennzeichnet in Höhe von EUR 10,5 Mio. Das Zinsergebnis verschlechterte sich um EUR 42,8 Mio. (EUR 35,2 Mio.; Vj. EUR 78,0 Mio.). Dividendenerträge aus Beteiligungen entstanden im Geschäftsjahr in Höhe von EUR 75,4 Mio. (Vj. EUR 18,0 Mio.).

Mit Beschluss der Gesellschafterversammlungen der beteiligten Unternehmen der Gesellschaft vom 22. März 2023 wurde dem am selben Tag geschlossenen Gewinnabführungsvertrag zwischen der ALSTOM Transportation Germany GmbH als Organgesellschaft und der ALSTOM Transport Deutschland GmbH als Organträgerin zugestimmt. Der Gewinnabführungsvertrag wurde am 24. März 2023 in das für die Gesellschaft zuständige Handelsregister eingetragen.

Die Gesellschaft führt im Geschäftsjahr, aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der ALSTOM Transport Deutschland GmbH, ihr Ergebnis des Geschäftsjahres vom 1. April 2024 bis zum 31. März 2025 an die Obergesellschaft ab. Aus der Ergebnisabführung ergab sich für die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2025 ein Aufwand in Höhe von EUR 74,4 Mio. (Vj. Ertrag EUR 62,9 Mio.).

Finanzlage

Die Gesellschaft verfügt über keine eigenen Kreditlinien bei Kreditinstituten. Die benötigten Finanzmittel werden vollständig über das Cash Management des ALSTOM-Konzerns bereitgestellt. Die unterjährigen Salden auf dem Cashpoolkonto wurden mit durchschnittlich 3,04 % (ESTER = Euro Short-Term Rate) sowie unter Berücksichtigung einer Marge des Treasury Centers verzinst.

Die Finanzlage der Gesellschaft im Berichtsjahr ist durch die Finanzierungsmöglichkeiten und die Bereitstellung finanzieller Mittel im Konzernverbund der ALSTOM-Gruppe weiterhin als stabil zu bezeichnen.

Für das kommende Geschäftsjahr 2026 wurde kein Finanzierungsbedarf identifiziert.

Ein möglicher Finanzierungsbedarf sowie die Fortführung der Unternehmenstätigkeit der Gesellschaft wird durch die Einbindung der Gesellschaft in das Cash-Pool-System der ALSTOM HOLDINGS S.A. sichergestellt.

Für das kommende Geschäftsjahr 2026 plant die Gesellschaft nach wie vor mit einem negativen operativen Cashflow. Ein möglicher Finanzierungsbedarf wird durch das Cash Management System der Gesellschaft gedeckt. Die Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft und damit die Fortführung der Unternehmenstätigkeit ist hierbei von der Finanzierung durch die Gesellschafter abhängig. Die verfügbaren Finanzmittel im Rahmen des Finanzmittelfonds beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf EUR 837,2 Mio. (Vj. EUR 1.143,8 Mio.). Per August 2025 weisen die verfügbaren Finanzmittelfonds ein Guthaben von EUR 314,4 Mio. aus, welches den Finanzmittelbedarf der Gesellschaft (gemäß der derzeitigen Planung) bis zwölf Monate nach der Unterzeichnung des Jahresabschlusses zum 31. März 2025 decken wird.

Um die Finanzierung der Produktionskosten sicherzustellen, hat die Gesellschaft, im Rahmen von Forfaitierungsvereinbarungen, Anzahlungsforderungen an Banken verkauft. Im Geschäftsjahr wurden Einzahlungen aus Forfaitierungsvereinbarungen in Höhe von EUR 22,0 Mio. generiert (Vj. EUR 119,9 Mio.).

Die Transaktionen werden überwiegend in Euro abgewickelt. Soweit Zahlungen in Fremdwährungen erfolgen, werden Kurssicherungsgeschäfte zur Abdeckung von Währungsschwankungen abgeschlossen.

Die nachfolgende Kapitalflussrechnung stellt zusammengefasst die drei Zahlungsströme und die Entwicklung des Finanzmittelfonds dar:

	2025 Mio. EUR	2024 Mio. EUR
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	-339,5	-9,0
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	35,1	1.602,4
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-2,2	-823,2
	-306,6	770,2
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	1.143,8	373,6
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	837,2	1.143,8

Der negative Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem Jahresüberschuss des Geschäftsjahres vor Ergebnisabführung (EUR 74,4 Mio.), welcher im Geschäftsjahr, aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages mit der ALSTOM Transport Deutschland GmbH, der Gesellschaft nicht zur Verfügung steht, sowie der Verringerung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen ohne Berücksichtigung des Guthabens aus dem Cashpooling (EUR 36,9 Mio.) und der Verringerung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (EUR 5,8 Mio.) neben einer Erhöhung der erhaltenen Anzahlungen vor der Verrechnung mit den Vorräten (EUR 158,2 Mio.). Des Weiteren erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (EUR 33,2 Mio.) sowie die passiven Rechnungsabgrenzungsposten (EUR 63,4 Mio.) neben einer Verringerung des Sachanlagevermögens (EUR 217,2 Mio.) und einer Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (EUR 53,2 Mio.).

Gegenläufig im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit wirkten die Erhöhung der Vorräte (EUR 709,3 Mio.), die Verringerung der Rückstellungen (EUR 78,5 Mio.) sowie die Verringerung der sonstigen Verbindlichkeiten (EUR 21,4 Mio.).

Ursächlich für den positiven Cashflow aus der Investitionstätigkeit sind im Wesentlichen Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen (EUR 10,5 Mio.) sowie aus erhaltenen Dividenden aus Finanzanlagen (EUR 75,4 Mio.). Gegenläufig wirkten die Auszahlungen für Investitionen des Sachanlagevermögens (EUR 15,2 Mio.) sowie die Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen (EUR 35,6 Mio.).

Der negative Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit resultiert aus gezahlten Zinsen (EUR 2,2 Mio.).

Der Finanzmittelfonds setzt sich zum Ende des Geschäftsjahres aus Forderungen aus dem Cashpooling gegen die ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich), in Höhe von EUR 836,6 Mio. sowie Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von EUR 0,6 Mio. zusammen.

Vermögenslage

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Zusammensetzung der Vermögensgegenstände und der Schulden der Gesellschaft unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte. Vermögensgegenstände und Schulden mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind als langfristig behandelt.

Die Zusammensetzung der Vermögensgegenstände und Schulden folgt, in Bezug auf die Saldierung, den handelsrechtlichen Vorgaben der Bilanzgliederung. Somit werden die Vorräte mit den erhaltenen Anzahlungen verrechnet.

	31.03.2025	31.03.2024	Veränderung
	TEUR	TEUR	TEUR
Anlagevermögen	186.593	376.440	-189.847
Übriges langfristiges Vermögen	0	0	0
Kurzfristiges Vermögen	1.939.040	1.796.119	142.921
	<u>2.125.633</u>	<u>2.172.559</u>	<u>-46.926</u>
Eigenkapital	345.637	345.637	0
Langfristiges Fremdkapital	435.932	631.946	-196.014
Kurzfristiges Fremdkapital	1.344.064	1.194.976	149.088
	<u>2.125.633</u>	<u>2.172.559</u>	<u>-46.926</u>

Das Anlagevermögen der Gesellschaft verringerte sich im Geschäftsjahr um EUR 189,8 Mio. auf EUR 186,6 Mio. (Vj. EUR 376,4 Mio.).

Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um EUR 27,3 Mio. auf EUR 39,6 Mio. (Vj. EUR 12,3 Mio.) aufgrund des konzerninternen Kaufs von Anteilen an verbundenen Unternehmen erhöht. Es umfasst in den Finanzanlagen ausgewiesene Anteile an verbundenen Unternehmen in Höhe von EUR 38,9 Mio. sowie Beteiligungen in Höhe von EUR 0,7 Mio.

Die Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen sowie der Beteiligungen wurde auf der Grundlage von Bewertungen nach dem Discounted-Cash-Flow-Verfahren zum Stichtag überprüft.

Die Verringerung der immateriellen Vermögensgegenstände um TEUR 4 auf einen Buchwert von EUR 0,8 Mio. (Vj. EUR 0,8 Mio.) ist im Wesentlichen bestimmt durch Zugänge sowie planmäßige Abschreibungen auf aktivierte Software. Die verbleibenden immateriellen Vermögensgegenstände umfassen Software.

Die Verringerung des Sachanlagevermögens um EUR 217,1 Mio. auf einen Buchwert von EUR 146,2 Mio. (Vj. EUR 363,3 Mio.) ist im Wesentlichen bedingt durch den Verkauf von im Sachanlagevermögen ausgewiesenen Zügen im Rahmen eines Sale-and-Lease-Back-Vertrages. Aufgrund dieses Verkaufs reduzierten sich im Wesentlichen die Anlagen im Bau sowie die technischen Anlagen und Maschinen des Sachanlagevermögens.

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. März 2025 zu 412,2 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vj. 242,5 %).

Als Ursache für die Erhöhung des kurzfristigen Vermögens ist in erster Linie die Erhöhung der Vorräte sowie die Erhöhung der sonstigen Vermögensgegenstände neben der Erhöhung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen verbundene Unternehmen zu nennen. Demgegenüber wirkte sich die Verminderung der Forderung aus dem konzerninternen Cashpooling gegen die ALSTOM HOLDINGS S.A., Saint-Ouen-sur-Seine (Frankreich), die Reduzierung des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens, die Verminderung der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Dritte neben der Verringerung der Guthaben bei Kreditinstituten reduzierend auf das kurzfristige Vermögen aus.

Das übrige langfristige Vermögen ist zum Ende des Geschäftsjahres gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Aufgrund des Ergebnisabführungsvertrages der Gesellschaft mit der ALSTOM Transport Deutschland GmbH ist das Eigenkapital zum Ende des Geschäftsjahres im Vergleich zum Ende des Vorjahres unverändert.

Die Verringerung des langfristigen Fremdkapitals beruht im Wesentlichen auf der Abnahme der langfristigen Rückstellungen für Pensionen sowie auf der Verringerung der langfristigen erhaltenen Anzahlungen nach der Verrechnung mit den Vorräten.

Bei dem kurzfristigen Fremdkapital führte vorrangig die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Dritten sowie der sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen neben der Erhöhung des passiven Rechnungsabgrenzungspostens zu einem Anstieg. Gegenläufig wirkte sich die Verringerung der kurzfristigen erhaltenen

Anzahlungen nach der Verrechnung mit den Vorräten, die Verringerung der sonstigen Verbindlichkeiten gegenüber Dritten sowie die Reduzierung der sonstigen Rückstellungen aus. Die Rückstellungen für die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag blieben unverändert.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Insgesamt ist die Lage der Gesellschaft nach wie vor maßgeblich durch negative Margenbeiträge einiger Großprojekte beeinflusst. Im Geschäftsjahr konnte die Gesellschaft dennoch eine Verbesserung der Ertragslage erzielen.

Das im Geschäftsjahr erzielte Finanzergebnis, welches wesentlich durch Einmaleffekte aus dem Verkauf von Beteiligungen und Anteilen an verbundenen Unternehmen sowie durch zugeflossene Dividendenerträge gekennzeichnet war, verringerte sich im Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr. Neben Erträgen aus dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen sowie Dividendenerträgen wurde im Geschäftsjahr wiederum ein positiver Zinsüberschuss erzielt, welcher sich im Finanzergebnis widerspiegelt.

Trotz eines identifizierten negativen operativen Cashflow der Gesellschaft ist durch die Finanzierungsmöglichkeiten und die Bereitstellung finanzieller Mittel im Konzernverbund der ALSTOM-Gruppe die Finanzlage der Gesellschaft weiterhin stabil.

In Bezug auf die Vermögenslage ist diese nach wie vor gekennzeichnet durch eine stabile Eigenkapitalposition von EUR 345,6 Mio. (Vj. EUR 345,6 Mio.).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der operative Geschäftsverlauf im Geschäftsjahr sich gegenüber unseren Erwartungen besser entwickelt hat. In Bezug auf den finanziellen Leistungsindikator Umsatzerlöse konnten die Erwartungen nicht erfüllt werden. Bezogen auf den Leistungsindikator Auftragseingang wurden unsere Erwartungen deutlich übertroffen. Trotz des im Geschäftsjahr nach wie vor negativen Ergebnisses der betrieblichen Tätigkeit, als einer weiteren Steuerungsgröße im Rahmen der finanziellen Leistungsindikatoren, konnte im Geschäftsjahr eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr erzielt werden. Die Gesamtlage der Gesellschaft ist dennoch nach wie vor nicht zufriedenstellend und die Gesellschaft arbeitet an einer nachhaltigen Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition.

3 PROGNOSE-, CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

3.1 PROGNOSEBERICHT

Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung hat am 21. Mai 2025 sein Frühjahrsgutachten 2025 vorgelegt. In seinem Gutachten äußert sich der Sachverständigenrat unter anderem, unter Berücksichtigung des im März 2025 beschlossenen Finanzpaketes, zu den Themen Wirtschaftswachstum, Arbeitsmarkt und Inflation sowie zu den Auswirkungen der Weltwirtschaft auf die inländische Volkswirtschaft.

Der Sachverständigenrat stellt in seinem Gutachten fest, dass sich Deutschland seit drei Jahren in einer gesamtwirtschaftlichen Stagnation befindet. Für Deutschland erwartet der Sachverständigenrat in seiner Stellungnahme vom 21. Mai 2025, dass das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2025 stagnieren wird und dass es um 1,0 % im Jahr 2026 wachsen wird. Die Verbraucherpreisinflation wird im Jahr 2025 nach Einschätzung des Sachverständigenrates 2,1 % betragen und wird im Jahr 2026 bei 2,0 % liegen.

Die Entwicklung der inländischen Nachfrage war im Jahr 2024 schwach. Der private Konsum ist bei einer weiterhin erhöhten Sparquote nur leicht gewachsen, da sich die gestiegenen preisbereinigt verfügbaren Einkommen nur zum Teil in höhere Ausgaben der privaten Haushalte übersetzten. Zudem war die Investitionsnachfrage, insbesondere aufgrund geringerer Ausrüstungsinvestitionen, rückläufig. Die wirtschaftspolitische Unsicherheit, die in Deutschland deutlich höher ausfiel als im Euro-Raum oder im globalen Vergleich, belastete das Investitions- und Konsumklima.

Die ungünstigen Auswirkungen der gesamtwirtschaftlichen Schwächephase auf den Arbeitsmarkt setzten sich im Jahr 2025 fort. Die Arbeitslosenquote, die im Jahr 2024 bei 6,0 % lag, ist weiter angestiegen und betrug im April 2025 saisonbereinigt 6,3 %. Die Erwerbstätigkeit ist seit dem 2. Quartal 2024 saisonbereinigt leicht rückläufig und stagnierte im 1. Quartal 2025 gegenüber dem Vorquartal. Sektorale Unterschiede im deutschen Arbeitsmarkt zeigten sich insbesondere bei der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung. Während diese im verarbeitenden Gewerbe zurückgeht, steigt sie, insbesondere in den Bereichen Öffentliche Verwaltung, Gesundheit und Soziales, weiter an. Der Sachverständigenrat geht davon aus, dass die Arbeitslosenquote im Jahr 2025 bei 6,2 % liegen wird. Für das Jahr 2026 dürfte sie im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung auf 6,1 % sinken.⁴

⁴ Frühjahrsgutachten des Sachverständigenrates vom 21. Mai 2025

Die deutschen Ausfuhren sind im vergangenen Jahr preisbereinigt erneut gesunken. Trotz etwas kräftiger expandierender Absatzmärkte gingen die Ausfuhren des Jahres 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % zurück. Die zunehmende Schwäche der Exportwirtschaft zeigte sich unter anderem in einem starken Rückgang der Exporte im vierten Quartal 2024. Diese Entwicklung dürfte im Frühjahr 2025, aufgrund von Vorzieheffekten wegen der angekündigten US-Einfuhrzölle, kurzfristig unterbrochen worden sein. Im weiteren Verlauf des Jahres 2025 dürften die Exporte jedoch erneut zurückgehen. Der Sachverständigenrat erwartet, dass die Ausfuhren im Jahr 2025 um 2,8 % zurückgehen, gefolgt von einer Zunahme in Höhe von 0,7 % im Jahr 2026.

Neben der in Deutschland seit drei Jahren bestehenden gesamtwirtschaftlichen Stagnation gefährdet die US-Zollpolitik zusätzlich, seit Beginn des laufenden Jahres, das Wirtschaftswachstum weltweit. Darüber hinaus werden durch die sicherheitspolitische Kursänderung der USA die Sicherheitsgarantien für Europa und die Ukraine geschwächt. Dies zwingt die europäischen Länder mittelfristig zu einer deutlichen Erhöhung der Militärausgaben. In Deutschland wurde deshalb eine Grundgesetzänderung verabschiedet, mit der Verteidigungsausgaben von mehr als 1 % des Bruttoinlandsproduktes von der Schuldenbremse ausgenommen werden. Zeitgleich wurde ein Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz eingerichtet. Diese Maßnahmen sollen für die Verbesserung der militärischen Verteidigungsfähigkeit, die Modernisierung der öffentlichen Infrastruktur, die Unterstützung der Dekarbonisierung und die Belebung der deutschen Volkswirtschaft sorgen.

Die Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft wird gemäß der Stellungnahme des Sachverständigenrates im Prognosezeitraum vor allem von Auswirkungen der US-Zollpolitik und des Finanzpaketes bestimmt. Neben der schon länger bestehenden Exportschwäche belasten die US-Einfuhrzölle die Nachfrage nach deutschen Produkten zusätzlich. Die hohe Unsicherheit über die weitere Ausrichtung der US-Handelspolitik sowie die schlechte Auftragslage im verarbeitenden Gewerbe dämpfen die rückläufige Investitionstätigkeit privater Unternehmen weiter.

Das im März 2025 beschlossene Finanzpaket verbessert den Ausblick jedoch ab dem kommenden Jahr. Die Verausgabung der Mittel dürfte, insbesondere im Jahr 2026, expansive Impulse für die Bau- und Ausrüstungsinvestitionen sowie den Staatskonsum setzen. Der private Konsum dürfte im Prognosezeitraum jedoch nur verhalten expandieren. Im Jahr 2026 dürften insbesondere leicht steigende, preisbereinigt verfügbare, Einkommen die Ausgaben der privaten Haushalte zusätzlich stützen.⁵

⁵ Frühjahrsgutachten des Sachverständigenrates vom 21. Mai 2025

Im Gesamtjahr 2024 gab es mit insgesamt 21.812 Unternehmensinsolvenzen einen Anstieg in der amtlichen Insolvenzstatistik um 22,4 % gegenüber dem Vorjahr 2023. Damit stiegen die Unternehmensinsolvenzen ein weiteres Mal seit der Finanzkrise 2009 im Vorjahresvergleich wieder an, allerdings ausgehend von einem historisch niedrigen Niveau (2021: 13.993 Insolvenzen) seit Einführung der Insolvenzordnung im Jahr 1999. Als Frühindikator gibt die Zahl der beantragten Regelinsolvenzen allerdings Hinweise auf die künftige Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen. Auch der Wert für August 2025 lag nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes um 11,6 % über dem Wert des Vorjahresmonats. Per Ende Juni 2025 liegt die Zahl der Unternehmensinsolvenzen für das Jahr 2025 bei 12.009.

Im weiteren Verlauf des Jahres ist mit einem Anstieg der Unternehmensinsolvenzen zu rechnen, allerdings ausgehend von einem, im langfristigen Vergleich, sehr niedrigen Niveau. Die Folgen des Krieges in der Ukraine und die zwischenzeitlich drastisch gestiegenen Energiepreise stellen für viele Unternehmen Belastungen dar, deren Auswirkungen auf das Insolvenzgeschehen in den nächsten Monaten nur schwer abzuschätzen sind.⁶

Trotzdem geben wir, basierend auf unserer Budgetplanung, folgende Prognosen mit weiteren Anmerkungen ab:

Da die Entwicklung der Wirtschaft weiterhin durch den Konflikt in der Ukraine, mit stark gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen und unabsehbaren politischen Risiken, deutlich negativ geprägt ist, existiert weiterhin eine außergewöhnlich hohe Unsicherheit und daher ist die Prognosefähigkeit wesentlich eingeschränkt.

Für Projekte in Israel hat die Gesellschaft im Vorjahr einen die Auftragsvorlage erhöhenden Auftragseingang verzeichnen können. Der im Oktober 2023 entstandene Nahostkonflikt führt somit in Bezug auf die Projekte mit Kunden in Israel zu einer Einschränkung der Prognosefähigkeit, da die Auswirkungen aufgrund des im Zeitpunkt der Abschlusserstellung nach wie vor bestehenden Ereignisses nicht vollumfänglich beurteilt werden können.

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 Cash Flow, durch korrespondierende Kundenanzahlungen bei Vertragsunterschrift, sind die Prognosen mit einer deutlichen Unsicherheit behaftet.

Für das Geschäftsjahr vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026 erwartet die Gesellschaft einen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2025 geringeren Auftragseingang in einer Bandbreite von EUR 400 Mio. bis EUR 600 Mio., resultierend unter anderem aus neuen Aufträgen im Bereich Lokomotiven und im Bereich Services. Der Anteil des Geschäftsfeldes Services am

⁶ Statistisches Bundesamt (Pressemitteilungen vom 14. März 2025 und vom 11. September 2025)

Auftragseingang soll dabei in einer Bandbreite zwischen 30 % bis 40 % (im Geschäftsjahr 10,4 %) einen nachhaltigen Beitrag leisten.

Die Gesellschaft rechnet im Geschäftsjahr vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026 mit Umsatzerlösen in einer Bandbreite von EUR 1.600 Mio. bis EUR 1.800 Mio. Ursächlich hierfür sind hauptsächlich die Auslieferungen für Großprojekte wie die S-Bahn Hamburg, Doppelstockwagen, Israel Railways, Intercitywagen für ARF (Autoritatea pentru Reformă Feroviară) Rumänien sowie die Auslieferungen für die Metro Stockholm neben Hochgeschwindigkeitszügen für Schweden und signifikanten Umsätzen im Lokomotivensegment (Railpool, Akiem CD Cargo).

Des Weiteren plant die Gesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. April 2025 bis zum 31. März 2026 mit einem ausgeglichenen, und damit gegenüber dem Vorjahr deutlich verbesserten, Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, bedingt durch eine verbesserte Auslastung der Fertigungsstandorte.

In diesem Zusammenhang hat die Gesellschaft weitere Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. So wurde zur Anpassung der Produktionskapazitäten an die mittelfristig zu erwartende Auslastung ein Restrukturierungsprogramm zum sozialverträglichen Abbau von Arbeitsplätzen in der Fertigung und in den fertigungsnahen Bereichen in den kommenden Jahren initiiert. Hierzu wurden die Rückstellungen für Restrukturierung im Vorjahr um EUR 25,5 Mio. erhöht. Im zum 31. März 2025 endenden Geschäftsjahr erfolgte eine weitere Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von EUR 15,9 Mio. Gleichzeitig wurden Initiativen zur Anpassung der industriellen Infrastruktur an die zukünftige Auslastung und an das jeweilige Standortkonzept eingeleitet. Alle diese Aktivitäten verfolgen das Ziel, die Kostenstruktur der Gesellschaft nachhaltig zu verbessern sowie die Produktivität und die Flexibilität zu steigern.

Die Gesellschaft erwartet daher, dass die Effekte dieser Transformationsmaßnahmen mittelfristig zur Stabilisierung der Ertragslage beitragen werden. Positiv sollte sich über die nächsten zwei bis drei Jahre auch die Veränderung in der den Umsatzerlösen zugrundeliegenden Projektstruktur auswirken. So werden über die Zeit verlustbringende Großprojekte aus dem Auftragsbestand abgearbeitet und durch profitablen Auftragseingang ersetzt. Hierzu konnte die Gesellschaft in den vergangenen Geschäftsjahren eine Reihe von Auftragseingängen mit positiven Margen generieren, u.a. die Verträge für Straßenbahnen und Lokomotiven auf Basis existierender Plattformkonzepte, sowie Neubestellungen im Bereich Rolling Stock neben Erweiterungen von Bestellungen aus bereits bestehenden Kundenverträgen. Diese Verträge weisen ein geringeres Risikoprofil, verglichen mit Aufträgen mit einem hohen Anteil an Neuentwicklungen, auf. Zudem plant die Gesellschaft, den profitablen Geschäftsbereich Services weiter auszubauen. Dieser soll langfristig stabil über 20 % der Umsatzerlöse der Gesellschaft generieren.

Wir weisen aber einschränkend darauf hin, dass die Mittelfristplanung der Gesellschaft neue Fahrzeugprojekte enthält, über deren Vergabe erst in der Zukunft entschieden wird. Ein Ausbleiben dieser Projekte in Folge des starken, internationalen Wettbewerbs in der Bahn-industrie, ohne Ersatz durch gleichwertige Alternativprojekte, würde die Erreichung der finanziellen und strategischen Ziele erheblich beeinträchtigen. Des Weiteren besteht das Risiko, dass daraus weitere unvorhersehbare Margenverschlechterungen resultieren können. Dies könnte zu einer Verschlechterung des Ergebnisses gegenüber der Prognose führen.

3.2 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Das weiter wachsende 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.

Die im März 2025 beschlossene Änderung des Grundgesetzes erweitert die fiskalischen Spielräume durch eine Ausnahme von der Schuldenbremse für Investitionen durch Bildung eines Sondervermögens für die Infrastruktur. Diese Maßnahmen bieten, wenn sie richtig genutzt werden, Chancen für eine Modernisierung der Infrastruktur im Schienennetz neben einer allgemeinen wirtschaftlichen Belebung. Gleichzeitig kann das Finanzpaket mit einer steigenden Staatsverschuldung verbunden sein, die umso höher ausfallen könnte, je stärker die Mittel konsumtiv verwendet werden. Werden die Mittel hingegen investitionsorientiert eingesetzt, könnte ein starker Wachstumseffekt für den Bahnmarkt hieraus entstehen.⁷

Risikobericht

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

Die aktuell bedeutsamsten Risiken, denen sich die Gesellschaft gegenübersteht, resultieren aus dem Krieg in der Ukraine. Hieraus können für die Gesellschaft Störungen von Lieferketten, die zu Produktionsausfällen führen können, sowie mögliche Kosten- und Preissteigerungen resultieren. Grundsätzlich ist die Gesellschaft aufgrund ihres Geschäftsmodells in der Lage, Teile der Produktionsausfälle in späteren Perioden wieder nachzuholen. Wirtschaftliche Auswirkungen aus

⁷ Frühjahrsgutachten des Sachverständigenrates vom 21.05.2025

gegebenenfalls entstehenden Lieferverzögerungen sind von Klauseln in den Abnahmeverträgen, welche Ausnahmen für Fälle von höherer Gewalt beinhalten, überwiegend abgedeckt. Wie sehr die nationale und internationale Nachfrageseite von dem Krieg in der Ukraine mittelfristig betroffen sein wird, ist derzeit schwer absehbar. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Dauer der sich aus dem Krieg in der Ukraine ergebenden Einschränkungen und Ausfälle, wie auch die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen, einen wesentlichen Einfluss auf die hieraus resultierenden wirtschaftlichen Folgen für die Gesellschaft haben. Des Weiteren können sich aus dem Nahostkonflikt Risiken für die Gesellschaft ergeben aus steigenden Rohstoffpreisen und Störungen der Lieferketten.

Risiken für die Gesellschaft können sich auch aus den Auswirkungen der US-Zollpolitik auf die Nachfrage nach deutschen Produkten ergeben. Die hohe Unsicherheit über die weitere Ausrichtung der US-Handelspolitik sowie die schlechte Auftragslage im verarbeitenden Gewerbe könnten die Investitionstätigkeit privater Unternehmen, das globale (weltweite) Wirtschaftswachstum, insbesondere in den Ländern USA, China und Deutschland, und die Exporte weiter belasten. In Bezug auf das globale Bruttoinlandsprodukt könnte sich mittelfristig ein Rückgang um 0,5 bis 2,3 % ergeben, für das reale Bruttoinlandsprodukt in Deutschland könnte mittelfristig ein Rückgang zwischen 0,01 und 1,4 % hieraus die Folge sein (Deutscher Bundestag Parlamentsnachrichten: Wirtschaftsausschuss hib 783/2024).

Am 17. Dezember 2024 hatten sich die Parteien SPD, CDU und Die Grünen auf eine finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets im Nahverkehr geeinigt, um mögliche Unsicherheiten in der Verkehrsbranche zu vermeiden. Am 18. September 2025 einigten sich die Verkehrsminister der Länder, zur Finanzierung der Mehrkosten der Verkehrsunternehmen, auf eine Erhöhung des monatlichen Ticketpreises ab dem 1. Januar 2026 auf EUR 63 monatlich. Inwieweit die beschlossenen Erhöhungen des Preises für das Deutschlandticket, bei der Einführung von monatlich EUR 49 auf monatlich EUR 58 und zukünftig auf EUR 63, sich negativ auf die Verkehrsbranche und auf die Gesellschaft auswirken, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen. Aufgrund der anhaltenden Konsumschwäche in Deutschland sind negative Auswirkungen auf die Gesellschaft jedoch nicht auszuschließen.

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 abnehmender Planungspräzision verbunden sind. Diese Risiken können sich z.B. in den Bereichen der Forschung und Entwicklung sowie der Beschaffung und der 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 negativen 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 werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Die sich gegebenenfalls bei mehrjährigen Lieferverträgen ergebenden Preisänderungsrisiken auf dem Beschaffungsmarkt und dem Absatzmarkt werden zum Teil durch vertraglich fixierte Preisgleitformeln mit Lieferanten und Kunden minimiert. Risiken können sich dennoch hierbei zusätzlich ergeben durch eine Abhängigkeit von einer geringen Anzahl am Markt aktiver Lieferanten für wichtige Komponenten der Schienenfahrzeuge, bei denen Mängel in der Qualität und in der Liefertreue in Bezug auf die Termineinhaltung zu negativen Auswirkungen auf die vertraglich vereinbarten Auslieferungen der Gesellschaft sich ergeben können. Die Mitigation derartiger Risiken erfolgt durch vertraglich vereinbarte Kompensationsverpflichtungen der Lieferanten.

Risiken im Zusammenhang mit Fremdwährungen werden mittels Devisentermingeschäften abgesichert. Auf Grund der internationalen Geschäftsbeziehungen und der damit einhergehenden Fakturierung in Fremdwährungen können Wechselkursschwankungen entstehen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden diese Fremdwährungsgeschäfte mittels Devisentermingeschäften konzernintern kursgesichert. Für weitere Ausführungen verweisen wir auf die Darstellung im Anhang.

Auslastungsrisiken können sich auch durch die Vergabeentscheidungen wichtiger Kunden ergeben. Die Mitigation solcher Risiken erfolgt durch die Kapazitätsplanung, die es erlaubt, Engpässe zu erkennen und adäquate Maßnahmen einzuleiten.

Die Gesellschaft hält verschiedene Beteiligungen an Gesellschaften der ALSTOM-Gruppe und überwacht die sich hieraus ergebenden Chancen und Risiken. Zu den Bilanzstichtagen erfolgt eine Überprüfung der Werthaltigkeit der Unternehmenswerte. Bei voraussichtlich dauernden Wertminderungen werden Abschreibungen auf die Anteile vorgenommen. Sind die Gründe für die in Vorjahren vorgenommenen Abschreibungen in späteren Perioden entfallen, erfolgen Wertaufholungen, die begrenzt sind auf die Höhe der ursprünglichen Anschaffungskosten.

Chancenbericht

Bezüglich der sich aus der Marktentwicklung und unserer Forschung und Entwicklung ergebenden Möglichkeiten verweisen wir auf den Punkt 1.2 und 2.1.

In den Vorjahren wurde eine Reihe von Initiativen im Rahmen des Transformations-Konzeptes eingeleitet, um das Unternehmen konsequent auf Qualitätsverbesserung, erfolgreiche Projekt- abwicklung 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 unserer Gesellschaft wurde des Weiteren im Geschäftsjahr ein Standortkonzept ausgearbeitet, in dessen Rahmen, im Wesentlichen zur Anpassung an die erforderlichen Fertigungskapazitäten, beschlossen wurde, den Standort Görlitz bis zum März 2026 zu schließen. Die Tarifparteien haben darüber hinaus Maßnahmen beschlossen, mit dem wesentlichen Ziel, nachhaltig Kosten zu senken, unsere Produktivität und Flexibilität zu steigern und des Weiteren Investitionen in die Standorte vorzunehmen. Die beschlossenen Maßnahmen zu einem sozialverträglichen Abbau von Personal im Rahmen eines Freiwilligenprogrammes wurden im Geschäftsjahr 2025 im Rahmen einer Zuführung zur Restrukturierungsrückstellung in Höhe von EUR 15,9 Mio. berücksichtigt. Der Umbau der Gesellschaft wird weiterhin vorangetrieben.

ALSTOM als Eigentümer der ALSTOM Transportation Germany GmbH und langjähriger Anbieter von Schienenfahrzeugprodukten sieht weiterhin eine Perspektive hinsichtlich der Auftrags- eingangs- und Ertragssituation in der Bahnindustrie und steht auch in Zukunft zum Standort Deutschland. Nach wie vor ist Deutschland ein bedeutender Markt mit einem der wichtigsten Kunden, der Deutsche Bahn AG, und einer großen Anzahl von Mitarbeitern innerhalb des ALSTOM Konzerns.

Gesamtaussage

Basierend auf dem dargestellten Risikomanagementsystem sind aktuell, auch unter Kenntnis und Einschätzung der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine und des Nahostkonfliktes, neben der US-Zollpolitik, 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. Aufgrund des verbliebenen hohen Cash-Bestandes im Cash-Pool gehen wir davon aus, dass, im Interesse des ALSTOM-Konzerns, eine Kündigung nicht sinnvoll 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 der Gesellschaft und ihrer Gesellschafterin ALSTOM Transport Deutschland GmbH ist die Gesellschaft sowie die Gesellschafterin darauf angewiesen, dass die seit mehreren Jahren andauernde Ertragsschwäche nachhaltig überwunden wird. Darüber hinaus kann auch der bestehende Ergebnisabführungsvertrag eine signifikante Auswirkung auf die Ertragslage und Eigenkapitalsituation der Gesellschafterin ALSTOM Transport Deutschland GmbH haben. Im Bedarfsfall würden wir weiterhin die Rekapitalisierung durch die Gesellschafterin durch geeignete konzerninterne Maßnahmen anstreben.

4. Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289 f Abs. 4 HGB

Die nach § 36 GmbH-Gesetz in Verbindung mit § 52 Absatz 2 Satz 2 GmbH-Gesetz durch den Aufsichtsrat der Gesellschaft erfolgte Festlegung der Zielgrößen für den Anteil von Frauen in Führungspositionen und im Aufsichtsrat sieht bei der Gesellschaft im Aufsichtsrat eine Frauenquote von mindestens 30 % und in der Geschäftsführung von mindestens 25 % vor.

Diese Quoten sind wie folgt umgesetzt worden:

Zum Ende des Geschäftsjahres bestand der Aufsichtsrat der Gesellschaft aus drei Frauen und dreizehn Männern. Dies entsprach einer Frauenquote von 18,7 %. Aktuell besteht der Aufsichtsrat ebenfalls aus drei Frauen und dreizehn Männern, die Frauenquote von 18,7 % ist somit aktuell, im Vergleich zum Ende des Geschäftsjahres, unverändert. Die Erreichung der beschriebenen Zielgrößen soll bis zum Ende des Geschäftsjahres 2026 erreicht werden.

Wesentlicher Grund für die Nichterreichung der Zielgrößen ist, dass es für die Gesellschaft nach wie vor schwierig ist, weibliche Bewerberinnen anzuziehen. Die Gesellschaft arbeitet weiterhin mit Maßnahmen daran, speziell durch Schulungen sowie eine Bewerberauswahl, bei der Führungspositionen mit Frauen besetzt werden können, die Gründe für die Nichterreichung der Zielgrößen zu beseitigen.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2025 bestand die Geschäftsführung aus einer Frau und einem Mann. Aktuell besteht die Geschäftsführung aus zwei Frauen und einem Mann. Die Frauenquote innerhalb der Geschäftsführung liegt somit aktuell bei 66,7 %.

Die Quote weiblicher Führungskräfte auf Executive Level einschließlich Manager mit disziplinarischer Führungsverantwortung in der ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin, lag zum Ende des Geschäftsjahres bei 21,9 %, es besteht das Ziel, die Quote weiblicher Führungskräfte bis Ende 2026 auf 25 % zu steigern.

Berlin, den 30. Oktober 2025

ALSTOM Transportation Germany GmbH

Claire Lepelletier

Claire Lepelletier

Kirsten Runge

Kirsten Runge

Peter Offtermatt

Peter Offtermatt

Allgemeine Auftragsbedingungen

für

Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften

vom 1. Januar 2024

1. Geltungsbereich

- (1) Die Auftragsbedingungen gelten für Verträge zwischen Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfern oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften (im Nachstehenden zusammenfassend „Wirtschaftsprüfer“ genannt) und ihren Auftraggebern über Prüfungen, Steuerberatung, Beratungen in wirtschaftlichen Angelegenheiten und sonstige Aufträge, soweit nicht etwas anderes ausdrücklich in Textform vereinbart oder gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist.
- (2) Dritte können nur dann Ansprüche aus dem Vertrag zwischen Wirtschaftsprüfer und Auftraggeber herleiten, wenn dies vereinbart ist oder sich aus zwingenden gesetzlichen Regelungen ergibt. Im Hinblick auf solche Ansprüche gelten diese Auftragsbedingungen auch diesen Dritten gegenüber. Einreden und Einwendungen aus dem Vertragsverhältnis mit dem Auftraggeber stehen dem Wirtschaftsprüfer auch gegenüber Dritten zu.

2. Umfang und Ausführung des Auftrags

- (1) Gegenstand des Auftrags ist die vereinbarte Leistung, nicht ein bestimmter wirtschaftlicher Erfolg. Der Auftrag wird nach den Grundsätzen ordnungsmäßiger Berufsausübung ausgeführt. Der Wirtschaftsprüfer übernimmt im Zusammenhang mit seinen Leistungen keine Aufgaben der Geschäftsführung. Der Wirtschaftsprüfer ist für die Nutzung oder Umsetzung der Ergebnisse seiner Leistungen nicht verantwortlich. Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sich zur Durchführung des Auftrags sachverständiger Personen zu bedienen.
- (2) Die Berücksichtigung ausländischen Rechts bedarf – außer bei betriebswirtschaftlichen Prüfungen – der ausdrücklichen Vereinbarung in Textform.
- (3) Ändert sich die Sach- oder Rechtslage nach Abgabe der abschließenden beruflichen Äußerung, so ist der Wirtschaftsprüfer nicht verpflichtet, den Auftraggeber auf Änderungen oder sich daraus ergebende Folgen hinzuweisen.

3. Mitwirkungspflichten des Auftraggebers

- (1) Der Auftraggeber hat dafür zu sorgen, dass dem Wirtschaftsprüfer alle für die Ausführung des Auftrags notwendigen Unterlagen und weiteren Informationen rechtzeitig übermittelt werden und ihm von allen Vorgängen und Umständen Kenntnis gegeben wird, die für die Ausführung des Auftrags von Bedeutung sein können. Dies gilt auch für die Unterlagen und weiteren Informationen, Vorgänge und Umstände, die erst während der Tätigkeit des Wirtschaftsprüfers bekannt werden. Der Auftraggeber wird dem Wirtschaftsprüfer geeignete Auskunftspersonen benennen.
- (2) Auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers hat der Auftraggeber die Vollständigkeit der vorgelegten Unterlagen und der weiteren Informationen sowie der gegebenen Auskünfte und Erklärungen in einer vom Wirtschaftsprüfer formulierten Erklärung in gesetzlicher Schriftform oder einer sonstigen vom Wirtschaftsprüfer bestimmten Form zu bestätigen.

4. Sicherung der Unabhängigkeit

- (1) Der Auftraggeber hat alles zu unterlassen, was die Unabhängigkeit der Mitarbeiter des Wirtschaftsprüfers gefährdet. Dies gilt für die Dauer des Auftragsverhältnisses insbesondere für Angebote auf Anstellung oder Übernahme von Organfunktionen und für Angebote, Aufträge auf eigene Rechnung zu übernehmen.
- (2) Sollte die Durchführung des Auftrags die Unabhängigkeit des Wirtschaftsprüfers, die der mit ihm verbundenen Unternehmen, seiner Netzwerkunternehmen oder solcher mit ihm assoziierten Unternehmen, auf die die Unabhängigkeitsvorschriften in gleicher Weise Anwendung finden wie auf den Wirtschaftsprüfer, in anderen Auftragsverhältnissen beeinträchtigen, ist der Wirtschaftsprüfer zur außerordentlichen Kündigung des Auftrags berechtigt.

5. Berichterstattung und mündliche Auskünfte

Soweit der Wirtschaftsprüfer Ergebnisse im Rahmen der Bearbeitung des Auftrags in gesetzlicher Schriftform oder Textform darzustellen hat, ist allein diese Darstellung maßgebend. Entwürfe solcher Darstellungen sind

unverbindlich. Sofern nicht anders gesetzlich vorgesehen oder vertraglich vereinbart, sind mündliche Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers nur dann verbindlich, wenn sie in Textform bestätigt werden. Erklärungen und Auskünfte des Wirtschaftsprüfers außerhalb des erteilten Auftrags sind stets unverbindlich.

6. Weitergabe einer beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers

- (1) Die Weitergabe beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers (Arbeitsergebnisse oder Auszüge von Arbeitsergebnissen – sei es im Entwurf oder in der Endfassung) oder die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber an einen Dritten bedarf der in Textform erteilten Zustimmung des Wirtschaftsprüfers, es sei denn, der Auftraggeber ist zur Weitergabe oder Information aufgrund eines Gesetzes oder einer behördlichen Anordnung verpflichtet.
- (2) Die Verwendung beruflicher Äußerungen des Wirtschaftsprüfers und die Information über das Tätigwerden des Wirtschaftsprüfers für den Auftraggeber zu Werbezwecken durch den Auftraggeber sind unzulässig.

7. Mängelbeseitigung

- (1) Bei etwaigen Mängeln hat der Auftraggeber Anspruch auf Nacherfüllung durch den Wirtschaftsprüfer. Nur bei Fehlschlägen, Unterlassen bzw. unberechtigter Verweigerung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung kann er die Vergütung mindern oder vom Vertrag zurücktreten; ist der Auftrag nicht von einem Verbraucher erteilt worden, so kann der Auftraggeber wegen eines Mangels nur dann vom Vertrag zurücktreten, wenn die erbrachte Leistung wegen Fehlschlagens, Unterlassung, Unzumutbarkeit oder Unmöglichkeit der Nacherfüllung für ihn ohne Interesse ist. Soweit darüber hinaus Schadensersatzansprüche bestehen, gilt Nr. 9.
- (2) Ein Nacherfüllungsanspruch aus Abs. 1 muss vom Auftraggeber unverzüglich in Textform geltend gemacht werden. Nacherfüllungsansprüche nach Abs. 1, die nicht auf einer vorsätzlichen Handlung beruhen, verjähren nach Ablauf eines Jahres ab dem gesetzlichen Verjährungsbeginn.
- (3) Offenbare Unrichtigkeiten, wie z.B. Schreibfehler, Rechenfehler und formelle Mängel, die in einer beruflichen Äußerung (Bericht, Gutachten und dgl.) des Wirtschaftsprüfers enthalten sind, können jederzeit vom Wirtschaftsprüfer auch Dritten gegenüber berichtigt werden. Unrichtigkeiten, die geeignet sind, in der beruflichen Äußerung des Wirtschaftsprüfers enthaltene Ergebnisse infrage zu stellen, berechtigen diesen, die Äußerung auch Dritten gegenüber zurückzunehmen. In den vorgenannten Fällen ist der Auftraggeber vom Wirtschaftsprüfer tunlichst vorher zu hören.

8. Schweigepflicht gegenüber Dritten, Datenschutz

- (1) Der Wirtschaftsprüfer ist nach Maßgabe der Gesetze (§ 323 Abs. 1 HGB, § 43 WPO, § 203 StGB) verpflichtet, über Tatsachen und Umstände, die ihm bei seiner Berufstätigkeit anvertraut oder bekannt werden, Stillschweigen zu bewahren, es sei denn, dass der Auftraggeber ihn von dieser Schweigepflicht entbindet.
- (2) Der Wirtschaftsprüfer wird bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten die nationalen und europarechtlichen Regelungen zum Datenschutz beachten.

9. Haftung

- (1) Für gesetzlich vorgeschriebene Leistungen des Wirtschaftsprüfers, insbesondere Prüfungen, gelten die jeweils anzuwendenden gesetzlichen Haftungsbeschränkungen, insbesondere die Haftungsbeschränkung des § 323 Abs. 2 HGB.
- (2) Sofern weder eine gesetzliche Haftungsbeschränkung Anwendung findet noch eine einzelvertragliche Haftungsbeschränkung besteht, ist der Anspruch des Auftraggebers aus dem zwischen ihm und dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis auf Ersatz eines fahrlässig verursachten Schadens, mit Ausnahme von Schäden aus der Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie von Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen, gemäß § 54a Abs. 1 Nr. 2 WPO auf 4 Mio. € beschränkt. Gleiches gilt für Ansprüche, die Dritte aus oder im Zusammenhang mit dem Vertragsverhältnis gegenüber dem Wirtschaftsprüfer geltend machen.

(3) Leiten mehrere Anspruchsteller aus dem mit dem Wirtschaftsprüfer bestehenden Vertragsverhältnis Ansprüche aus einer fahrlässigen Pflichtverletzung des Wirtschaftsprüfers her, gilt der in Abs. 2 genannte Höchstbetrag für die betreffenden Ansprüche aller Anspruchsteller insgesamt.

(4) Der Höchstbetrag nach Abs. 2 bezieht sich auf einen einzelnen Schadensfall. Ein einzelner Schadensfall ist auch bezüglich eines aus mehreren Pflichtverletzungen stammenden einheitlichen Schadens gegeben. Der einzelne Schadensfall umfasst sämtliche Folgen einer Pflichtverletzung ohne Rücksicht darauf, ob Schäden in einem oder in mehreren aufeinanderfolgenden Jahren entstanden sind. Dabei gilt mehrfaches auf gleicher oder gleichartiger Fehlerquelle beruhendes Tun oder Unterlassen als einheitliche Pflichtverletzung, wenn die betreffenden Angelegenheiten miteinander in rechtlichem oder wirtschaftlichem Zusammenhang stehen. In diesem Fall kann der Wirtschaftsprüfer nur bis zur Höhe von 5 Mio. € in Anspruch genommen werden.

(5) Ein Schadensersatzanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten nach der in Textform erklärten Ablehnung der Ersatzleistung Klage erhoben wird und der Auftraggeber auf diese Folge hingewiesen wurde. Dies gilt nicht für Schadensersatzansprüche, die auf vorsätzliches Verhalten zurückzuführen sind, sowie bei einer schuldhaften Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit sowie bei Schäden, die eine Ersatzpflicht des Herstellers nach § 1 ProdHaftG begründen. Das Recht, die Einrede der Verjährung geltend zu machen, bleibt unberührt.

(6) § 323 HGB bleibt von den Regelungen in Abs. 2 bis 5 unberührt.

10. Ergänzende Bestimmungen für Prüfungsaufträge

(1) Ändert der Auftraggeber nachträglich den durch den Wirtschaftsprüfer geprüften und mit einem Bestätigungsvermerk versehenen Abschluss oder Lagebericht, darf er diesen Bestätigungsvermerk nicht weiterverwenden.

Hat der Wirtschaftsprüfer einen Bestätigungsvermerk nicht erteilt, so ist ein Hinweis auf die durch den Wirtschaftsprüfer durchgeführte Prüfung im Lagebericht oder an anderer für die Öffentlichkeit bestimmter Stelle nur mit in gesetzlicher Schriftform erteilter Einwilligung des Wirtschaftsprüfers und mit dem von ihm genehmigten Wortlaut zulässig.

(2) Widerruft der Wirtschaftsprüfer den Bestätigungsvermerk, so darf der Bestätigungsvermerk nicht weiterverwendet werden. Hat der Auftraggeber den Bestätigungsvermerk bereits verwendet, so hat er auf Verlangen des Wirtschaftsprüfers den Widerruf bekanntzugeben.

(3) Der Auftraggeber hat Anspruch auf fünf Berichtsausfertigungen. Weitere Ausfertigungen werden besonders in Rechnung gestellt.

11. Ergänzende Bestimmungen für Hilfeleistung in Steuersachen

(1) Der Wirtschaftsprüfer ist berechtigt, sowohl bei der Beratung in steuerlichen Einzelfragen als auch im Falle der Dauerberatung die vom Auftraggeber genannten Tatsachen, insbesondere Zahlenangaben, als richtig und vollständig zugrunde zu legen; dies gilt auch für Buchführungsaufträge. Er hat jedoch den Auftraggeber auf von ihm festgestellte wesentliche Unrichtigkeiten hinzuweisen.

(2) Der Steuerberatungsauftrag umfasst nicht die zur Wahrung von Fristen erforderlichen Handlungen, es sei denn, dass der Wirtschaftsprüfer hierzu ausdrücklich den Auftrag übernommen hat. In diesem Fall hat der Auftraggeber dem Wirtschaftsprüfer alle für die Wahrung von Fristen wesentlichen Unterlagen, insbesondere Steuerbescheide, so rechtzeitig vorzulegen, dass dem Wirtschaftsprüfer eine angemessene Bearbeitungszeit zur Verfügung steht.

(3) Mangels einer anderweitigen Vereinbarung in Textform umfasst die laufende Steuerberatung folgende, in die Vertragsdauer fallenden Tätigkeiten:

- Ausarbeitung und elektronische Übermittlung der Jahressteuererklärungen, einschließlich E-Bilanzen, für die Einkommensteuer, Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer, und zwar auf Grund der vom Auftraggeber vorzulegenden Jahresabschlüsse und sonstiger für die Besteuerung erforderlichen Aufstellungen und Nachweise
- Nachprüfung von Steuerbescheiden zu den unter a) genannten Steuern
- Verhandlungen mit den Finanzbehörden im Zusammenhang mit den unter a) und b) genannten Erklärungen und Bescheiden
- Mitwirkung bei Betriebsprüfungen und Auswertung der Ergebnisse von Betriebsprüfungen hinsichtlich der unter a) genannten Steuern
- Mitwirkung in Einspruchs- und Beschwerdeverfahren hinsichtlich der unter a) genannten Steuern.

Der Wirtschaftsprüfer berücksichtigt bei den vorgenannten Aufgaben die wesentliche veröffentlichte Rechtsprechung und Verwaltungsauffassung.

(4) Erhält der Wirtschaftsprüfer für die laufende Steuerberatung ein Pauschalhonorar, so sind mangels anderweitiger Vereinbarungen in Textform die unter Abs. 3 Buchst. d) und e) genannten Tätigkeiten gesondert zu honorieren.

(5) Sofern der Wirtschaftsprüfer auch Steuerberater ist und die Steuerberatervergütungsverordnung für die Bemessung der Vergütung anzuwenden ist, kann eine höhere oder niedrigere als die gesetzliche Vergütung in Textform vereinbart werden.

(6) Die Bearbeitung besonderer Einzelfragen der Einkommensteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer und Einheitsbewertung sowie aller Fragen der Umsatzsteuer, Lohnsteuer, sonstigen Steuern und Abgaben erfolgt auf Grund eines besonderen Auftrags. Dies gilt auch für

- die Bearbeitung einmalig anfallender Steuerangelegenheiten, z.B. auf dem Gebiet der Erbschaftsteuer und Grunderwerbsteuer,
- die Mitwirkung und Vertretung in Verfahren vor den Gerichten der Finanz- und der Verwaltungsgerichtsbarkeit sowie in Steuerstrafsachen,
- die beratende und gutachtliche Tätigkeit im Zusammenhang mit Umwandlungen, Kapitalerhöhung und -herabsetzung, Sanierung, Eintritt und Ausscheiden eines Gesellschafters, Betriebsveräußerung, Liquidation und dergleichen und
- die Unterstützung bei der Erfüllung von Anzeige- und Dokumentationspflichten.

(7) Soweit auch die Ausarbeitung der Umsatzsteuerjahreserklärung als zusätzliche Tätigkeit übernommen wird, gehört dazu nicht die Überprüfung etwaiger besonderer buchmäßiger Voraussetzungen sowie die Frage, ob alle in Betracht kommenden umsatzsteuerrechtlichen Vergünstigungen wahrgenommen worden sind. Eine Gewähr für die vollständige Erfassung der Unterlagen zur Geltendmachung des Vorsteuerabzugs wird nicht übernommen.

12. Elektronische Kommunikation

Die Kommunikation zwischen dem Wirtschaftsprüfer und dem Auftraggeber kann auch per E-Mail erfolgen. Soweit der Auftraggeber eine Kommunikation per E-Mail nicht wünscht oder besondere Sicherheitsanforderungen stellt, wie etwa die Verschlüsselung von E-Mails, wird der Auftraggeber den Wirtschaftsprüfer entsprechend in Textform informieren.

13. Vergütung

(1) Der Wirtschaftsprüfer hat neben seiner Gebühren- oder Honorarforderung Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen; die Umsatzsteuer wird zusätzlich berechnet. Er kann angemessene Vorschüsse auf Vergütung und Auslagenersatz verlangen und die Auslieferung seiner Leistung von der vollen Befriedigung seiner Ansprüche abhängig machen. Mehrere Auftraggeber haften als Gesamtschuldner.

(2) Ist der Auftraggeber kein Verbraucher, so ist eine Aufrechnung gegen Forderungen des Wirtschaftsprüfers auf Vergütung und Auslagenersatz nur mit unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderungen zulässig.

14. Streitschlichtungen

Der Wirtschaftsprüfer ist nicht bereit, an Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle im Sinne des § 2 des Verbraucherstreitbeilegungsgesetzes teilzunehmen.

15. Anzuwendendes Recht

Für den Auftrag, seine Durchführung und die sich hieraus ergebenden Ansprüche gilt nur deutsches Recht.