
Testatsexemplar

ALSTOM Transport Deutschland GmbH
Salzgitter

Jahresabschluss zum 31. März 2023
und Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. April 2022 bis zum
31. März 2023

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN
ABSCHLUSSPRÜFERS

Inhaltsverzeichnis	Seite
Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022/2023.....	1
Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023.....	1
1. Bilanz zum 31. März 2023.....	3
2. Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023.....	5
3. Anhang für das Geschäftsjahr 2022/2023.....	7
Anlagenspiegel.....	27
BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS.....	1

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022/23

I. Grundlagen des Unternehmens

1. Geschäftsmodell des Unternehmens

Die in Salzgitter ansässige ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter (ATD), ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der ALSTOM HOLDINGS S.A. Saint Ouen/Frankreich. Die ALSTOM HOLDINGS S.A. hatte im Geschäftsjahr 2021/22 die Anteile von der ALSTOM Transport Holdings BV, Ridderkerk/ Niederlande erworben. Oberste Muttergesellschaft ist die an der französischen Wertpapierbörse notierte ALSTOM S.A., Saint Ouen/Frankreich.

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

2. Marktentwicklung

Das vergangene Geschäftsjahr ist geprägt durch Veröffentlichungen und Vergaben einiger großer Ausschreibungen und Projekte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Im Bereich Doppelstockzüge wurde ein historischer Großauftrag vergeben. Bei den klassischen einstöckigen Elektrotriebzügen gab es einige kleinere Vergaben. Weitere große Ausschreibungen, insbesondere im S-Bahn-Bereich wurden veröffentlicht und werden in den kommenden Geschäftsjahren zum Abschluss kommen. Größere Aufträge für Triebzüge mit alternativen Antriebsformen wurden nicht vergeben. Die Aufträge im vergangenen Geschäftsjahr wurden überwiegend durch die etablierten europäischen Hersteller gewonnen.

Die Fahrgastzahlen und damit die Kapazitätsanforderungen sind mit dem Abflauen der Corona-Krise wieder spürbar gestiegen, sind jedoch noch nicht ganz auf dem Vor-Corona-Niveau angelangt. Die dreimonatige Einführung des 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 hat zu einer starken temporären, aber nicht zu einer nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen geführt. Inwiefern das am 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket die Nachfrage im S-PNV nachhaltig erhöhen wird, bleibt abzuwarten.

Einen deutlich größeren Einfluss hatte im vergangenen Geschäftsjahr hingegen die starke Inflation. Insbesondere die gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise haben die Kosten für Neubeschaffungen und den Betrieb deutlich erhöht. Dies führte zu Unsicherheiten und Finanzierungsengpässen bei den Bestellern und Betreibern. Aufgrund dessen gab es einige Zurückhaltungen und Verschiebungen von Ausschreibungen, was dazu führte, dass einige geplante Aufträge erst in den kommenden Geschäftsjahren vergeben werden. Bedingt durch die hohen Kosten sah sich die Bundesregierung beispielsweise gezwungen die Regionalisierungsmittel für die S-PNV-Aufgabenträger deutlich zu erhöhen. Der Einfluss der

starken Inflation auf die mittel- und langfristige Marktentwicklung ist noch ungewiss und weitestgehend vom staatlichen Finanzierungsrahmen abhängig.

Im kommenden Geschäftsjahr zeigt sich der Markt trotz der angespannten finanziellen Lage der Verkehrsbesteller voraussichtlich robust. Einige verschobene Ausschreibungen werden noch im neuen Geschäftsjahr vergeben. Außerdem werden voraussichtlich mehrere große S-Bahn-Ausschreibungen vergeben. Der Kostendruck im deutschen Bahnmarkt bleibt weiter auf einem hohen Niveau.

Die Förderung von emissionsfreien Wasserstoff- und Batterietriebzügen treibt die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs weiter voran. Somit besteht am Markt auch weiterhin großes Interesse an alternativen Antriebstechnologien für Regionalzüge. Jedoch gab es im abgelaufenen Geschäftsjahr keine Neuaußschreibungen für Wasserstoff-Regionalzüge. Dennoch ist das Interesse der Kunden im Ausland am Coradia iLint weiterhin hoch. So war der Coradia iLint im Mai 2022 beispielsweise in Tschechien und in der Slowakei im Einsatz. Der iLint konnte außerdem im September 2022 einen neuen Weltrekord mit einer Reichweitenfahrt von 1.175 km aufstellen. Darüber hinaus konnte Alstom mit dem iLint den Deutsch-Französischen Wirtschaftspreis 2023 gewinnen. Für das deutsch-französische Projekt eines innovativen Wasserstoffzugkonzepts wurde das Unternehmen am 2. Februar 2023 von der Deutsch-Französischen Industrie- und Handelskammer ausgezeichnet. Die beiden weltweit ersten wasserstoffbetriebenen Regionalzugflotten in Bremervörde und auf der Taunusbahn sind nun im regulären und dauerhaften Fahrgastbetrieb. Darüber hinaus werden im Geschäftsjahr 2023/2024 weitere Wasserstoffaußschreibungen, u.a. in Nordrhein-Westfalen, erwartet.

Im Gegensatz zum Vorjahr gab es dieses Geschäftsjahr keine Vergaben für batterieelektrische Regionaltriebzüge. Es wurden jedoch einige Optionen eingelöst. Einige große Ausschreibungen sind verschoben worden und werden in dem kommenden Geschäftsjahr veröffentlicht oder vergeben. Der generell positive Markttrend für Batterietriebzüge hält unserer Einschätzung nach weiter an und so werden auch im kommenden Geschäftsjahr 2023/24 diverse Neuaufräge vergeben.

Im Marktsegment der Dieseltriebzüge gab es dieses Jahr keine Ausschreibungen oder Vergaben. Aufgrund der voranschreitenden Dekarbonisierung des Verkehrssektors, erwarten wir weiterhin keine neuen Dieselausschreibungen in den kommenden Geschäftsjahren.

Im Bereich der elektrischen Regionaltriebzüge setzt sich der Trend zu höheren Kapazitäten fort. Nach dem erfolgreichen Markteintritt mit dem Coradia Stream High Capacity (HC) durch den Gewinn des Netzes Expresskreuz Bremen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und den weiteren gewonnenen Ausschreibungen Kinzigtal und Main-Weser im Geschäftsjahr 2021/22, konnte die ALSTOM Transport Deutschland GmbH im Mai

2022 einen historischen Großauftrag gewinnen. Das Land Baden-Württemberg beschafft zur Inbetriebnahme von „Stuttgart 21“ im Dezember 2025 130 neue hochmoderne Doppelstockzüge, um den Anforderungen an einen modernen und klimafreundlichen Schienenpersonennahverkehr gerecht zu werden. Die ALSTOM Transport Deutschland GmbH setzte sich im europaweiten Vergabeverfahren durch und konnte die Vergabe über diesen Großauftrag zur Lieferung und Wartung von Regionalzügen für sich entscheiden. Insgesamt baut der Schienenfahrzeughersteller 130 elektrische Doppelstockzüge vom Typ Coradia Stream High Capacity (HC) für den Einsatz in Baden-Württemberg. Im Auftrag inbegriffen ist die Wartung der Fahrzeuge über eine Laufzeit von 30 Jahren. Es handelt sich um den bislang größten Auftrag für Alstom in Deutschland. Weitere größere Doppelstocktriebzug-Ausschreibungen wurden ebenfalls im vergangenen Jahr gestartet und werden voraussichtlich im kommenden Geschäftsjahr vergeben.

Der Markt für einstöckige elektrische Regionaltriebzüge war durch wenige kleinere Ausschreibungen gekennzeichnet. Alstom hat an einigen dieser Ausschreibungen teilgenommen, konnte jedoch keine neuen Auftragseingänge verbuchen. Auch hier machte sich die Unsicherheit am Markt in Form von Verschiebungen bemerkbar. Insofern werden größere Vergaben im kommenden Geschäftsjahr 2023/24 erwartet. So wurden unter anderem die Vergaben der Ausschreibungen Werdenfels und Mitteldeutsche S-Bahn in das kommende Jahr verschoben.

Die beiden wichtigen S-Bahn Ausschreibungen München und Köln sind im vergangenen Geschäftsjahr weitergeführt bzw. veröffentlicht worden. Die Vergabe wird im kommenden Geschäftsjahr erwartet.

Die U-Bahn- Ausschreibung der Hamburger Hochbahn für die DT6 Fahrzeuge inkl. eines U5-Betriebssystems wurde im Oktober 2022 veröffentlicht. Die Gesellschaft nimmt an dem europaweiten Vergabewettbewerb teil, dessen Vergabe am Ende des kommenden Geschäftsjahres 2023/24 erwartet wird. Mit der Vergabe sollen 48 DT6-Fahrzeuge fest bestellt werden. Auf Basis der Ausschreibung können insgesamt bis zu 250 Fahrzeuge beschafft werden. Ein weiterer Bestandteil der Ausschreibung ist das auf CBTC (Communication Based Train Control) basierende Betriebsführungssystem für den vollautomatischen Betrieb auf der neuen Linie U5.

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

Der Bereich der langfristigen Flotten-Instandhaltung war im vergangenen Jahr geprägt von den Betriebsaufnahmen der beiden iLint Flotten im Raum Bremervörde („LNVG“) und im Taunus („RMV“). In beiden Netzen wurde mit einer Teilflotte von Fahrzeugen gestartet, die weiteren Fahrzeuge werden im Geschäftsjahr 23/24 geliefert. Für die Ausführung der Instandhaltungsarbeiten wird mit den Elbe-Weser Verkehrsbetrieben (EVB) in Bremervörde

und der DB Regio mit ihrem Werkstatt-Standort Griesheim auf zuverlässige und erfahrene Partner zurückgegriffen und die bestehende Infrastruktur anteilig genutzt. Somit wird die unnötige Investition in neue Standorte vermieden. Die Laufzeit der Verträge beträgt 25 Jahre (LNVG) beziehungsweise 30 Jahre (RMV).

Durch die Einlösung einer Option wird das Projekt EMS um 11 batterie-elektrische Fahrzeuge erweitert. Somit wächst die dortige Flotte auf 40 Fahrzeuge. Auch dies ist unserer Ansicht nach ein Zeichen für die hohe Innovationsbereitschaft und Kundenzufriedenheit.

Mit dem oben bereits erwähnten Gewinn der Beschaffung und langfristigen Instandhaltung von 130 Doppelstockfahrzeugen Coradia Stream HC durch das Land Baden-Württemberg konnte der größte Instandhaltungsvertrag der Unternehmensgeschichte gewonnen werden. Die Entwicklung dieses Geschäftsfelds und auch die kommenden Ausschreibungen in diesem Bereich zeigen ein weiterhin sehr großes Interesse an der Fahrzeuginstandhaltung der Industrie. Diese zeigt sich besonders bei der Fahrzeugbeschaffung durch die Aufgabenträger für den Regionalverkehr bei der Beschaffung von Fahrzeugen in sogenannten Pool Modellen, in denen der Aufgabenträger die Fahrzeuge selbst beschafft und dem Verkehrsunternehmen später zur Verfügung stellt. Dieses Modell kommt bei den Ausschreibungen von Fahrzeugen mit neuen Antriebstechnologien wie Wasserstoff oder Batteriegestützten Systemen aber auch bei konventionellen Fahrzeugen zum Tragen. Auffällig sind hier auch sehr große Projekte wie etwa die Ausschreibung zur S-Bahn Berlin, S-Bahn Köln oder auch die Ausschreibung für Batterie Züge im „Netz nördliches Westfalen“.

Die bereits laufenden Wartungsprojekte laufen weiterhin sehr stabil. Die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Flotten im LNVG-Diesel Vertrag wie auch im Elektronetz Mittelsachsen und bei ENNO liegen weiterhin über den vertraglichen Anforderungen.

Unsere Gesellschaft übernimmt auch bei allen Verträgen zur Flotten-Instandhaltung die volle Verantwortung für die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge über die gesamte Vertragslaufzeit. Die Vorbereitungen für den Instandhaltungsvertrag über 34 Fahrzeuge „Coradia Stream HC“ für den Kunden LNVG laufen ebenfalls auf Hochtouren. Für dieses Projekt wird eigens ein Instandhaltungsdepot in Bremen geplant und errichtet. Die Eröffnung des Depots ist für 2024 geplant, wird aber aufgrund von Verzögerungen im Genehmigungsverfahren auf das Jahr 2025 verschoben.

Der Standort Braunschweig konnte seine Marktposition im Bereich der Modernisierung, Hauptuntersuchungen und Unfallinstandsetzungen von Regionaltriebzügen weiter festigen. Durch gestiegene Kosten in bestehenden Verkehrsverträgen durch die allgemeine Inflation und die gestiegenen Energiekosten ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren zunehmend in bestehende Fahrzeuge investiert wird, anstatt Fahrzeuge neu zu beschaffen. In diesem Markt herrscht ein intensiver Wettbewerb mit privaten Eisenbahnwerkstätten, besonders bei technisch weniger komplexen Fahrzeugänderungen. Im Geschäft mit der

Instandsetzung von Unfallzügen konnte weiteres Wachstum verzeichnet werden und stellt somit weiterhin ein wichtiges Standbein dar.

Ein zukünftiges Geschäftsfeld wird in der Umrüstung von bestehenden Dieselflotten mit umweltfreundlichen Antrieben, wie zum Beispiel Wasserstoff gesehen. Hier ist auch die Politik gefragt, um die erforderlichen finanziellen Anreize zu geben. Das generelle Interesse im Markt ist aufgrund der Anzahl der im Markt befindlichen Dieselfahrzeuge sehr groß. In Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal (ALS) wird intensiv an verschiedenen Lösungen gearbeitet, die sowohl für die Umrüstung von Rangierlokomotiven wie auch Triebzüge erfolgsversprechend sind.

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

Die Güterwageninstandhaltung hatte im vergangenen Jahr einen rückläufigen Umsatz zu verzeichnen. Gründe hierfür sind eine hohe Krankenquote durch Corona und Grippewellen sowie Maschinenausfälle. Das prognostizierte Volumen der Kunden im Markt ist weiterhin hoch, so dass für das kommende Geschäftsjahr wieder von einem steigendem Umsatz auszugehen ist. Das Geschäft mit der Aufarbeitung von Radsätzen soll weiter gesteigert werden. Hierzu wurde eine automatische Ultraschallprüfstation für Radsätze in Betrieb genommen. Des Weiteren wird das Thema der Umrüstung von Güterwagen wie auch Lokomotiven auf eine automatische Kupplung „DAC“ (digital automatic coupler) immer relevanter. Hier werden mit den Kunden mögliche Vorgehensweisen intensiv besprochen.

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

Nachdem im vorigen Jahr die Beauftragung des Digitalen Knoten Stuttgarts erfolgte, fanden in diesem Jahr viele antizipierende Schritte für einen deutschlandweiten ETCS-Rollout statt. Insbesondere arbeitet Alstom aktiv daran, mit den verschiedenen DB-Gesellschaften einen Rahmenvertrag für die ETCS-Nachrüstung der Alstom Fahrzeuge zu erzielen. Ein erster Erfolg in dieser Hinsicht war die Unterzeichnung eines Letter of Intents (LOI) mit der DB Cargo AG Ende März 2023. Zeitgleich erfolgte auch die Beauftragung mit der ETCS-Nachrüstung von 50 Lokomotiven der Baureihe 186 (Traxx) im Wert von ca. 50 M€. Der größte Umsatz wurde mit einer weiteren langfristigen Verlängerung des Rahmenvertrags mit der Siemens Mobility AG für die Lieferung von ETCS Onboard Geräten für die fabrikneuen

Vectron Lokomotiven (BR193) mit einem Wert von 250 M€ erreicht. Weitere große Ausschreibungen im Bereich der fahrzeugseitigen Signaltechnik werden in den nächsten Jahren insbesondere für den Güterverkehr erwartet, da das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Digitale Schiene Deutschland die Priorität auf europäische Korridore legen. In Abstimmung mit den anderen Alstom-Einheiten in Deutschland optimiert die ALSTOM Transport Deutschland GmbH hierfür die ETCS-Lösung mit der Integration von ETCS und PZB/LZB als eine gesamtheitliche Alstom-Lösung. Diese werden nun systematisch in die „Traxx“-Lokomotiven-Plattform implementiert.

In Ausführung befinden sich verschiedene Aufträge wie zum Beispiel die Nachrüstung der Regional- und S-Bahn Züge in der Region Stuttgart mit ETCS und ATO, sowie die Nachrüstung der BR407 für DB Fernverkehr und der Güterverkehrslokomotiven für DB Cargo für den Verkehr nach Dänemark und in die Niederlande mit ETCS. Weiterhin wird auch der bestehende Rahmenvertrag mit der Firma Siemens für die Ausrüstung der „Vectron“ Lokomotiven mit ETCS von Alstom fortgeführt. Diese Projekte sind in etwa im Zeitplan. Die Komponentenkrise hat jedoch teilweise Schwierigkeiten in der Abwicklung verursacht, die nun durch die Parallelisierung von Aktivitäten kompensiert wird. Außerdem vertreibt unser Standort in Berlin weiterhin auf hohem Niveau ETCS Balisen an Thales für den weltweiten Einsatz. Alstom beteiligt sich mit seinen umfangreichen Fähigkeiten zudem an vielversprechenden Forschungsvorhaben zum automatisierten Fahren (ATO GoA 2 bis ATO GoA 4) in Deutschland.

Im Bereich des Stadtverkehrs verzeichnet die DACH-Region eine neue Dynamik durch Interesse an dem funkbasierten CBTC-Zugsicherungssystem, die der Ablösung von analoger und relaisbasierter Zugsicherungstechnik aus den 1970er Jahren dienen soll. Laufende Ausschreibungen, deren Erarbeitung dieses Jahr stattfand aber deren Vergabe erst im nächsten Finanzjahr zu erwarten sind, liegen in Lausanne (Linien m2 und m3 der Transports Lausanne) und in Hamburg (Linie U5 der Hamburger Hochbahn AG) vor. Hervorzuheben ist in Hamburg, dass es sich um die erste vollautomatisierte U-Bahnlinie mit Bahnsteigtüren und CBTC in Deutschland handelt. Große Ausschreibungen werden hier in den kommenden Jahren in München und Stuttgart erwartet.

3. Forschung und Entwicklung

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

Die ALSTOM Transport Deutschland GmbH bekennt sich zu Wertschöpfung durch Innovation. Gemeinsam mit anderen Alstom-Gesellschaften haben wir den „Alstom in Motion“ Plan an die neuen Möglichkeiten angepasst und schreiben ihn weiter fort. Alstom

hat ein Innovationsnetzwerk etabliert und an jedem Standort einen Ansprechpartner für Innovationen benannt, um Innovationsfähigkeit weiter zu erhöhen.

Mit dem European Green Deal hat die Europäischen Kommission ein Konzept vorgestellt, um bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent zu werden. Die Bundesregierung möchte im Verkehr den Energieverbrauch bis 2050 um 40 Prozent senken. Alstom hat die Verkehrswende sowie den Einsatz erneuerbarer Energien für die Mobilität antizipiert und die beiden Produkte Alstom Coradia iLINT und Alstom Coradia Continental BEMU entwickelt. Wir schätzen die Marktchancen für lokal-emissionsfreie Schienenfahrzeuge als sehr gut ein und erweitern unser Produktangebot um lokal-emissionsfreie Lokomotiven.

2020 hat Alstom mit Studien begonnen, um die technische Machbarkeit der Wasserstoffumrüstung abzusichern. Das Ergebnis der Studien war ein am Prüfstand lauffähiger auf Wasserstoff umgerüsteter Motor im Einzylinder-Betrieb. Auf dieser Grundlage soll im Verbundprojekt H2-ICE-LOC gemeinsam mit Partnern eine Dieselrangierlokomotive auf Wasserstoff umgerüstet und getestet werden. Das Forschungsprojekt läuft seit 1. Juli 2022 und endet im Oktober 2024.

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

In dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderten Forschungsprojekt ARTE untersucht ein durch die ATD geführtes Forschungskonsortium fahrerlose Regionalzüge. Im Projekt werden die neuen, für den fahrerlosen Betrieb notwendigen Systeme entwickelt und für die Versuche in Niedersachsen konfiguriert. Dazu gehört die Signalerkennung, um die an der Strecke aufgestellten Signale erkennen und interpretieren zu können. Zudem muss der Zug Hindernisse erkennen können. Im Störungsfall kann der Zug ferngesteuert oder vom Zugbegleiter gesteuert werden. Die neuen Systeme werden in die mit ETCS vorgerüsteten Züge eingebaut und im Betrieb getestet. Die Erkenntnisse aus der Entwicklung und dem Betrieb helfen mit, die spätere Zulassung von fahrerlosen Zügen vorzubereiten und den Regionalverkehr weiter zu automatisieren. Das Forschungsprojekt startete am 1. Januar 2022 und läuft bis 2024.

In dem Forschungsprojekt GUW+ wird ein intelligentes Unterwerk mit Energiemanagement zur Sektorenkopplung zwischen der Bahn-, E-Bus und E-Pkw-Welt, sowie der Energiewirtschaft entwickelt. Durch den steigenden Trend zur Elektromobilität stehen die Kommunen und ihre öffentlichen Verkehrs- und Stromnetzbetreiber vor einer immensen Herausforderung, die notwendige Infrastruktur bereitzustellen. Mit seiner führenden Rolle in

dem Forschungskonsortium, leitet die ALSTOM Transport Deutschland GmbH die Entwicklung einer Lösung für das intelligente Stromnetz der Zukunft. Alstom integriert dafür den bidirektionalen Stromrichter Hesop, der sowohl Energie für die Bahnen und zum Laden von E-Bussen und E-Pkw bereitstellt als auch rekuperierte Energie oder Energie aus einem Batteriespeicher in das vorgelagerte Mittelspannungsnetz zurückspeist. Durch den Batteriespeicher können unter anderem Lastspitzen gekappt und Regelleistung angeboten werden.

Diese zukunftsweisende Lösung erschließt für Alstom ein neues interessantes Geschäftsfeld, sein Produkt Hesop und seine Kompetenzen für integrierte Systeme im Markt zu platzieren. Im April 2022 wurde das Unterwerk vollständig in Betrieb genommen. Weitere Informationen finden Sie auf der Internetseite www.guwplus.de.

Alstom treibt die konzeptionelle Weiterentwicklung von Fahrzeugen mit alternativen Energiespeichern voran. Dazu leitet Alstom das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderte Forschungsprojekt AnoWaAS (Angepasstes und optimiertes Wagenkastenkonzept für alternative Antriebssysteme bei Schienenfahrzeugen). Gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Forschung optimieren wir die Integration von Wasserstofftanks und Batterien in Regionalfahrzeugen. Ziel ist es, ein Fahrzeugkonzept zu erhalten, welches den verwendeten Bauraum der Energiespeicher als mittragende Struktur nutzt. So können Fahrzeuge mit alternativen Antrieben entstehen, die über eine bessere Gesamtleistung verfügen. Die Umsetzung des Konzeptes soll die Grundlage für die nächsten Fahrzeuggenerationen darstellen.

Für die reinen F&E Aktivitäten, d.h. ohne die Ingenieurleistungen bei der Erbringung unseres Produktportfolios, hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2022/23 M€ 7,5 Kosten aufgewendet. Diese F&E-Aktivitäten werden nicht von einer speziellen F&E-Abteilung erbracht, so dass sich die Anzahl der beteiligten Mitarbeiter nicht bestimmen lässt.

II. Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

Gemäß dem Statistischen Bundesamt ist das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 2,0 Prozent in 2022 gestiegen.

Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland war im Jahr 2022 geprägt von den Folgen des Kriegs in der Ukraine wie den extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen verschärzte Material- und Lieferengpässe, massiv steigende Preise beispielsweise für Nahrungsmittel sowie der Fachkräftemangel und die andauernde, wenn auch im Jahresverlauf nachlassende Corona-Pandemie. Trotz dieser nach wie vor schwierigen Bedingungen konnte sich die deutsche Wirtschaft im Jahr 2022 insgesamt gut behaupten.

Die preisbereinigte Bruttowertschöpfung stieg im Jahr 2022 insgesamt um 1,8 % gegenüber dem Jahr 2021. Dabei verlief die Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen sehr

unterschiedlich: Einige Dienstleistungsbereiche profitierten nach dem Wegfall nahezu aller Corona-Schutzmaßnahmen von Nachholeffekten.

Die hohen Energiepreise und die immer noch eingeschränkte Verfügbarkeit von Vorprodukten bremsten dagegen die Wirtschaftsleistung im Verarbeitenden Gewerbe, die im Vorjahresvergleich kaum zunahm (+0,2 %). Das Verarbeitende Gewerbe litt vor allem in der ersten Jahreshälfte 2022 wie schon im Jahr 2021 unter gestörten internationalen Lieferketten. Hinzu kam der massive Anstieg der Energiepreise infolge des Kriegs in der Ukraine.

Die Wirtschaftsleistung wurde im Jahr 2022 von durchschnittlich 45,6 Millionen Erwerbstägigen mit Arbeitsort in Deutschland erbracht. Das waren 1,3 % oder 589.000 Personen mehr als im Jahr zuvor und so viele wie noch nie in Deutschland. Der Beschäftigungsaufbau fand 2022 insbesondere bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und in den Dienstleistungsbereichen statt. Im Verarbeitenden Gewerbe stieg die Zahl der Erwerbstägigen 2022 nur leicht und konnte die Beschäftigungsverluste der beiden Vorjahre nicht ausgleichen.

Laut Statistischem Bundesamt war das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im 1. Quartal 2023 – preis-, saison- und kalenderbereinigt – gegenüber dem 4. Quartal 2022 unverändert (0,0 %).¹

Die Bahnindustrie in Deutschland erreichte im Kalenderjahr 2022 mit 13,9 Milliarden Euro Umsatz einen neuen Umsatzrekord. Der Auftragseingang der Bahnindustrie in Deutschland ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen und beträgt 13,7 Milliarden Euro. Die Beschäftigtenanzahl steigt leicht auf 56.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an.²

2. Finanzielle Leistungsindikatoren

Die für die Steuerung des Geschäfts wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren, die einen Bezug zum handelsrechtlichen Jahresabschluss aufweisen, sind unter Punkt II.2 und II.3 dargestellt. Es handelt sich hierbei um den Auftragseingang, die Umsatzerlöse, das Jahresergebnis und den Net Cash flow.

Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren werden nicht wesentlich zur Unternehmenssteuerung herangezogen.

¹ Statistisches Bundesamt (2023)

² Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (2023).

3. Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2022/23 konnte ein Auftragseingang in Höhe von M€ 3.135,6 (Vorjahr M€ 2.818,4) verzeichnet werden. Darin enthalten sind im Wesentlichen Auftragseingänge für die Plattform Coradia Stream Double Deck High Capacity in Höhe von M€ 1.435,5 und für ein langjährigen Wartungsvertrag für diese Plattform in Höhe von M€ 1.151,0. Bei einem Umsatz von M€ 788,1 (Vorjahr M€ 379,7) und dem oben genannten Auftragseingangsvolumen erhöhte sich daher der Auftragsbestand zum 31. März 2023 auf M€ 7.837,3 (Vorjahrestichtag M€ 5.489,8). Der Exportanteil am Gesamtumsatz beträgt 9,8% (Vorjahr 31,6%), beim Auftragsbestand 23,9% (Vorjahr 30,3%).

Der für unsere Gesellschaft sehr gute Auftragseingang liegt somit unter dem von uns prognostizierten Auftragseingang von ca. 4,8 Milliarden Euro. Dies ist insbesondere durch Verschiebungen von Ausschreibungen verursacht, siehe auch I. 2 Marktentwicklung.

4. Lage

Ertragslage

Im abgelaufenen Geschäftsjahr (1. April 2022 bis 31. März 2023) hat sich der Krieg in der Ukraine nicht wesentlich auf die Ertragslage ausgewirkt.

Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr ein Jahresergebnis von M€ -8,3 (Vorjahr M€ -124,8) erzielt. Das EBIT für das Geschäftsjahr, d.h. das Ergebnis vor Erträgen aus Beteiligungen, vor Erträgen aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens, vor Zinsen und ähnlichen Erträgen, vor Zinsen und ähnlichen Aufwendungen, vor Erträgen und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen, vor Steuern vom Einkommen und Ertrag und vor sonstigen Steuern beträgt M€ -31,8 (Vorjahr M€ -103,9).

Für die Gesellschaft waren wir von einem positiven Jahresergebnis von ca. M€ +16,0 für das Geschäftsjahr 2022/23 ausgegangen. Die Abweichung von ca. M€ -24,3 hat diverse Gründe: Bei den operativen Themen gab es Projektverschlechterungen bei den laufenden Projekten. Darüber hinaus kam es zu Verschiebungen von Abnahmeterminen und damit einhergehende fehlende Umsatzrealisierung. Zusätzlich ergab sich eine Gemeinkostenunterdeckung (operative Themen insgesamt ca. M€ -65,0).

Bei der Tochtergesellschaft ALSTOM Lokomotiven Service GmbH ist das negative Jahresergebnis höher ausgefallen, als erwartet (ca. M€ -6,0 negatives Mehrergebnis).

Die Effekte aus den Gewinnabführungsverträgen mit der ALSTOM Transportation Germany GmbH, mit der ALSTOM Signal GmbH und ALSTOM Drives GmbH hatten wir in der Prognose noch nicht antizipiert (insgesamt M€ +47,3).

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Umsatzerlöse von M€ 788,1 (Vorjahr M€ 379,7) erzielt. Die Umsatzerlöse liegen damit um ca. 25 % unter den von uns prognostizierten Umsatzerlösen. Verursacht ist das vor allem durch Verschiebungen von Abnahmeterminen, die an die Kunden kommuniziert sind und partiell zu Vertragsstrafen geführt haben.

Die Umsatzrendite, d.h. das Verhältnis des EBIT zu den Umsatzerlösen beträgt -4,0 % (Vorjahr -27,4 %).

Bedingt durch den Bestandsaufbau bei den unfertigen Erzeugnissen erzielte die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Gesamtleistung von M€ 929,4 (Vorjahr M€ 563,6). Der Materialaufwand beträgt im Verhältnis zur Gesamtleistung 66,5 % (Vorjahr 68,1 %). Der hohe Anteil ist zum einen darauf zurückzuführen, dass überwiegend vollständige Systemkomponenten zum Einbau in die Fahrzeuge erworben werden. Zum anderen werden umfangreiche Dienstleistungen im Bereich der Montage und des Engineerings bezogen. Der Anteil kann von Geschäftsjahr zu Geschäftsjahr entsprechend der Fertigungsfortschritte der einzelnen Projekte nicht unerheblich schwanken. Die Tendenz für die Zukunft wird sein, dass die eigene Wertschöpfung weiter abnehmen wird und somit der Materialaufwand zur Gesamtleistung steigen wird.

Der Personalaufwand beträgt M€ 176,6 (Vorjahr M€ 176,8). Im vorherigen Geschäftsjahr sind darin auch Aufwendungen für das beendete Vorruhestandsmodell und Freiwilligenprogramm in Höhe von M€ 1,4 inkludiert, aber auch M€ 10,0 für das laufende Restrukturierungsprogramm enthalten, siehe auch Chancen- und Risikobericht. Ohne Betrachtung dieser Sondereffekte ist der Personalaufwand im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Diese Steigerung ist im Wesentlichen durch die jährlichen Lohn- und Gehaltssteigerung verursacht.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr M€ 182,0 (Vorjahr M€ 126,7). Der wesentlichste Kostenbestandteil sind die Konzernabgaben in Höhe von M€ 74,2 (Vorjahr M€ 65,6).

Das Jahresergebnis wurde mit einem Zinsergebnis von M€ -16,8 (Vorjahr M€ -17,1) belastet. Darin enthalten sind Zuführungen zu der Pensionsrückstellung in Höhe von M€ -8,2 (Vorjahr M€ -16,8) und das Zinsergebnis mit verbundenen Unternehmen M€ -8,2 (Vorjahr M€ +0,3).

Darüber hinaus wurde das Jahresergebnis durch die Gewinnabführung (Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen) der ALSTOM Transportation Germany GmbH in Höhe von M€ 53,0 (Vorjahr M€ 0,0) positiv beeinflusst.

Die Verlustübernahmen (Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen) bei den Tochtergesellschaften ALSTOM Drives GmbH in Höhe von M€ 0,6 (Vorjahr M€ 0,0), ALSTOM Signal GmbH in Höhe von M€ 5,1 (Vorjahr M€ 0,0) und ALSTOM Lokomotiven Service GmbH

in Höhe von M€ 7,3 (Vorjahr M€ 4,3) betragen in Summe M€ 12,9 (Vorjahr M€ 4,3) und haben das Jahresergebnis negativ beeinflusst.

Finanzlage

Im Rahmen der Forderungen gegen verbundene Unternehmen werden zum 31. März 2023 liquide Mittel in Höhe von M€ 314,5 (Vorjahr M€ 598,7) ausgewiesen, die entsprechend dem abgeschlossenen Cash-Pool-Vertrag in der aktuellen Fassung vom Januar 2021 unmittelbar bei dem Treasury-Center der ALSTOM-Holding in Paris angelegt sind. Für den durchgeführten Erwerb von Beteiligungen besteht zum 31. März 2023 außerdem ein Darlehen der ALSTOM-Holding über M€ 2.426,8 (Vorjahr M€ 0,0). Darüber hinaus bestanden zum 31. März 2023 keine Guthaben oder Verbindlichkeiten bei Kreditinstituten (Vorjahr M€ 0,2). Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Netto-Finanzposition somit um M€ 2.711,2 reduziert. Die Liquidität war während des gesamten Geschäftsjahres gewährleistet.

Der Net Cash-Flow unserer Gesellschaft, d.h. der Unterschiedsbetrag bei den quasi liquiden Mitteln zuzüglich der Guthaben und abzüglich der Verbindlichkeiten bei den Kreditinstituten zwischen dem 31.03.2023 und dem 31.03.2022, beläuft sich auf M€ -2.711,2 (Vorjahr M€ -129,2) und hat die getroffenen Erwartungen von ca. M€ -2.950,0 positiv übertroffen.

Das hat verschiedene Ursachen. Zum einen hat die ALSTOM Transport Deutschland GmbH eine nicht geplante Kapitalrückzahlung ihrer Tochtergesellschaft ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin in Höhe von M€ 457,6 erhalten, die wir als nachträgliche Minderung der Anschaffungskosten der Beteiligung behandelt haben. Darüber hinaus haben wir geringere Zahlungen an externe Lieferanten, als im Vorfeld angenommen. Allerdings haben wir auch gegenläufige Effekte aus Projektverzögerungen, aber auch aus Planprojekten aufgrund der Verschiebung von Ausschreibungen.

Vermögenslage

	31.03.2023 M€	31.03.2022 M€
Anlagevermögen	3.294,5	301,7
Kurzfristig gebundenes Vermögen	435,1	660,5
Eigenkapital	121,7	130,0
Langfristige Verbindlichkeiten	144,4	141,8
Kurzfristige Verbindlichkeiten	3.463,5	690,3

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

Das Anlagevermögen der Gesellschaft ist zum 31. März 2023 zu 8,1 % durch Eigenkapital und langfristige Fremdmittel gedeckt (Vorjahr 90,1 %). Die Veränderung ist im Wesentlichen durch den Erwerb der Beteiligungen verursacht, siehe Anhang.

Das gebundene Kapital, das sich aus der Differenz des kurzfristigen Vermögens und der kurzfristigen Verbindlichkeiten ergibt, ist signifikant gesunken (lfd. Jahr M€ -3.028,4; Vorjahr M€ -29,8).

Als wesentliche Ursache für die Veränderung des gebundenen Kapitals ist der deutliche Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zu nennen, der durch die Finanzierung des o.g. Erwerbes der Beteiligungen verursacht ist.

Sachinvestitionen

Die Investitionen in Sachanlagen zuzüglich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau beliefen sich für das Geschäftsjahr 2022/23 auf M€ 7,6 (Vorjahr M€ 6,9), die vollständig aus vorhandenen finanziellen Mitteln finanziert wurden.

Die wesentlichen Zugänge sind in den Anlagen in Bau. Sie beinhalten vor allem Investitionen in die Infrastruktur in Salzgitter.

Mitarbeiter

Im Geschäftsjahr 2022/23 wurde eine Gesamtleistung in Höhe von M€ 929,4 (Vorjahr M€ 563,6) mit 2,5 Mio. direkten Stunden (Vorjahr 2,4 Mio.) erbracht.

Am 31. März 2023 wurden insgesamt 2.260 Mitarbeiter/-innen einschließlich 86 Auszubildenden und Praktikanten beschäftigt (am 31. März 2022 insgesamt 2.235).

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf

Der operative Geschäftsverlauf für das Geschäftsjahr 2022/23 entspricht hinsichtlich der Ertragslage nicht unserer Erwartung. Bei der Finanzlage wurden unsere Erwartungen durch die nicht geplante Kapitalrückzahlung übertroffen. Der Erwerb der Beteiligungen an den drei Alstom Gesellschaften, der eine erfolgsneutrale Bilanzverlängerung darstellt und Alstom intern finanziert worden ist, hat die Vermögenslage unserer Gesellschaft maßgeblich beeinflusst.

III. Prognosebericht

Für Deutschland erwartet der Sachverständigenrat in seiner Stellungnahme vom 22.03.2023, dass das Bruttoinlandsprodukt um 0,2 Prozent im Jahr 2023 und um 1,3 Prozent im Jahr 2024 wachsen wird. Die Inflation dürfte im Jahr 2023 zwar abnehmen, bleibe aber laut der Prognose mit durchschnittlich 6,6 Prozent deutlich erhöht.

Trotz der insgesamt weiterhin angespannten wirtschaftlichen Lage prognostiziert der Sachverständigenrat einen stabilen Arbeitsmarkt. Die Erwerbstätigkeit dürfte bis Ende 2024 leicht zunehmen, die Löhne deutlich steigen. Aber erst 2024 sei damit zu rechnen, dass die Löhne stärker zunehmen als die Inflation.³

Der kurzfristige Ausblick auf die deutsche Wirtschaft hat sich aufgrund einer vorerst stabilisierten Energieversorgungslage und gesunkener Großhandelspreise leicht aufgehellt. Die weiterhin erhöhte Inflation sorgt jedoch für Kaufkraftverluste und dämpft die Konsumnachfrage. Zudem verschlechtern die steigenden Zinsen die Finanzierungsbedingungen und führen zu einem Rückgang der Investitionen.

Nach Einschätzung des Sachverständigenrates hat die Inflation ihren Hochpunkt vom Herbst 2022 überschritten. Sie ist aber immer noch deutlich erhöht und dürfte nur langsam zurückgehen. Darüber hinaus kommt die Inflation zunehmend in der Breite der Wirtschaft an. Die gestiegenen Erzeugerpreise und die zu erwartenden Lohnsteigerungen dürften die Verbraucherpreisinflation noch bis ins kommende Jahr hinein hoch halten. Erst im Jahr 2024 dürfte die Teuerungsrate merklich auf 3,0 Prozent zurückgehen.⁴

Die deutsche Wirtschaft befindet sich im Frühsommer weiterhin in schwierigem Fahrwasser. Zwar legte die reale Wertschöpfung im ersten Quartal um 0,9 Prozent gegenüber dem Vorquartal zu; nach der detaillierten Meldung des Statistischen Bundesamtes vom 25.05.2023 lag das Bruttoinlandsprodukt im ersten Quartal preis-, saison- und kalenderbereinigt aber um 0,3 Prozent unter dem Vorquartalsniveau. Mit dem vorherigen Rückgang im vierten Quartal 2022 ist damit die Definition einer „technischen“ Rezession erfüllt. Eine „ökonomische“ Rezession im Sinne eines länger anhaltenden, tiefen Einbruchs der Wirtschaftsleistung bei unterausgelasteten Kapazitäten, sinkenden Investitionen, einem

³ Bundesregierung (2023)

⁴ Sachverständigenrat (2023)

Rückgang der Beschäftigung und steigender Arbeitslosigkeit ist allerdings derzeit nicht zu erkennen. Vielmehr lag die Kapazitätsauslastung im Verarbeitenden Gewerbe im ersten Quartal nach Angaben des ifo Instituts über dem langjährigen Mittelwert, die Beschäftigung nahm im Vorquartalsvergleich um +0,3 Prozent zu und die Investitionstätigkeit stieg preis-, saison- und kalenderbereinigt mit +3,0 Prozent kräftig.

Gleichwohl deuten aktuelle Konjunkturindikatoren noch nicht auf eine spürbare Belebung im zweiten Quartal hin: Die Auftragseingänge verringerten sich im April nach dem Einbruch im März erneut, wobei zuletzt auch Großaufträge die monatliche Entwicklung bestimmten. Die Produktion im Produzierenden Gewerbe legte im April leicht zu. Insgesamt aber konnte der deutliche Rückgang vom Vormonat nicht ausgeglichen werden. Auch Stimmungsindikatoren wie der ifo Geschäftsklimaindex deuten zuletzt auf eine weniger positive Lageeinschätzung und Perspektive in der Wirtschaft hin. Die erwartete konjunkturelle Erholung in Deutschland scheint sich damit weiter zu verzögern.

Die Industrieconjunktur hat sich somit auch zum Beginn des dritten Quartals noch nicht von ihrer Schwäche erholt. Insgesamt schwankt die Nachfrage in der Industrie im Vormonatsvergleich weiterhin stark aufgrund von Großaufträgen. Im aussagekräftigeren Zweimonatsvergleich entwickelten sich die Bestellungen im Verarbeitenden Gewerbe im Juli mit +4,4 % positiv. Eine nachhaltige Belebung der Industrieconjunktur lässt sich daraus angesichts des eingetrübten Geschäftsklimas und der schwachen Weltkonjunktur aber noch nicht ableiten: Angesichts der stark eingetrübten Geschäfts- und Exporterwartungen der Unternehmen sowie der insgesamt schwachen Entwicklung der Auftragseingänge ist eine spürbare Erholung der Industrieproduktion noch nicht absehbar.

Im Gesamtjahr 2022 gab es mit insgesamt 14.590 Unternehmensinsolvenzen einen Anstieg in der amtlichen Insolvenzstatistik um 4,3 % gegenüber dem Vorjahr. Damit stiegen die Unternehmensinsolvenzen erstmals seit der Finanzkrise 2009 im Vorjahresvergleich wieder an, allerdings ausgehend von einem historisch niedrigen Niveau (2021: 13.993) seit Einführung der Insolvenzordnung im Jahr 1999. Als Frühindikator gibt die Zahl der beantragten Regelinsolvenzen allerdings Hinweise auf die künftige Entwicklung der Unternehmensinsolvenzen. Diese sind nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Februar um 11 % gegenüber dem Vormonat gestiegen, nach einem Rückgang zum Jahresbeginn (Januar: -3,2 % gegenüber Vormonat). Im weiteren Verlauf ist mit einem Anstieg der Unternehmensinsolvenzen zu rechnen, allerdings ausgehend von einem im langfristigen Vergleich sehr niedrigen Niveau. Die Folgen des Kriegs 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.⁵

Da die Entwicklung der Wirtschaft weiterhin durch den Konflikt in der Ukraine deutlich negativ geprägt ist, existiert weiterhin eine außergewöhnlich hohe Unsicherheit und daher ist die Prognosefähigkeit wesentlich eingeschränkt.

⁵ Bundesministerium der Wirtschaft (2023)

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

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

Mögliche Synergieeffekte aus dem Erwerb von ALSTOM Transportation durch den ALSTOM Konzern haben derzeit noch keine signifikante positive Auswirkung auf unser Geschäft und damit auf unsere Prognose.

Für das Geschäftsjahr 2023/24 rechnen wir auch mit einem sehr hohen Auftragseingang. Der Auftragseingang wird ca. 75 % von dem Auftragseingang von diesem Geschäftsjahr betragen.

Die Umsatzerlöse und die Gesamtleistung werden sich auf einem etwas niedrigeren Niveau bewegen, als in diesem Geschäftsjahr.

Wir gehen davon aus, dass sich das Jahresergebnis der Gesellschaft vor Ergebnisabführungsverträgen im negativen niedrigen dreistelligen Millionenbereich bewegen wird.

Der Cash Flow aus operativer Tätigkeit und der Net Cash flow vor Ergebnisabführungsverträgen wird auch mit einem niedrigen dreistelligen Millionenbetrag negativ ausfallen.

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

IV. Chancen- und Risikobericht

Das 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.

Das Bundesverfassungsgericht hat am 15.11.2023 entschieden, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 mit dem Grundgesetz unvereinbar und nichtig ist. Die Entscheidung hat zur Folge, dass sich der Umfang des „Klima- und Transformationsfonds“ um 60 Milliarden Euro reduziert hat.⁶ Wir gehen allerdings trotzdem davon aus, dass die

⁶ Bundesverfassungsgericht 2023

Bundesregierung an ihren klimapolitischen Zielen festhalten wird und entsprechend den Schienenverkehr weiterhin unverändert fördern wird.

1. 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, dem sich die Gesellschaft gegenüber sieht, resultieren aus dem Krieg in der Ukraine. Daraus resultieren allgemein Störungen von Lieferketten. Grundsätzlich ist die Gesellschaft aufgrund ihres Geschäftsmodells in der Lage, Teile der Produktionsausfälle in späteren Perioden wieder nachzuholen. Wirtschaftliche Auswirkungen aus ggf. 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 hat.

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

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

Die sich ggf. bei mehrjährigen Lieferverträgen ergebenden Preisänderungsrisiken auf dem Beschaffungs- und Absatzmarkt werden z.T. durch vertraglich fixierte Preisgleitformeln mit Lieferanten und Kunden minimiert.

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

Mittelfristige Auslastungsrisiken können sich 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 sämtliche oder wesentliche Anteile an mehreren Alstom Gesellschaften in Deutschland (siehe Anhang). Die Werthaltigkeit dieser Beteiligungen wird regelmäßig überprüft.

Die ALSTOM Transport S.A., Saint-Ouen/Frankreich trägt weiterhin dafür Sorge, dass die Pflichten im Rahmen der Unternehmenssteuerung, insbesondere die der kritischen Verfolgung der Eigenkapitalentwicklung, erfüllt werden.

2. Chancenbericht

Bezüglich der sich aus der Marktentwicklung und unserer Forschung und Entwicklung ergebenen Möglichkeiten, verweisen wir auf den Punkt I.1 und I.2.

Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Gesellschaft wurde im Geschäftsjahr 2019/20 ein Standort- und Beschäftigungssicherungstarifvertrag mit Laufzeit bis zum 31.03.2025 abgeschlossen. Die Tarifparteien haben diverse Maßnahmen beschlossen, mit dem wesentlichen Ziel nachhaltig Kosten zu senken und unsere Produktivität und Flexibilität zu steigern. Die in diesem Zusammenhang beschlossenen Maßnahmen zu einem sozialverträglichen Abbau von Personal im Rahmen eines Vorruhestandsmodells und Freiwilligenprogrammes wurde im Geschäftsjahr 2022/23 zum Abschluss gebracht.

Der Umbau der Gesellschaft wird weiterhin vorangetrieben. Wir werden unseren Fertigungsbereich auf die Fertigung von Schienenfahrzeugen in Aluminium ausrichten und daher unsere Fertigungskapazität anpassen. Darüber hinaus werden wir unsere Fertigungskapazitäten im Bereich Drehgestelle reduzieren. Aus diesem Grunde wurde im Geschäftsjahr 2021/22 ein Restrukturierungsprogramm zum sozialverträglichen Abbau von 75 Personen in der Fertigung und in den fertigungsnahen Bereichen in den kommenden Jahren beschlossen. Wir haben dafür im Geschäftsjahr 2021/22 M€ 10,0 zurückgestellt.

Auf der anderen Seite werden wir aber auch wieder Mitarbeiter einstellen, insbesondere in unserem Signaltechnikbereich und entsprechend den Umbau der Gesellschaft weiter verfolgen.

3. Gesamtaussage

Basierend auf dem dargestellten Risikomanagementsystem sind aktuell, auch unter Kenntnis und Einschätzung der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine, keine Risiken erkennbar, die den Fortbestand unserer Gesellschaft gefährden könnten.

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

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

V. Umwelt-, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit (EHS)

EHS hat auch in diesem Jahr hohe Priorität an unserem Standort. Das Konzernziel lautet nach wie vor: „Keine schweren Unfälle und Stabilisierung der geringen Unfallhäufigkeitsrate der letzten Jahre“.

Im Geschäftsjahr 2022/23 wurden keine schweren Unfälle mit bleibenden gesundheitlichen Einschränkungen von Mitarbeitenden verzeichnet. Allerdings haben wir zwei Unfälle von eigenen Mitarbeitenden, aber keine Unfälle von Mitarbeitenden von Fremdfirmen zu verzeichnen.

Die vereinbarten Ziele IFR1 (Unfallrate mit Ausfalltagen) und TRIR (Unfallrate ohne Ausfalltage mit temporär angepasstem Arbeitsplatz) konnten erreicht werden.

Das AZDP Auditergebnis (Alstom Zero Deviation Plan) liegt bei 82%. Maßnahmen für sämtliche noch offenen kritischen Anforderungen sind vereinbart und in Bearbeitung.

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

- Kampagne „Sicherheit ist Führungsaufgabe“
- Schulungen & Workshops zu manuellen Tätigkeiten für alle Sicherheitsbeauftragten
- SOV (Safety Observation Visit) Training mit Focus auf verhaltensbasierten TOP-DOWN Prinzip
- Verpflichtungserklärung TOP Management zum Leadership
- 12 Lebensrettende Regeln (Erweiterung des AZDPs)
- DDRM Training Day to Day Risk Management (tägliches Risikomanagement)
- PSIRE Training (Persönliche Sicherheit im Gleisbereich)

Im Dezember 2021 startete als Pilotprojekt im Bereich Waggonreparatur die Gefährdungsbeurteilung Psyche. Die Gefährdungsbeurteilung dient dem Erkennen von Gefährdungen am Arbeitsplatz, welche die Gesundheit und das Wohlbefinden von Beschäftigten beeinträchtigen. Handlungsfelder sind priorisiert, Präventionsmaßnahmen abgeleitet und in der Umsetzung. Eine Wirksamkeitskontrolle erfolgt im Geschäftsjahr 2023/24.

Geschäftsführung und Betriebsrat haben beschlossen, die Gefährdungsermittlung Psyche in weiteren Bereichen durchzuführen. Informationsveranstaltung für die Mitarbeitenden aus Teilen der Bereiche Einkauf und Materialwirtschaft wurden im Mai und Juni 2023 durchgeführt.

Auch in diesem Geschäftsjahr haben wir Maßnahmen ergriffen, um die Verbreitung des COVID-19 Virus zu verringern. Dazu zählen z.B. mehrfache und umfangreiche Kommunikation zur Gesundheitsprävention im Umgang mit dem Coronavirus und wöchentliche Corona SteerCo um die aktuelle Lage zu bewerten und ggf. weitere Maßnahmen zu erüieren. Umsetzung aller gesetzlichen- und darüber hinausgehender Alstom-Maßnahmen zur Gesundheitsprävention, wie z.B. Mobiles Arbeiten, Kommunikation und Umsetzung empfohlener Verhaltensweisen.

Zur Überprüfung der Umsetzung unserer EHS-Standards finden regelmäßige Sicherheitsbegehungen und Audits durch das EHS-Team zusammen mit den Vorgesetzten statt.

Die Konzerninitiative, „Safety Observation Visit“ (SOV), bei der das oberste Management und alle relevanten Führungskräfte an den Begehungen teilnehmen, entwickelte sich auch im letzten Geschäftsjahr weiter.

Im November 2022 wurde die Gesellschaft nach DIN ISO 14001, 45001 und EMAS zertifiziert. Mit diesen Audits konnten wir den Nachweis erbringen, dass wir die Forderungen der geprüften Standards für Umweltschutz (ISO 14001) und Arbeitssicherheit/Gesundheitsschutz (ISO 45001) erfüllt haben. Mit dem Auditergebnis wurde uns bestätigt, dass wir die Managementsysteme sicher eingeführt haben.

Zur kontinuierlichen Senkung des Energieverbrauches und der Reduktion der Treibhausgasemissionen durch die Produktion und den Gebäudebetrieb sind aktuell mehr als 10 Einzelmaßnahmen im Rahmen des CO₂-Reduktionsplans in der Planungs- und Umsetzungsphase.

Im Geschäftsjahr 2022/23 konnte ca. 4,0 % beim Strom- und 14,8 % beim Erdgasverbrauch sowie 7,3% Fernwärmeenergie eingespart werden.

Die Gesamteinsparung durch die umgesetzten Maßnahmen seit Beginn des Energiesparprogrammes im Jahre 2006 beträgt ca. 243.190 MWh, 68.960 t CO₂ und 9,07 Mio. Euro.

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

VI. Erklärung zur Unternehmensführung

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

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

Mit Beschluss vom 19. Mai 2021 hat sich der Aufsichtsrat erneut verpflichtet, bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2024/2025 die Zielgröße von 30 % als Frauenanteil bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrates aufrecht zu erhalten. Die Festlegung soll nach dem Prinzip der sog. Getrennterfüllung bezogen auf die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter erfolgen. Die Zielvorgabe wurde im Zuge personeller Änderungen bzw. bei der Neubestellung von Mitgliedern des Kontrollgremiums im November 2021 erfüllt. Zum 31. März 2023 sind 4 Frauen und 8 Männer im Aufsichtsrat. Hiermit liegt die Besetzung oberhalb der gesetzten Anforderung.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat am 19. Mai 2021 beschlossen, dass die Geschäftsführung mittelfristig auch weibliche Mitglieder haben soll. Im Falle einer Neubestellung eines Mitglieds der Geschäftsführung ist bei gleicher Eignung dem nicht in der Geschäftsführung vertretenen Geschlecht der Vorrang zu geben. Im Berichtszeitraum hat der Aufsichtsrat bei der Bestellung von Herrn Dr. Baddack die Einhaltung der Vorgaben geprüft. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (31. März 2023) sind drei Männer in der Geschäftsführung.

Die Geschäftsführung möchte sich auch weiterhin bei der Festlegung der Zielgröße für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb der Geschäftsführung an den Vorgaben der Alstom-Gruppe orientieren. Danach beträgt die Mindestzielquote von Frauen in Führungs- und Fachpositionen mindestens 28 %.⁷ Die Geschäftsführung beabsichtigt, dieses Ziel bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2026/2027 zu erreichen.

Die erste Führungsebene umfasst die verschiedenen und gemäß Geschäftsverteilungsplan an die einzelnen Mitglieder der Geschäftsführung berichtenden Bereiche. Die zweite Führungsebene unterhalb der Geschäftsführung umfasst diejenigen Personen, die an den engeren Führungskreis berichten und diesem unterstellt sind. Die Frauenquote beträgt aktuell 8 Prozent.

⁷ Siehe Zielgrößen der Alstom-Gruppe zu »Diversity and Inclusion«, weitere Informationen und Unterlagen <https://www.alstom.com/company/commitments/diversity-and-inclusion> Dort auch mit weiteren Nachweisen zum gegenwärtigen Anteil von Frauen in Führungs- und Fachpositionen von 23,1 % (Stand 03/2021) und »Diversity policy«.

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

- Bewerberrückgang: Die Rekrutierung von weiblichen Fachkräften für Stellen mit vorrangigem Anforderungsprofil im technisch-naturwissenschaftlichen Bereich gestaltet sich schwierig. Der allgemeine Rückgang der Absolventenzahlen an Fach- und Hochschulen trägt hierzu bei.
- Externer Wettbewerb: Der Alstom-Konzern konkurriert in der Region Niedersachsen, aber auch Berlin mit einer sehr starken Automobil-, Zulieferer- und IT-Industrie.
- Interner Wettbewerb: Durch die fortgesetzten Maßnahmen zur Integration der ehemaligen Bombardier-Gesellschaften kommt es zum vereinzelten Wechsel von weiblichen Führungskräften in andere Konzerngesellschaften. Es ist nicht auszuschließen, dass Neueinstellungen dorthin erfolgen. In beiden Fällen können die Personen nicht zur Erreichung der Zielgröße berücksichtigt werden.

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

Salzgitter, den 18. Dezember 2023

Dr. Christian Bieniek

Peter Offtermatt

Hauke Werner

Jahresabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023

Bilanz zum 31. März 2023 der

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter

Aktiva		Pассивa	
		31.03.2023	Vorjahr
		€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
Entgeltlich erworbene Konzessionen und ähnliche Rechte			
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremdem Grundstück	358.727,18	440.316,47	
2. Technische Anlagen und Maschinen	34.935.413,20	37.129.668,08	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.539.215,55	14.477.986,92	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.109.155,43	10.128.081,79	
III. Finanzanlagen	71.310.162,68	74.299.384,45	
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3.222.812.263,79	226.930.820,79	
2. Beteiligungen	0,50	0,50	
3. Sonstige Ausleihungen	4.121,93	4.130,17	
	3.222.816.386,22	226.934.951,46	
B. UMLAUFVERMÖGEN	3.294.485.276,08	301.674.652,38	
C. VERBINDLICHKEITEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	76.692.991,25	123.967.999,56	
2. Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	59.595.379,05	454.299.389,95	
3. Waren	15.563.319,61	10.225.718,47	
4. Geleistete Anzahlungen	1.742.532,26	5.193.188,37	
5. Erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen	-689.594.219,17	-593.686.276,35	
	0,00	0,00	
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	38.930.052,92	26.240.203,27	
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	38.659.944,02	629.551.052,21	
3. Sonstige Vermögensgegenstände	7.368.787,76	3.175.815,19	
	432.998.281,70	658.967.070,67	
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	3.046,10	208.587,94	
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2.337.200,00	1.347.750,00	
	3.729.623.803,88	962.198.060,99	
			3.729.623.803,88
			962.198.060,99

Gewinn- und Verlustrechnung
 für die Zeit vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023 der
ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
 (im Vergleich zur Vorjahresperiode)

	01.04.2022 - 31.03.2023	Vorjahr
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	788.090.896,79	379.706.682,82
2. Bestandsveränderungen der fertigen und unfertigen Erzeugnisse	141.296.009,10	183.672.357,52
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	48.389,29	186.832,24
4. Gesamtleistung	929.435.295,18	563.565.872,58
5. Sonstige betriebliche Erträge - davon Erträge aus der Währungsumrechnung: EUR 6.725.622,16 (Vorjahr: EUR 2.147.169,76)	24.244.992,66	26.487.756,54
6. Materialaufwand a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	-399.794.715,57	-272.072.326,80
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-218.618.438,09	-111.919.571,83
	-618.413.153,66	-383.991.898,63
7. Personalaufwand a) Löhne und Gehälter	-146.256.839,71	-146.526.698,83
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-30.315.841,35	-30.232.051,77
- davon für Altersversorgung: EUR 3.376.941,77 (Vorjahr: EUR 3.290.019,24)	-176.572.681,06	-176.758.750,60
8. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-8.511.773,73	- 6.562.309,41
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen - davon Aufwendungen aus Währungsumrechnung: EUR 3.854.408,70 (Vorjahr: EUR 1.343.239,73)	-182.020.306,98	- 126.672.150,03
10. Erträge aus der Gewinnabführung	52.960.534,43	0,00
11. Erträge aus Beteiligungen	13.000,00	17.000,00
12. Erträge aus der Ausleibung des Finanzanlagevermögens	273,00	219,00
13. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge - davon aus verbundenen Unternehmen: EUR 3.721.089,08 (Vorjahr: EUR 295.893,78)	3.935.831,48	360.866,96
14. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon an verbundene Unternehmen: EUR 11.946.310,02 (Vorjahr: EUR 0,00) - davon aus Aufzinsung: EUR 8.232.000,00 (Vorjahr: EUR 16.785.000,00)	- 20.706.435,11	- 17.519.511,22
15. Aufwendungen aus der Verlustübernahme	-12.919.879,15	- 4.302.967,53
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	237.017,99	599.742,57
17. Ergebnis nach Steuern	- 8.317.284,95	- 124.776.129,77
18. Sonstige Steuern	-6.281,29	-6.012,28
19. Jahresfehlbetrag	-8.323.566,24	-124.782.142,05
20. Verlustvortrag	-160.020.093,34	-35.237.951,29
21. Bilanzverlust	-168.343.659,58	-160.020.093,34

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter**Amtsgericht Braunschweig, HRB 204464****Anhang für das****Geschäftsjahr****vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023****(1) Allgemeine Angaben**

Die Gesellschaft ist eine große Kapitalgesellschaft i.S.d. § 267 Abs. 3 HGB. Der Vergleichszeitraum ist das Geschäftsjahr vom 1. April 2021 bis zum 31. März 2022.

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

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

(2) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, WährungsumrechnungImmaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen

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

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

Immaterielle Vermögensgegenstände werden linear abgeschrieben.

Die Abschreibungen wurden bis zum 31.12.2010 bei Zugängen des beweglichen Anlagevermögens sofern zulässig nach der degressiven Abschreibungsmethode vorgenommen. Sofern die gleichmäßige Verteilung der Restbuchwerte auf die restliche Nutzungsdauer höhere

Abschreibungswerte ergibt, erfolgt ein Übergang auf die lineare Methode. Seit dem 01.01.2011 erfolgt die Abschreibung bei Zugängen des beweglichen Anlagevermögens nach der linearen Abschreibungsmethode.

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

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

Finanzanlagen

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

Umlaufvermögen

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

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

Die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen wurden unter Beachtung des Grundsatzes der verlustfreien Bewertung zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bzw. mit den niedrigeren, ihnen am Abschlussstichtag beizulegenden Werten angesetzt. Die Herstellungskosten enthalten neben Fertigungs- und Materialeinzelkosten angemessene Teile notwendiger Gemeinkosten einschließlich Abschreibungen, sowie Kosten der allgemeinen Verwaltung, Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebes, für freiwillige soziale Leistungen und für betriebliche Altersversorgung. Waren werden mit den Anschaffungskosten bewertet.

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

Auftragsrisiken werden soweit möglich aktivisch von den angearbeiteten Aufträgen abgesetzt. Sofern eine aktivische Kürzung nicht möglich ist, werden die Risiken als Rückstellungen ausgewiesen.

Geleistete Anzahlungen werden mit dem Nennbetrag bewertet.

Seit dem Geschäftsjahr 2019/20 wird aus Gründen der Klarheit und Übersichtlichkeit der Vermögenslage von dem Wahlrecht nach § 268 Abs. 5, Satz 2 HGB Gebrauch gemacht, erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen offen von den Vorräten abzusetzen. Der übersteigende Betrag der Anzahlungen wird auf der Passivseite ausgewiesen.

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

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

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

Rückstellungen

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

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

Die Preis- und Kostensteigerungen orientieren sich an der aktuellen Teuerungsrate und wurden über die jeweilige Laufzeit der Rückstellung entsprechend berücksichtigt. Im Zinsergebnis werden ausschließlich die auf das Geschäftsjahr entfallenden Zinsanteile aus der Aufzinsung von Rückstellungen ausgewiesen, Erträge und Aufwendungen aufgrund Änderungen des Rechnungszinses werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. im Personalaufwand oder in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst (§ 277 V HGB).

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

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsverpflichtungen erfolgte auf der Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens. Der Rechnungszins wurde unter Berücksichtigung des zulässigen Pauschalverfahrens und zum Inventurstichtag 31.01.2023 mit 1,79 % bestimmt (durchschnittlicher Marktzins der vergangenen zehn Jahre), der Vergleichszinssatz aus dem Durchschnitt der vergangenen sieben Jahre mit 1,50 %. Die rechnerisch angesetzten langfristig zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen betragen 2,90 % p.a. Ein Karrieretrend wird dabei als prozentualer Zuschlag berücksichtigt. Die langfristige Rentendynamik wurde mit 2,05 % p.a. und die biometrischen Annahmen mit den Richttafeln „2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck angesetzt.

Die versicherungsmathematische Bewertung der Jubiläumsverpflichtungen erfolgte auf der Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens. Der Rechnungszins wurde unter Berücksichtigung des zulässigen Pauschalverfahrens und zum Inventurstichtag 31.01.2023 mit 1,50 % bestimmt. Die rechnerisch angesetzten langfristig zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen betragen 2,90 % p.a. Die biometrischen Annahmen wurden mit den Richttafeln „2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck angesetzt.

Die versicherungsmathematische Bewertung der Altersteilzeitverpflichtungen erfolgte auf der Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens. Der Rechnungszins wurde unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen pauschalen Restlaufzeit von drei Jahren zum Inventurstichtag 31.01.2023 mit 0,64 % bestimmt. Die rechnerisch angesetzten langfristig zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen betragen 2,90 % p.a. Die biometrischen Annahmen wurden mit den Richttafeln „2018 G“ von Prof. Dr. Klaus Heubeck angesetzt.

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

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

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert.

Währungsumrechnung

Kursgesicherte Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Sicherungskurs bewertet. Verbindlichkeiten, die nicht kursgesichert sind, sind mit dem amtlichen Devisenkassamittelkurs am Abschlussstichtag bewertet.

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

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

Latente Steuern

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

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

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

Der Berechnung der latenten Steuern liegt ein effektiver Steuersatz von 31,05 % zugrunde (15,825 % für die Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag und 15,225 % für die Gewerbesteuer), der sich voraussichtlich im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen ergeben wird. Der Steuersatz für die Gewerbesteuer ergibt sich aus dem durchschnittlichen Gewerbesteuerhebesatz von 440 %.

Erläuterungen zur Bilanz

(3) Anlagevermögen

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

(4) Immaterielle Vermögensgegenstände

Es handelt sich ausschließlich um EDV-Software.

(5) Sachanlagen

Die Investitionen in Sachanlagen zuzüglich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen in Bau beliefen sich für das Geschäftsjahr 2022/23 auf TEUR 7.569 (Vorjahr TEUR 6.851), die vollständig aus vorhandenen Mitteln finanziert wurden.

Im Geschäftsjahr sind insbesondere Zugänge im Bereich Anlagen im Bau erfolgt. Hierbei vor allem Investitionen in die Infrastruktur in Salzgitter.

Die Zugänge im Bereich Grundstücke und Bauten betreffen im Wesentlichen den Einbau einer behindertengerechten Dusche und Toilette sowie befahrbarer Grubenabdeckungen.

Im Bereich der technischen Anlagen und Maschinen betreffen die Investitionen im Wesentlichen einen Montageaufbaustand.

Bei den Investitionen in dem Bereich andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung handelt es sich im Wesentlichen um Lasertracker und -markierer, eine Prüfanlage für Radsätze sowie Industrieroboter.

(6) Anteile an verbundenen Unternehmen

Bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen handelt es sich zum Bilanzstichtag um folgende Beteiligungen:

Gesellschaft	Anteil	Stammkapital TEURO	Eigenkapital TEURO
ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin	89,9%	16.582	2.245.637
ALSTOM Drives GmbH, Berlin	100,0%	2.627	13.095
ALSTOM Signal GmbH, Braunschweig	100,0%	500	29.585
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal	100,0%	500	17.551
VGT Vorbereitungsgesellschaft mbH, Salzgitter	100,0%	26	26

Unsere Gesellschaft hat im Geschäftsjahr weitere 84,4 % Anteile an der ALSTOM Transportation Germany GmbH, Berlin erworben. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr auch die ALSTOM Drives GmbH, Berlin und die ALSTOM Signal GmbH, Braunschweig vollständig erworben.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung unseres Jahresabschlusses, lagen uns noch keine festierten Jahresabschlüsse der ALSTOM Transportation Germany GmbH, der ALSTOM Drives GmbH und der ALSTOM Signal GmbH für deren Rumpfgeschäftsjahre 2023 vor.

(7) Sonstige Ausleihungen

Hierbei handelt es sich um Wohnungsbaudarlehen in Höhe von TEUR 10.

(8) Vorräte

	<u>31.03.2023</u>	<u>31.03.2022</u>
Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe	76.693	123.968
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	595.595	454.299
Waren	15.563	10.226
Geleistete Anzahlungen	1.743	5.193
davon von verbundenem Unternehmen	0	0
Offen abgesetzte erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	<u>-689.594</u> 0	<u>-593.686</u> 0
	<u>=====</u>	<u>=====</u>

(9) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	<u>31.03.2023</u>	<u>31.03.2022</u>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	38.930	26.240
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	386.699	629.551
davon aus Lieferungen und Leistungen	19.270	30.868
davon gegen Gesellschafter	0	0
davon aus Finanzverkehr	367.429	598.683
davon Sonstiges	0	0
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	7.269	3.176
davon mit einer Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	0	0
	<u>432.898</u>	<u>658.967</u>

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

Die daraus resultierenden Forderungen gegen die ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich, sind nicht besichert. Die finanzielle Stabilität des ALSTOM Konzerns bietet jedoch eine angemessene Sicherheit für Gelder, die im Rahmen dieser Vereinbarungen an den Konzern

ausgeliehen wurden. Die Gesellschaft ist deshalb von der Werthaltigkeit dieser Forderungen in vollem Umfang überzeugt.

(10) Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten

Bis auf einen Betrag von TEUR 3 (Vorjahr: TEUR 209), die nicht aus dem Cash-Pooling resultieren und unter dem Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen sind, sind gem. in Abschnitt (9) aufgeführter Darstellung die kurzfristigen Bankbestände an das Treasury Center, das von der ALSTOM S.A., Saint-Ouen, geführt wird, übertragen.

Durch diese Übertragungen werden Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen.

Das Guthaben bei Kreditinstituten beträgt TEUR 3 (Vorjahr: TEUR 209).

(11) Gezeichnetes Kapital

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

(12) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage besteht unverändert wie im Vorjahr in Höhe von TEUR 268.065.

(13) Jahresüberschuss

Eine Ausschüttungs- und Abführungssperre besteht aus dem aktivierten Unterschiedsbetrag abzüglich darauf gebildeter passiver latenter Steuern zwischen dem Zeitwert der zu verrechnenden Vermögensgegenstände nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB und den dazugehörigen Anschaffungskosten. Die Abführungssperre besteht insoweit als der abführungsgesperrte Betrag nicht durch freie Rücklagen zzgl. eines Gewinnvortrags bzw. abzgl. eines Verlustvortrags gedeckt ist. Für den Unterschiedsbetrag aus der Abzinsung der Pensionsverpflichtungen nach Ziffer 14 besteht eine Ausschüttungssperre.

(14) Pensionsrückstellungen

Der Zeitwert der Anteile vom Deckungsvermögen (Spezialfond) beträgt zum 31. März 2023 TEUR 71.543 und lag somit über den historischen Anschaffungskosten von TEUR 69.549. Darüber hinaus bestehen noch Deckungsvermögen aus Rückdeckungsversicherungen und anderen Anlageformen mit einem Zeitwert in Höhe von TEUR 5.344.

Der Erfüllungsbetrag der Pensionsrückstellung zum 31. März 2023 vor Verrechnung mit dem Deckungsvermögen beträgt TEUR 225.321.

Die Gesellschaft macht von dem Wahlrecht des Artikel 67 Abs. 1 Satz 1 EGHGB Gebrauch und verteilt den Aufwand aus der Umstellung (TEUR 30.234) linear über einen Zeitraum von 15 Jahren. Im Geschäftsjahr 2022/2023 wurden hierfür TEUR 2.016 als außerordentlicher Aufwand unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Zum Abschlussstichtag beläuft sich die Unterdeckung der Pensionsrückstellungen auf TEUR 4.032.

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen zehn Geschäftsjahren und dem Ansatz der Rückstellungen nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren gemäß § 253 Abs. 6 Satz 1 HGB entspricht TEUR 8.537.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensionsrückstellung sowie der Effekt aus der Zinssatzänderung von insgesamt TEUR 4.302 wurden mit den Verlusten in Höhe von TEUR 3.931 aus dem Deckungsvermögen addiert.

(15) Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	<u>31.03.2023</u>	<u>31.03.2022</u>
Steuerrückstellungen	550	1.600
Sonstige Rückstellungen	199.769	178.721
	<u>200.319</u>	<u>180.321</u>

Die sonstigen Rückstellungen wurden insbesondere zur Deckung von Gewährleistungsverpflichtungen in Höhe von TEUR 22.203 (Vorjahr: TEUR 16.022), für drohende Verluste aus schwierigen Geschäften in Höhe von TEUR 13.600 (Vorjahr: TEUR 3.400), für Auffanggesellschaften in Höhe von TEUR 3.080 (Vorjahr: TEUR 5.463), für Altersteilzeit in Höhe von TEUR 3.172 (Vorjahr: TEUR 4.330), für Restrukturierungsmaßnahmen TEUR 9.329 (Vorjahr: TEUR 17.469) und andere ungewisse Verbindlichkeiten TEUR 22.145 (Vorjahr: TEUR 18.076) gebildet. Weiterhin ist eine Rückstellung für ausstehende Liefer- und Leistungsrechnungen in Höhe von TEUR 51.954 (Vorjahr: TEUR 42.400) und eine Rückstellung für nachlaufende Kosten in Höhe von TEUR 49.743 (Vorjahr: TEUR 51.754) enthalten.

(16) Verbindlichkeiten

	<u>31.03.2023</u> <u>TEUR</u>	<u>Restlauf- zeit bis zu 1 Jahr</u> <u>TEUR</u>	<u>Restlauf- zeit 1 bis 5 Jahre</u> <u>TEUR</u>	<u>Restlauf- zeit mehr als 5 Jahre</u> <u>TEUR</u>	<u>31.03.2022</u> <u>TEUR</u>
Erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen davon von verbundenen Unternehmen	647.815 68	647.815 68	0 0	0 0	383.764 0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	41.147	41.147	0	0	37.399
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen davon aus Lieferungen und Leistungen davon gegenüber Gesellschaftern davon Sonstige davon aus Finanzverkehr	2.542.697 102.470 901 0 2.439.326	2.542.697 102.470 901 0 2.439.326	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	86.641 83.046 0 0 3.595
Sonstige Verbindlichkeiten davon aus Steuern davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	31.522 1.818 0	31.136 1.818 0	0 0 0	0 0 0	2.215 1.826 0
Verbindlichkeiten	3.263.181	3.263.181	0	0	510.020

Bei den entgegengenommenen Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorhalte.

Die Verbindlichkeiten zum 31.03.2023 hatten, wie im Vorjahr, ausschließlich Restlaufzeiten bis zu einem Jahr.

In den Verbindlichkeiten aus Finanzverkehr gegenüber verbundenen Unternehmen ist ein Darlehen von der ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich in Höhe von 2.426.792 TEUR enthalten.

(17) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen bestehen für die Folgejahre Gesamtverpflichtungen in Höhe von TEUR 51.050 (Vorjahr: TEUR 35.831). Hierbei entfallen TEUR 549 (Vorjahr TEUR 204) auf ein verbundenes Unternehmen. Durch die Miete bzw. das Leasing ergibt

sich der Vorteil des im Vergleich zur Investition späteren Zahlungsmittelabflusses.

Die Gesellschaft haftet einzelschuldnerisch für alle vertraglichen Verpflichtungen aus und im Zusammenhang mit dem Abschluss von Avalen. Der Gesamtbestand der eingegangenen Avalverpflichtungen per 31. März 2023 beträgt gegenüber Banken und Versicherungen TEUR 1.911.608 (Vorjahr: 1.371.662 TEUR) sowie gegenüber Konzerngesellschaften TEUR 1.019.094 (Vorjahr: TEUR 1.015.473). Darüber hinaus haben Konzerngesellschaften per 31. März 2023 unsere Bürgschaftslinien gegenüber Banken und Versicherungen durch Ausstellung von Konzernbürgschaften mit einer maximalen Höhe von TEUR 683.500 (Vorjahr: TEUR 583.500) abgesichert.

Zum Bilanzstichtag bestanden außerdem Einkaufsverpflichtungen im geschäftsüblichen Umfang.

Darüber hinaus besteht eine selbstschuldnerische Bürgschaft für eine Schwestergesellschaft gegenüber der DB Bahnbau Gruppe GmbH in Höhe von TEUR 12.025.

Das Risiko einer Inanspruchnahme wird jeweils als gering eingeschätzt. Im Wesentlichen beruht diese Einschätzung vor allem auf Erkenntnissen vergangener Geschäftsjahre.

(18) Derivative Finanzinstrumente

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

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

Mit dem Abschluss von 211 Devisentermingeschäften über TEUR 521.386 mit einer Laufzeit bis zum 22.11.2028 sichert sich die Gesellschaft gegen Währungsrisiken ab. Gesichert wurden Käufe in Höhe von TSEK 16.345, TPLN 1.679.203, TCNH 860.513, TGBP 1.630, TINR 7.356.148, TUSD 167, TRON 2.315 sowie von TNOK 1.976 und Verkäufe in Höhe von TSEK 2.508. 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.

Der positive Marktwert der Devisentermingeschäfte beträgt TEUR 21.022, der negative Marktwert beträgt TEUR 3.786. Die beizulegenden Zeitwerte entsprechen generell den Marktwerten der Derivate zum Abschlussstichtag, soweit diese verlässlich ermittelbar sind. Liegt kein verlässlich ermittelbarer Marktwert vor, wird der beizulegende Zeitwert aus dem Marktwert gleichartiger derivativer Finanzinstrumente abgeleitet oder mithilfe allgemein anerkannter

Bewertungsmethoden bestimmt. Hierzu zählen z.B. die Discounted-Cash-Flow-Methode (Barwertverfahren). Dabei stellen die verwendeten marktgerechten Zinsstrukturkurven und Wechselkurse die wichtigsten Einflussgrößen für die Modelle dar.

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

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

Erläuterung zur Gewinn- und Verlustrechnung**(19) Umsatzerlöse**

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
<u>Aufgliederung nach Produktionsbereichen:</u>		
Triebzüge	613.662	247.700
Service	37.738	25.231
Güterwagen und Güterwagenreparatur	20.619	22.708
Drehgestelle	26.604	23.521
Ersatzteile	16.453	18.247
Sonstige Bereiche	<u>73.015</u>	<u>42.300</u>
	<u><u>788.091</u></u>	<u><u>379.707</u></u>

Aufgliederung nach Regionen:

Inland	710.607	259.533
Ausland	<u>77.484</u>	<u>120.174</u>
	<u><u>788.091</u></u>	<u><u>379.707</u></u>

(20) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Unfertige Erzeugnisse	141.296	183.672
Andere aktivierte Eigenleistungen	<u>48</u>	<u>186</u>
	<u><u>141.344</u></u>	<u><u>183.858</u></u>

Die Bestandsveränderung in Höhe von TEUR 141.296 entspricht der Veränderung des Bestandes an unfertigen Erzeugnissen zwischen dem Abschlussstichtag (TEUR 595.595) und dem Schlussbilanzwert des Vorjahres in Höhe von (TEUR 454.299).

(21) Sonstige betriebliche Erträge

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

Anbei eine Übersicht der Entwicklung der Einzelposten nach Ertragsarten:

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	2.007	1.541
Erträge Dritte	3.777	2.286
Währungsumrechnung	6.726	2.147
Weiterberechnung Konzern	9.298	900
Projektrückstellungen	2.011	18.904
Periodenfremde Erträge	0	262
Sonstige Erträge	426	448
	<hr/> <u>24.245</u>	<hr/> <u>26.488</u>

(22) Materialaufwand

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	399.795	272.072
Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>218.618</u>	<u>111.920</u>
	<u><u>618.413</u></u>	<u><u>383.992</u></u>

(23) Personalaufwand

	<u>2022/23</u>	<u>2021/20</u>
Löhne und Gehälter	146.257	146.527
Soziale Abgaben und Auf- wendungen für Altersversorgung und Unterstützung (davon für Altersversorgung)	30.316 (3.377)	30.232 (3.290)
	<u><u>176.573</u></u>	<u><u>176.759</u></u>

Für das Geschäftsjahr 2022/23 wurde eine Inflationsausgleichsprämie in Höhe von 2.668 TEUR gezahlt.

Im Durchschnitt wurden beschäftigt:

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Gewerbliche Arbeitnehmer	680	715
Angestellte	1.327	1.275
Langzeitkranke, Altersteilzeitler in der Ruhephase, an Dritte ausgeliehene Mitarbeiter	<u>114</u>	<u>149</u>
	<u><u>2.121</u></u>	<u><u>2.139</u></u>

Zusätzlich beschäftigte die Gesellschaft im Geschäftsjahr 101 Auszubildende und Praktikanten (Vorjahr: 113).

(24) Abschreibungen

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	8.512	6.562

Im Geschäftsjahr 2022/23 sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 2.008 TEUR enthalten.

(25) Sonstige betriebliche Aufwendungen

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind diverse Kostenarten enthalten.

Anbei eine Übersicht der Entwicklung der Einzelposten:

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Konzernabgaben	74.195	65.630
Instandhaltungen/Facility	11.023	8.040
Management	17.112	10.614
Miete/Leasing	9.763	8.774
Logistikdienstleistungen	16.381	0
Projektrückstellungen	1.555	554
Rechts- und Beratungskosten	3.678	2.585
Versicherungen	3.044	1.753
Reisekosten	2.016	2.016
Außergewöhnliche Aufwendungen	3.831	3.036
Aval- und andere Bankkosten	3.854	1.343
Währungsumrechnung	5.644	3.616
Ausgangsfrachten	1.596	1.043
Fortbildungskosten	721	559
Beiträge	5.539	3.733
Körperschutzausrüstungen	842	785
Arbeitsmedizin	602	586
Kommunikationskosten	7.762	0
Schadenersatz	12.862	12.005
Übrige sbA	182.020	126.672

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden auf Grund der Anwendung des § 67 Absatz 1 und 2 EGHGB TEUR 2.016 (Vorjahr TEUR 2.016) als außergewöhnliche Aufwendungen ausgewiesen, die im Rahmen der Bewertung der Pensionsrückstellungen angefallen sind.

(26) Erträge aus der Gewinnabführung

Basierend auf dem am 22. März 2023 mit der Tochtergesellschaft ALSTOM Transportation Germany GmbH abgeschlossenen Gewinnabführungsvertrag, hat diese ihren Gewinn für das Rumpfgeschäftsjahr 2023 an unsere Gesellschaft abgeführt.

(27) Erträge aus Wertpapieren, Beteiligungen, Ausleihungen und Finanzergebnis

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Erträge aus Beteiligungen	13	17
Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	0
Davon aus verbundenen Unternehmen		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3.936	361
davon aus verbundenen Unternehmen	(3.721)	(296)
davon aus Abzinsung	(0)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-20.706	-17.520
davon an verbundene Unternehmen	(-11.946)	(0)
davon aus Rückstellungen	(-8.232)	(-16.785)
davon aus Abzinsung	(0)	(0)
	-16.757	-17.142

(28) Steuern vom Einkommen und Ertrag

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Steuern vom Einkommen und Ertrag	<u>-237</u>	<u>-600</u>

(29) Sonstige Steuern

	<u>2022/23</u>	<u>2021/22</u>
Sonstige Steuern	<u>6</u>	<u>6</u>

(30) Aufwendungen aus der Verlustübernahme

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

Darüber hinaus hat die ALSTOM Transport Deutschland GmbH am 22. März 2023 jeweils mit ihren Töchtergesellschaften ALSTOM Transportation Germany GmbH, ALSTOM Signal GmbH und ALSTOM Drives GmbH einen Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen.

Verluste wurden im Geschäftsjahr für die ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, für die ALSTOM Signal GmbH und für die ALSTOM Drives GmbH übernommen.

Sonstige Angaben**(31) Gesamtbezüge des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung**

Der Aufsichtsrat erhielt für seine Tätigkeit insgesamt TEUR 50.

Auf die Angabe der im Geschäftsjahr an die Geschäftsführung gewährten Bezüge wird gemäß § 286 Abs. 4 HGB verzichtet.

Frühere Mitglieder der Geschäftsführung und ihre Hinterbliebenen bezogen insgesamt Versorgungsbezüge von TEUR 765 (Vorjahr: TEUR 734). Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern der Geschäftsführung und ihren Hinterbliebenen sind in voller Höhe mit insgesamt TEUR 9.849 (Vorjahr TEUR 9.839) zurückgestellt.

(32) Abschlussprüferhonorar

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

(33) Mitglieder des Aufsichtsrates und der Geschäftsführung**Aufsichtsrat**

Müslüm Yakisan,
(President Region DACH) (zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats)

Dr. Bruno Marguet,
(Ingenieur)

Laura Phoenix,
(Senior Legal Counsel)

Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann
(Prof. Dr. Ing.; Hochschullehrer)

Annie Saillard
(VP RSC PL Region)

Carsten Carl
(VP Legal & Compliance)

Karin Köppe
(Elektromonteurin, freigestellte Betriebsräatin)

Baki Erkoc
(Production Operator, freigestellter Betriebsrat)

Thomas Stolte
(Head of Freight Waggon Repair)

Jochen Slabon,
(Customer Director)

Thomas Müller (zugleich stellv. Vorsitzender)
(Gewerkschaftssekretär)

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

Geschäftsführung

Dr. Christian Bieniek, Hannover (Geschäftsführer, Site MD)

Jan Van den Houte, Zemst/Belgien (Geschäftsführer, Jurist, Leiter Personalwesen Deutschland und Österreich, Arbeitsdirektor, bis zum 12. Dezember 2023)

Dr. Frank Baddack; Berlin (Geschäftsführer, Head of Legal Public Customer & Private Operators, bis zum 27. Juni 2023)

Hauke Werner, Einbeck (Geschäftsführer, Region Operations Finance, ab dem 5. Juni 2023)

Peter Offtermatt, Bietigheim-Bissingen (Geschäftsführer, Arbeitsdirektor, Vice President Human Resources, ab dem 23. November 2023)

(34) Konzernzugehörigkeit

Das Mutterunternehmen, welches den Konzernabschluss für den kleinsten und größten Kreis von Unternehmen aufstellt, in den der Jahresabschluss der ALSTOM Transport Deutschland GmbH einbezogen ist, ist die ALSTOM S.A., Saint-Ouen, Frankreich. Der Konzernabschluss wird entsprechend in englischer Sprache im elektronischen Bundesanzeiger offengelegt.

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

(35) Nachtragsbericht

Am 09.08.2023 hat die ALSTOM Transport Deutschland GmbH die ALSTOM Bahntechnologie Holding Germany GmbH, Berlin erworben.

(36) Gewinnverwendungsvorschlag

Die Geschäftsführung schlägt vor, dass Jahresergebnis auf neue Rechnung vorzutragen.

Salzgitter, den 18. Dezember 2023

Dr. Christian Bieniek

Peter Offtermatt

Hauke Werner

Anlagenspiegel

ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter
Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2022/23

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Buchwerte		
	01.04.2022 €	Zugänge €	Abgänge €	Umbuchungen €	31.03.2023 €	31.03.2023 €	31.03.2022 €
I. Immaterielle Vermögensgegenstände Entgeltlich erworbenen Konzessionen und ähnliche Rechte	3.148.245,23	0,00	0,00	3.662,50	3.151.907,73	3.151.907,73	3.148.245,23
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	52.298.618,92	550.480,12	19.551,14	757.078,76	53.586.626,66	53.586.626,66	52.298.618,92
2. Technische Anlagen und Maschinen	65.976.487,74	522.248,20	1.284.849,54	2.902.849,61	68.116.736,01	68.116.736,01	65.976.487,74
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	59.336.767,92	530.819,87	138.650,72	1.201.961,15	60.930.898,22	60.930.898,22	59.336.767,92
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.128.081,79	5.965.136,90	2.118.511,24	-4.865.552,02	9.109.155,43	9.109.155,43	10.128.081,79
III. Finanzanlagen	187.739.956,37	7.568.685,09	3.561.562,64	-3.662,50	191.743.416,32	191.743.416,32	187.739.956,37
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	226.930.820,79	2.995.881.443,00	0,00	0,00	3.222.812.263,79	3.222.812.263,79	226.930.820,80
2. Beteiligungen	17.383,92	0,00	0,00	0,00	17.383,92	17.383,92	17.383,92
3. Sonstige Ausleihungen	10.401,17	0,00	281,24	0,00	10.119,93	10.119,93	10.401,17
	226.958.605,88	2.995.881.443,00	281,24	0,00	3.222.839.767,64	3.222.839.767,64	226.958.605,88
	417.846.807,48	3.003.450.128,09	3.561.843,88	0,00	3.417.735.091,69	3.417.735.091,69	417.846.807,49
	kumulierte Abschreibungen				Restbuchwerte		
	01.04.2022 €	Zugänge €	Abgänge €	31.03.2023 €	31.03.2023 €	31.03.2022 €	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände Entgeltlich erworbenen Konzessionen und ähnliche Rechte	2.707.928,76	85.251,79	0,00	2.793.180,55	358.727,18	440.316,47	
II. Sachanlagen							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15.168.950,84	3.492.602,58	10.339,96	18.651.213,46	34.935.413,20	37.129.668,08	
2. Technische Anlagen und Maschinen	51.498.500,82	2.263.869,18	1.284.849,54	52.477.520,46	15.639.215,55	14.477.986,92	
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	46.773.120,26	2.670.050,18	138.650,72	49.304.519,72	11.626.378,50	12.563.647,66	
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00	0,00	0,00	0,00	9.109.155,43	10.128.081,79	
III. Finanzanlagen	113.440.571,92	8.426.521,94	1.433.840,22	120.433.233,64	71.310.162,68	74.299.384,45	
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0,01	0,00	0,00	0,01	3.222.812.263,79	226.930.820,79	
2. Beteiligungen	17.383,42	0,00	0,00	17.383,42	0,50	0,50	
3. Sonstige Ausleihungen	6.271,00	0,00	273,00	5.998,00	4.121,93	4.130,17	
	23.654,43	0,00	273,00	23.351,43	3.222.816.386,22	226.934.551,46	
	116.172.155,11	8.511.773,73	1.434.113,22	123.249.815,62	3.294.485.276,08	301.674.552,38	

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der ALSTOM Transport Deutschland GmbH, Salzgitter, – bestehend aus der Bilanz zum 31. März 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der ALSTOM Transport Deutschland GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. April 2022 bis zum 31. März 2023 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 oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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 Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu 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 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 wesentli-

chen 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. Darauf 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusamenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw.

das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsysten und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 Unternehmensaktivität 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 Unternehmensaktivität 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 Unternehmensaktivität 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 der Gesellschaft.
- 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 Um-

fang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsyste m, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Hannover, den 18. Dezember 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jens Wedekind
Wirtschaftsprüfer

ppa. Katharina Bauer
Wirtschaftsprüferin



DEE00080688.1.1

Leerseite aus bindetechnischen Gründen



20000005648590